





ESTADO MAIOR DO EXERCITO  
BIBLIOTECA  
N.º 678/1204  
Em 4/8/1945

1945



...Essas poucas páginas brilhantes e consoladoras que há na História do Portugal contemporâneo escrevemo-las nós, os soldados, lá pelos sertões da África, com as pontas das baionetas e das lanças a escorrer em sangue...

Joaquim Mousinho



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## FUNDADORES

1904

General Carlos Bazílio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## DIRECTOR

General Afonso de Sousa Botelho  
Director da Arma de Cavalaria

## COMISSÃO EXECUTIVA

Capitão Fernando Dias Pires Monteiro  
Capitão Amândio Pascoal Rodrigues  
Capitão António Crespo

## ADMINISTRADOR

Capitão Luís Manuel Tavares

---

## SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA  
Calçada da Ajuda — Telef. 81 290

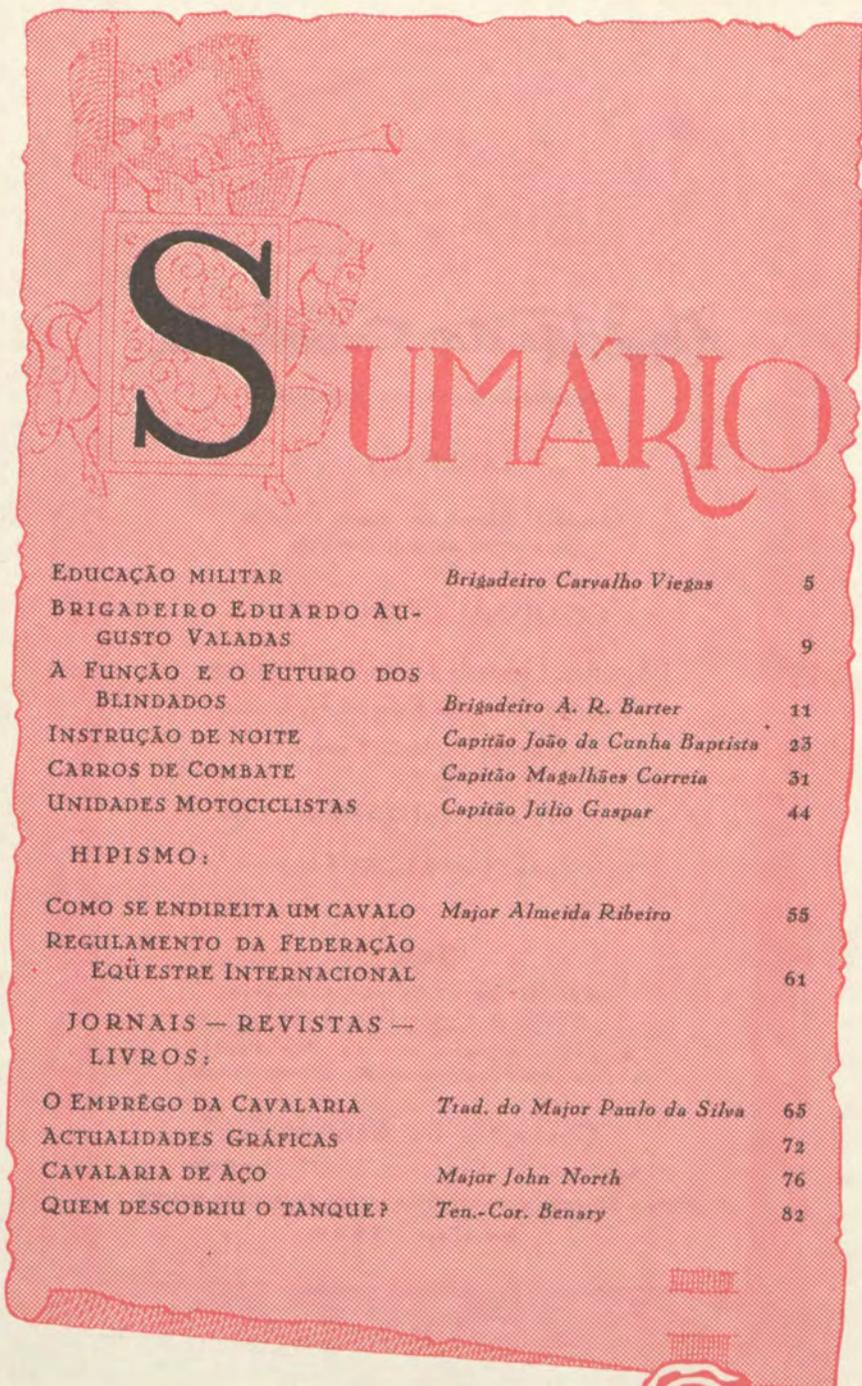
Composta e impressa na Tipografia  
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

## CONDIÇÕES DE ASSINATURA

**Ano . . . . . 30\$00**

(Para o Ultramar e estrangeiro acrescido do porte do correio)

**Avulso 5\$00**



# SUMÁRIO

EDUCAÇÃO MILITAR	<i>Brigadeiro Carvalho Viegas</i>	5
BRIGADEIRO EDUARDO AUGUSTO VALADAS		9
A FUNÇÃO E O FUTURO DOS BLINDADOS	<i>Brigadeiro A. R. Barter</i>	11
INSTRUÇÃO DE NOITE	<i>Capitão João da Cunha Baptista</i>	23
CARROS DE COMBATE	<i>Capitão Magalhães Correia</i>	31
UNIDADES MOTOCICLISTAS	<i>Capitão Júlio Gaspar</i>	44
HIPISMO:		
COMO SE ENDIREITA UM CAVALO	<i>Major Almeida Ribeiro</i>	55
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUÍSTRE INTERNACIONAL		61
JORNALS — REVISTAS — LIVROS:		
O EMPRÉGO DA CAVALARIA	<i>Tiad. do Major Paulo da Silva</i>	65
ACTUALIDADES GRÁFICAS		72
CAVALARIA DE AÇO	<i>Major John North</i>	76
QUEM DESCOBRIU O TANQUE?	<i>Ten.-Cor. Benary</i>	82



# Revista da Cavalaria

6.º ano - n.º 1

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Janeiro

## Educação Militar



Deseja o nosso ilustre e querido Director da Arma, general Afonso Botelho, que me disponha a colaborar na «Revista da Cavalaria», não dando assim uma perpétua solução de continuidade à época em que para outras revistas escrevi. E, para minha emulação, me lembra que é costume na nossa Arma todos os oficiais generais nela colaborarem.

Eis, pois, uma obrigação moral que não devo deixar passar em claro, tanto mais quanto me é recomendada pelo Chefe em que nós reconhecemos, parafraseando o Cardial de Retz, «vaillance du coeur et vaillance de l'esprit».

De resto, não quero perder a oportunidade de afirmar publicamente que é digno do maior elogio e aprêço êsse escol de distintos oficiais que tiveram a magnífica e brilhante iniciativa de fazer reviver a «Revista da Cavalaria», mostrando com isso, numa intuição elevada, a fé e o seu ideal na Arma que nobremente servem.

## Revista da Cavalaria

Não serei, pois, eu o primeiro a quebrar essa já tradição dos chefes da cavalaria, esquivando-me a dar parte do meu labor para um salutar estímulo, uma comunidade de idéias, aspirações e concurso de energias que confortam o espírito; assim procurarei ajudar, até onde as minhas fôrças possam alcançar, a «Revista da Cavalaria» que no nosso meio já tão sólida e invejável reputação adquiriu.

Ela poderá coordenar os dispersos elementos de energia não só em favor da Arma mas até do próprio Exército, a mais alta significação da Pátria, de que é não somente o braço, mas até a própria essência.

Esse proceder será mais um vínculo que tende a disciplinar. E só a disciplina pode evitar a perturbação dos espíritos, a desordem e a ruína dos povos que subvertem as nações.

A disciplina tem base na educação, e essa grandemente pertence aos chefes, pois são êles que comandam. E comandar, não é só apanágio daquele que sabe dirigir, mas também daquele que consegue a confiança dos seus subordinados.

Condições essas importantíssimas nesta hora em que a sociedade tem uma fisionomia de latente revolta e em que portanto o chefe assume responsabilidades enormes para com essa mesma sociedade, isto é, para com a Nação.

Longe vai já — assim parece — o tempo em que o prestígio do chefe lhe advinha do logar que ocupava, da função que desempenhava; êle agora só se pode manter altaneiro se fôr alimentado por uma acção individual de superior merecimento, na manifestação das suas qualidades pessoais, do seu carácter, espírito de justiça, de correcta educação, a par da voluntariedade que põe ao serviço da causa que representa.

Para que essas qualidades de inteligência, de carácter, de acção e de energia, aliadas a um bom senso e ponderação, floresçam, é necessário que se crie um ambiente onde possam frutificar; e êsse ambiente, só se consegue se se tiver a coragem de, desassombadamente, mostrar que se tem alegria pela profissão e se enfrenta tôda a gente com o rosto bem alto, como quem está convicto de desempenhar uma honrosa missão.

Para tal se conseguir, embora seja um atributo acessório e não essencial, bom estímulo é usar freqüentemente a farda cujo culto e brio bastas vezes tem levado os seus portadores a praticarem actos de heroísmo.

## Revista da Cavalaria

As responsabilidades das altas virtudes militares, de solidariedade e camaradagem partes integrantes da honra, criam o sentimento da responsabilidade moral da farda que se enverga, e que passa, por assim dizer, a albergar por completo a alma e voz do patriotismo. Assim a farda será um verdadeiro estímulo.

Dever-se-á, pois, em tôda a parte onde ela pode ser ostentada com brilho, usá-la, e não trocá-la por qualquer jaquetão, smoking ou casaca, pois, dignificando-a com o seu porte, se dá a certeza, a quem nos vê, de que no nosso subconsciente existe o espírito, a idéia cívica, da elevada missão do nosso agregado para a finalidade que a sociedade lhe exige.

Façamos, pois, o culto do uniforme militar, mostrando-o, assinalando bem a coragem e o brio que cada um tem pela sua honrosa profissão, de que a farda é a expressão exterior.

Faz parte da educação militar essa manifestação externa, e por ela se pode aquilatar, sem dúvida, o estado do espírito e o sentimento da dignidade profissional de que está revestido o órgão que é a essência da própria Nação.

Julgo que há muitos espíritos cansados ou cépticos por tudo e para tudo, que entendem que, para haver alegria e gosto pela profissão, tanto faz um obscuro e apagado uniforme, como uma farda que se destaque com brilho no meio do vestuário civil.

Será o mesmo, sim, quando as circunstâncias do perigo e da defesa a isso obriguem; mas quando se chega a tal extremo, já não haverá outra vontade nem pensamento no militar, do que vencer e alcançar a glória para a sua Pátria, e os seus olhos só nela em directa objectividade estão fixos.

O abuso do traço civil amolece o gosto, o brio e o decôro militar, fazendo supor que haverá uma repugnância dos profissionais do Exército, sejam eles velhos ou novos, generais ou alferes, em trazerem o uniforme.

A psicologia dos povos não mudou, porém, desde Napoleão que tão ostensivamente coloria os uniformes dos seus generais e soldados. E aquêles que pensam o contrário, não se julgarão, por certo, de melhor critério que o Papa que continua a vestir de vermelho os seus cardiais e de púrpura os seus bispos.

O uniforme que se destaca da indumentária vulgar ainda provoca aos olhos de todos uma grandeza que exalta a alta missão que ela representa.

## Revista da Cavalaria

O moral militar não é mais do que o ânimo, o espírito, a confiança e o orgulho de que está possuída a fôrça armada, mais ou menos numerosa, e que é o primeiro elemento de fôrça de uma nação.

O valor militar é multiplicado por êsse moral, por êsse orgulho dando vigor às fôrças físicas e levando-lhes confiança. As virtudes militares condensam-se atrás do uniforme que a Nação lhe impõe para o distinguir na sociedade pela alta missão que lhe atribui. Êle fará despertar o entusiasmo, gôsto e alegria por profissão tão nobre, significando amor da glória e pronta decisão na defesa da independência da sua Pátria.

Se aos chefes lhes exigimos honra, saber e energia, os altos desígnios da Nação requerem, de todos, virtudes militares — carácter, valor, honra, lealdade, fé e confiança — atributos de cuja posse será o orgulho daquele que trazer a insígnia dêsses valores: a farda.

Só uma tropa bem disciplinada, em perfeito estado moral e bem comandada, pode contar com o êxito. A fôrça moral é sempre superior à fôrça física e por isso cultivemos ao máximo os factores morais de maneira que a abnegação e o sofrimento conscientes não diminuam o seu entusiasmo, o seu amor pela Bandeira.

Uma educação militar bem conduzida produz, como tôdas as boas causas, bons resultados, para que a Nação possa ardorosamente combater pela sua independência, pela liberdade ou qualquer outro sentir que interesse ao seu amor pátrio e à honra nacional.

Procure-se, então, cultivar o uso da farda, fazendo-a aparecer em tôda a parte como o símbolo — que é — das altas virtudes militares e valores morais do Exército com que a Nação conta para a defesa do seu prestígio e independência.

«Ô puissance morale, tu es la reine des armées!»

Brigadeiro CARVALHO VIEGAS



*Brigadeiro*

*Eduardo Augusto  
Lopes Valadas*

F ALECEU em Janeiro último o Brigadeiro de Cavalaria Eduardo Augusto Lopes Valadas. Para os cavaleiros que lhe passaram pelas mãos, que foram seus discípulos ou serviram debaixo das suas ordens, constitui um doloroso dever de justiça prestar uma última e sentida homenagem ao oficial distinto que o Exército acaba de perder, que durante tôda a sua longa carreira militar fez da profissão das armas um autêntico sacerdócio e que aos progressos da Cavalaria dedicou tôda a sua inteligência, tenacidade e energia.

Cavaleiro consumado, bem novo foi nomeado instrutor da Escola Prática de Cavalaria, então com sede em Vila Viçosa, e ali começa a marcar a sua vigorosa personalidade. Alguns anos mais tarde vai substituir o então Tenente-Coronel A. Iharco na Escola do Exército, como instrutor de equitação e nesse estabelecimento durante mais de uma dúzia de anos exerce uma acção verdadeiramente notável na formação das modernas gerações a de oficiais de cavalaria, não só pela honestidade dos seus processos de selecção, como ainda porque transforma e moderniza os métodos arcaicos de instrução empregados nessa época e contribui poderosamente para o desenvolvimento e expansão da equitação exterior, por assim dizer quasi completamente desconhecida entre nós até 1902, e de que êle foi um dos mais activos e proficuos propagandistas e cultores.

Como mestre de equitação da Escola do Exército, como principal seleccionador dos novos oficiais de Cavalaria durante mais de uma década de anos, pela sua competência e austeridade

## Revista da Cavalaria

grangeou um prestígio invulgar não só dentro da arma mas até mesmo no seio de todo o Exército, conquistando a amizade de todos os seus discípulos, não uma amizade obtida à custa de indulgências e complacências, mas baseada na franqueza, na lealdade e na probidade.

Promovido a major em 1913, vai logo comandar a antiga Escola de Equitação, nome breve impróprio dado nesse tempo à Escola de Cavalaria, e o seu comando, a despeito de constantes perturbações políticas e da nossa intervenção na Grande Guerra, foi sem dúvida e sem favor algum altamente produtivo para a nossa arma. A sua acção começa então a desenvolver-se num plano muito mais amplo e vasto do que a Escola do Exército; pode afirmar-se que, desde essa época, em que passa a ser membro nato da Comissão Técnica da Cavalaria, até à sua passagem à situação de reserva, em 1935, ela está nitidamente vincada em todos os regulamentos que interessam à instrução e à vida da nossa arma.

Nascido e educado num ambiente de severa austeridade, escrupuloso até ao exagêro, generoso e cavalheiresco, altivo sem arrogância, homem de rija têmpera, daqueles de antes quebrar do que torcer, de índole desassombrada e independente, com a coragem e o amor das responsabilidades, que só aprecia os subordinados que não têm alma de sêrvos e que sabem manter-se direitos diante dos chefes, homem que não tolera uma deslealdade, foi pessoalmente um modelo de nobre carácter e militarmente a personificação do verdadeiro espírito cavaleiro. Marcou sempre em tôda a parte um lugar inconfundível pelo seu brio profissional e pelo seu aprumo moral.

Comandou a Escola de Equitação, o Depósito de Remonta do C. E. P. em França, o Regimento de Cavalaria N.º 11, foi durante largos anos inspector da Cavalaria e foi também Comandante Geral da Aeronáutica e da Guarda Nacional Republicana. Paz à sua alma.





«Então isso é que é a tal mecanização de que tanto se fala?!»

# A Função e o Futuro dos Blindados

Pelo Brigadeiro A. R. BARTER  
do Exército Britânico

**O**s blindados britânicos têm coberto muitas milhas durante esta guerra, e é dalgum valor somar o montante formidável da experiência, prática e variada, da campanha e descobrir as lições que mostram o futuro na condução da guerra de tanks e o próprio «tipo» de tank.

É sempre perigoso tirar uma conclusão geral aplicável a qualquer e todos os teatros de guerra, mas há uma conclusão que todos devem aceitar vista a experiência geral. Se o característico único e essencial do tank é o seu poder de combinar fogo com movimento, o Western Desert foi o campo de batalha perfeito para campanhas de tanks.

## Revista da Cavalaria

Proporcionou grande espaço para manobrar, em que eram praticamente inexistentes obstáculos naturais contra tanks. Só o problema de abastecimentos limitou a mobilidade.

Não obstante, foi no Western Desert que o tank encontrou o seu dominador no canhão anti-tank — que podia ou não ser montado em outro tank. Antes do aparecimento do canhão anti-tank como sendo a única resposta satisfatória contra o tank, sucessivas batalhas de tanks contra tanks

foram travadas desde as fronteiras do Egipto até à fronteira da Tripolitânia — lutas que evocaram comparações com batalhas navais e que mereceram a descrição de batalha de tanks. A chegada do canhão anti-tank moderno acabou virtualmente com o tank como arma independente na ponta do ataque. É certo que a tática dos tanks reduziu-se à forma negativa de provocar o inimigo a vir até aos canhões anti-tanks do adversário.



O «anti-tank»

Irònicamente, foi aquêle chefe enérgico de batalha de tanks, o falecido Marechal Rommel, que veio a ser vitima desta tática — que em batalhas anteriores êle tinha empregado com êxito contra tanks britânicos, com menos canhões e menos blindagem, cuja única possibilidade de bater o inimigo era um rápido assalto e uma retirada igualmente rápida. Em 30 de Agôsto de 1942, foram os seus blindados que ficaram aniquilados pelas salvas dos canhões anti-tanks e dos tanks britânicos, disparadas de posições desenfiaadas sôbre terreno da sua própria escolha.

A segunda resposta ao tank foi o campo de minas. Durante a sua marcha de duas mil milhas, desde Alamein à Tunisia

## Revista da Cavalaria

o Oitavo Exército teve a experiência da importância dominante do campo de minas na execução, pelo inimigo, duma acção retardadora prolongada.

A eficácia da mina, porém, não tanto na sua acção destruidora mas sim nos limites que impõe livre que é vital no funcionamento do tank como arma ofensiva. A última desgraça do tank será encontrar-se convertido em casamata estática.



O «Crusader»

Porém chegou o momento, durante a campanha da Tunísia, no qual a força blindada não mais foi embaraçada no seu poder de manobra nem pelas minas nem pelos canhões anti-tanks, em posição bem escolhida. Na batalha final dessa campanha, em Maio de 1943, logo que a infantaria conseguiu uma abertura nas defesas do inimigo, três divisões blindadas britânicas foram lançadas na batalha, não para combater tanks inimigos, nem para exterminar tropas inimigas, mas sim para destroçar a organização militar, despedaçando completamente a estrutura inteira da sua máquina de guerra. Durante essa batalha todos os tanks disponíveis dirigiram-se sobre Tunes e além, e no espaço de poucos dias, um exército alemão, até então formidável, deixou de existir.

## Revista da Cavalaria

Verificou-se que os tanks não podiam formar a ponta do ataque, como nas batalhas do deserto, antes que a infantaria e os tanks de apoio tivessem aberto caminho.

Assim em face do desenvolvimento de medidas de defesa anti-tank, deve-se aceitar que o papel principal dos blindados em África tomou então a forma de explorar o êxito da infantaria. O seu outro papel — o de apoiar a infantaria — vem a tomar o primeiro lugar na Normandia e na Holanda.



O «Crusader»

De facto, nas campanhas da Normandia, empregavam-se tanks num papel que não se podia dizer verdadeiramente da categoria do da batalha de tanks. Em certa altura era axiomático que os tanks não podiam tomar parte nos combates nas ruas. Porém, para ajudar o ataque da infantaria e para sustentar o seu moral, foram chamados para fazer fogo pesado contra janelas aonde podiam estar atiradores escondidos e para fazer fogo de granadas explosivas pelas ruas das aldeias.

Foi necessário servir-se deles quasi individualmente — isto contra toda a experiência do deserto — nos bosque do Bocage, onde a sua observação numa azinhaga sinuosa era limitada ao que se podia ver por cima das sebes, e onde a

## Revista da Cavalaria

sua única vantagem sobre a infantaria era o facto de poderem fazer fogo por cima destas sebes como também cobri-las com o seu fogo. Assim o tank, longe de ser a ponta do ataque, precisava da sua própria infantaria para protecção — moda bem desenvolvida pelos alemães, que usavam uma secção de granadeiros blindados para acompanhar a pé cada tank e para lhe limpar o caminho.

Em tais condições de terreno os objectivos que anteriormente se estendiam até 3 mil metros tinham que ser recuados



*Os «Cruzeiros» na Tunisia*

até mil; e a única garantia de êxito era a estreita cooperação pessoal entre a infantaria e os comandantes dos tanks — cooperação que por sua vez, tinha que ser baseada em preparação cuidadosa antes da batalha. Se os «blindados» só chegavam tarde à linha da partida, a verdadeira cooperação não era possível.

Por outro lado, o comandante de tank, uma vez alcançado o objectivo da infantaria, tinha muitas vezes de ficar ali em apoio da infantaria mesmo à custa duma perda quasi certa do seu tank, visto ser impossível tomar uma posição desenhada por todos os lados.

Deve-se notar que a maior parte dos tanks que foram empregados neste género de guerra eram do tipo «Cruzeiro»

## Revista da Cavalaria

cujas velocidade e poder de manobra não podiam compensar a sua falta de blindagem pesada.

Na Holanda estes mesmos tanks tipo «Cruzeiro» operaram sob condições que embora absolutamente diferentes, não eram menos difíceis. Aqui o atêrro elevado da estrada fez com que a silhueta do tank se mostrasse contra o horizonte — a própria estrada estada talvez minada e o seu canal e pontes, concerteza estariam dinamitados, e a conseqüência



*Os «Churchill» na Normandia*

de sair da estrada era certamente atolar-se. Por isso, mais uma vez a função principal dos tanks era sustentar o moral da infantaria, sob péssimas condições de fogo, lama e água, e entrar em combate onde fôsse possível, mesmo com armas inimigas escondidas. Muitas vezes estas estavam situadas quâsi rente ao chão e quâsi impossíveis de descobrir até que dessem o primeiro tiro. Lembrar-se-á que não há fogo mais desmoralizador do que aquêle que vem dum sítio desconhecido.

No entanto duas ocasiões raras ocorreram depois de finda a campanha da Tunísia, e aproveitaram-se. O largo movimento de cêrco feito pelo 3.º Exêrcito Americano de-

## Revista da Cavalaria

certo nunca será excedido como episódio clássico na história de combate de tanks; e a marcha das divisões blindadas britânicas desde o Sena a Amiens, Bruxelas e Antuérpia fornecem um exemplo do poder dos tanks em despedaçar uma frente inimiga inteira quando não é dado ao inimigo nem tempo nem oportunidade para reverter às duas medidas



O «Petardeiro»

primárias contra a penetração de tanks — o campo de minas e a defesa de artilharia anti-tank.

\*

Concordar-se-á, em vista destas observações, que, sob as condições variáveis de guerra moderna, é necessário mais do que um modelo de tank; também se concordará que a multiplicidade de modelos é complicação, no fabrico e na manutenção, que se deve evitar. Mas também deve ser óbvio que um tank de duplo-emprêgo — isto é um tank que serve para trabalhar com a infantaria e também para operar numa divisão blindada — será utilizável em tôda a parte.

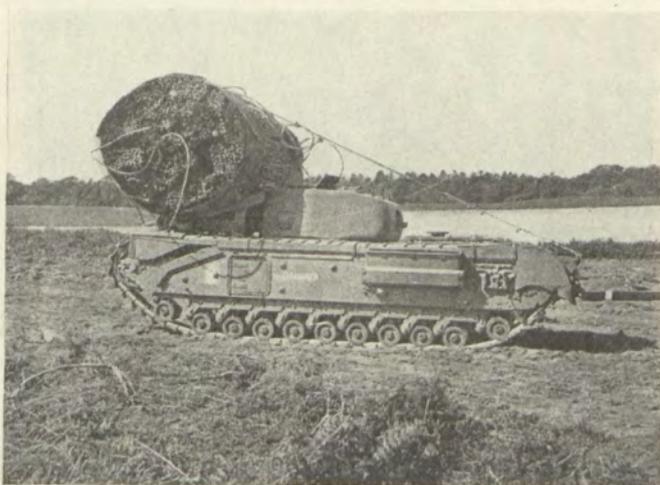
É consideração importante para o comandante-em-chefe, porque assim terá maior flexibilidade no planear duma

## Revista da Cavalaria

batalha e não estará condenado a manter uma grande parte dos seus «blindados» desempregada.

É significativo que os tanks pesados da infantaria que fizeram excelente trabalho na Normandia não puderam tomar parte na perseguição por causa da sua relativamente pequena velocidade.

Como não pode haver dúvida de que é necessário um tank ligeiro para reconhecimento, e como se concorda geral-



O «Faxineiro»

mente que é essencial um bom canhão de duplo emprêgo (tanto perfurante como explosivo), a questão do futuro tipo de tank resume-se numa simples pergunta. «São necessários dois modelos de tanks — isto é, um tank de infantaria e um tank do tipo «Cruzeiro»?

Resta considerar se a contribuição do tank pesado de infantaria na campanha da Normandia foi notavelmente superior ao modelo tipo «Cruzeiro». Se o não foi, não se justifica a continuação da sua existência pois que a sua utilidade se limita à luta a pequena distância que antecede a perseguição.

Pêso, blindagem e velocidade têm que ser sempre assuntos de compromisso: e o compromisso aqui é aumentar o

## Revista da Cavalaria

valor da blindagem nos tanks tipo «Cruzeiro». Pode ser um compromisso que não venha a ter resultados sérios se se aceitar — como se deve fazer em vista da experiência — que um tank lento super-pesado, embora útil nalgumas ocasiões, é pesado demais para no fim ser económico. É provavelmente possível sugerir que nenhum tank deve ultrapassar as 45 toneladas. Nesta base de cálculo o procedimento lógico para os inventores, no futuro, seria escolher o melhor canhão



*O «Faxineiro» passando em marcha*

de duplo-emprêgo, procurar um motor com bastante cavalos vapor para obter a velocidade necessária, e depois adoptar blindagem até ao peso máximo que tenha sido estabelecido.

A experiência do campo de batalha também tem servido para esclarecer sôbre a maneira correcta de impor esta blindagem. Os lados dos tanks recebem mais golpes do que a frente, e no total, também a base recebe mais golpes do que a tôrre. A conclusão é que é sistema errado desenvolver demasiadamente uma ou outra parte dum tank procurando proteger de tiros perforantes só uma pequena porção da sua blindagem à custa do resto. Também deve haver cuidado no ângulo dado às chapas, estudo tão vital como o da espessura da blindagem, se maior protecção se quiere obter para

## Revista da Cavalaria

aquêles pontos revelados como mais vulneráveis pela experiência no campo de batalha.

Por isso, no futuro, será necessário que o tipo do tank se regule pelo facto capital que se revela neste estudo sobre o emprego de tanks nesta guerra. É a peça inimiga anti-tank, fixa ou auto-transportada, que geralmente mais o prejudica e não os tanks inimigos; e é um facto importante saber que destas peças raramente fazem fogo directo de frente.



O «Tank Mangoal»

\*

Decidida a melhor solução para o problema anterior podemos então considerar a adaptação do tank de combate às necessidades da Arma de Engenharia, pois que a mobilidade e a protecção dada pelo tank são de grande valor tático no transporte dos vários aprestos técnicos ofensivos e dos sapadores que os hão-de utilizar no assalto às posições do campo de batalha.

As modificações que têm que se fazer para converter o tank normal podem ser consideradas sob três aspectos: o armamento principal, mudanças interiores no posto de combate e mudanças exteriores.

## Revista da Cavalaria

O tank que se utiliza no exército britânico para converter tal fim é o «Churchill». A conhecida peça «6-libras» foi removida e substituída por um morteiro especial chamado «Petard». Em aparência o «Petard» é curto com uma bôca de grande diâmetro; este diâmetro diminui aonde a peça passa pelo escudo em frente da tôrre. O «Petard» é de carregar pela bôca e o projectil é destinado a ser utilizado contra cimento armado, aço ou obstáculos de alvenaria; contém uma carga explosiva mais pesada do que qualquer outro das mesmas dimensões.

O restante armamento é o do «Churchill» uma metralhadora Besa de 7.92<sup>mm</sup>, montada na tôrre coordenada com o «Petard», e outra montada no corpo do tank à esquerda do motorista. São transportadas as armas usuais para o serviço pessoal da tripulação.

As modificações interiores tratam da arrumação de projecteis para o «Petard», munições para as metralhadoras e cargas explosivas para demolições. Para transportar quantidades tão grandes de explosivos, com as espoletas e detonadores necessários e outro equipamento auxiliar, precisa-se de protecção especial e o desenho do compartimento da combate é tal que este está estudado sem prejuizo de acessibilidade que é vital para manejo rápido.

Externamente, poucas modificações se fazem no perfil habitual do «Churchill», e são tôdas destinadas para transportar qualquer artigo especial do equipamento — sendo este dependente da tarefa que o tank vai desempenhar.

Um dos mais engenhosos artigos que ele utiliza é um tapête flexível: à medida que o tank avança estende o tapête de maneira que forma uma pista sôbre a qual os veiculos que seguem podem atravessar terreno difficil, seja pântano, areia ou seixo de praia.

Para atravessar fossos ou ribeiras o tank pode transportar uma faxina sôbre a couraça, adiante, quando chega a um fôssô, desprende a faxina de modo que ela cai dentro dêsse fôssô e formando passagem através dêle. A faxina constrói-se com rôlos de estacas de castanheiro ou troncos, apertados em molhos de cêrca de três metros de diâmetro com um pêso de perto de quatro toneladas. Este processo, simples e eficaz, empregou-se com êxito durante a batalha

## Revista da Cavalaria

de Cambrai em Novembro de 1917, para atravessar as largas trincheiras da linha Hindenburgo.

O outro veículo especializado é o tank com mangoal (flail-tank), para a limpeza de campos de minas; é também uma adaptação, mas limita menos as funções normais dum tank.



# Instrução de noite na Escola de Recrutas

---

---

(Compilado do Programa de Instrução elaborado no R. C. 4 no ano de 1944)

Pelo Cap. JOÃO DA CUNHA BAPTISTA

**A** *Instrução de Noite*, segundo os regulamentos em vigor, compreende, a instrução individual, a instrução colectiva e a instrução de conjunto.

Na E. R., neste ramo de instrução, só se realizaram exercícios que diziam respeito à instrução individual. Exercícios de instrução colectiva, incluo neste trabalho por serem o seguimento dos que foram executados, e que só por falta de tempo não puderam ter execução.

## A — Instrução individual

A instrução individual deve ser ministrada na E. R., com o máximo cuidado e ser-lhe dispensada particular atenção. As *Instruções sobre Operações de Noite*, distribuídas pela D. A. C. em 1938, dizem que esta instrução deve começar pela do soldado isolado, e ser necessário colocar nêle os sentidos, particularmente a vista e o ouvido, e seguidamente dar-lhe o sentido de orientação.

Ao elaborar os programas de instrução de noite para a E. R. de 1944, não só se satisfez o que se achava determinado nas instruções publicadas pela D. A. C., como também se incluíram exercícios respeitantes a diversas especialidades.

## Revista da Cavalaria

Os exercicios que a seguir se indicam e que figuram nos programas de instrução dizem respeito aos seguintes assuntos:

- Educação do ouvido
- Educação da vista
- Noções gerais sôbre orientação
- Especialidades.

1.º) — *Educação do ouvido — Percepção e distinção de ruídos*

*Instruendos colocados em estrada empedrada, alcatroada, macadamizada ou em caminhos carreteiros.*

Notar ruídos de elementos isolados a pé e a cavalo, que se aproximem ou se afastem, e de viaturas. Distinguir êsses ruídos, direcção em que se produzem e distância. Fazer notar que êsses ruídos se ouvem tanto mais distintamente e mais longe quanto maior fôr a dureza do pavimento. Referenciar ruídos vários que se apercebam, tais como: latir de cães, o relinchar dos cavalos, vozes, motores em marcha, rodar de viaturas, tiros isolados, etc., indicando a direcção e tanto quanto possível a distância a que êsses ruídos se produzem.

*Instruendos colocados no campo*

Aperceber-se de ruídos, de fracções que marchem com precaução ou livremente, de uma patrulha que se aproxima a pé ou rastejando, de homens isolados, ou pequenos grupos que transponham pequenos obstáculos (sebes, muros, fossos, etc.)

Fazer notar que se denunciam os homens que se deslocam, apesar de usarem cautela, pelo pisar do terreno, como também por falarem ou tossirem.

# Revista da Cavalaria

## 2.º) — Educação da vista

Para esta parte de instrução foram aproveitados os exercícios indicados no R. I. T. I., a páginas 228 a 232, constando nos programas de instrução elaborados, o seguinte:

Colocar alguns homens, numa elevação por forma que as silhuetas de alguns dêles se projectem no céu.

Os recrutas em pequenos grupos vão-se aproximando pouco a pouco do local onde se encontram êsses homens até os descobrirem, inversamente fazê-los afastar.

Notar os recrutas que primeiro descobrem êsses homens e interrogá-los sôbre a distância a que os avistaram, por que indícios os reconheceram, descobriram a totalidade dos homens ou parte dêles, porque reconheceram uns e não descobriram os restantes.

Explicar que uns se destacavam nitidamente no fundo do céu e por isso foram descobertos, e outros o não foram por se confundirem com o fundo sombrio do terreno. Procurar a existência de arbustos ou outros objectos com os quais as silhuetas dos homens se possam confundir, fazer notar a maneira de os diferenciar. Verificar que se torna mais fácil o reconhecimento do inimigo pelos reflexos das partes metálicas do armamento e equipamento e muitas vezes pela diferença de iluminação do rosto e do vestuário.

Referenciar luzes de várias côres que se revelem a distâncias variáveis.

Fazer notar as côres que são visíveis a maiores distâncias e fazer avaliar essas distâncias.

Para adaptação da vista e medida da agudeza visual durante a noite, instalar no terreno homens deitados e de joelhos quer descobertos quer dissimulados. A um sinal combinado êsses homens executam os movimentos, de ajoelhar, deitar, levantar, desaparecer e tornar a aparecer, movimentos êstes que são executados primeiramente com correcção e seguidamente bem e mal.

A cada grupo de recrutas atribui-se um sector de observação procurando descobrir e distinguir o movimento dos homens colocados no terreno e que se mechem.

## Revista da Cavalaria

Exercitar os homens no reconhecimento, a distâncias variáveis, de objectos que se deslocam, viaturas, cavaleiros e peões.

Colocar homens a distâncias variáveis aos quais se faz acender um fósforo, um acendedor, tirar fumaças de um cigarro, acender uma lâmpada eléctrica. Fazer notar: o momento de aparição da luz e o aspecto segundo a distância. Indicar a distância a que o sinal observado se encontra.

### 3.º) — *Noções gerais sôbre orientação*

Nesta parte da instrução procurou-se dar aos recrutas noções gerais sôbre orientação de noite. Foram tratados os seguintes assuntos:

— Orientação pela Estrêla Polar, identificação da Ursa Maior e Ursa Menor, modo de conhecida a Ursa Maior se localizar a Estrêla Polar.

— Orientação pela Lua, horas de passagem no meridiano das diferentes fases da Lua.

— Orientação pela bússola, utilização de bússolas com mostrador luminoso.

Poderiam também ter sido executados os seguintes exercícios:

— Utilização de estrêlas para a marcha de noite, determinando pela bússola primeiramente a direcção de marcha, seguidamente localizar uma estrêla que se encontre nessa direcção utilizando-a como baliza, executando por fim a marcha.

— Execução de percursos utilizando, referências, «luz afastada que desaparece ao fim de algum tempo, referências escolhidas durante o dia, ou seguir itinerários mesmo que essas referências tenham desaparecido».

### 4.º) — *Especialidades*

Nos programas de instrução de noite foram incluídos uma série de exercícios para serem executados pelos especialistas.

## Revista da Cavalaria

Êstes exercícios, complemento da instrução ministrada de dia, tinham por fim habituar os recrutas a empregarem o armamento e material utilizado nas diversas especialidades, procurando-se que fôsem executados com o menor ruído possível, devendo as ordens dos graduados serem dadas em voz baixa ou por simples sinais, os recrutas não falarem e comunicarem entre si por sinais.

Alguns exercícios incluídos no programa, antes de serem executados de noite, poderão ser realizados de dia, tendo os recrutas os olhos vendados, como por exemplo os indicados para os exploradores, serventes de metralhadora, morteiros e canhão.

Os exercícios realizados foram :

### a) — *Exploradores*

Equipar e desequipar, aparelhar e desaparelhar; com a espingarda, manejar a culatra e fecho de segurança, armar baioneta. Com a M. L., encher e esvaziar carregadores, substituir o cano, carregar e descarregar, mudar de carregadores.

### b) — *Serventes de metralhadora*

Armar e desarmar o tripé e colocação da metralhadora no mesmo, encher e esvasiar carregadores, substituir o cano carregar e descarregar, mudar o carregador, entradas em posição. Instrução de tiro. Avarias.

### c) — *Serventes de morteiro*

Armar e desarmar o suporte, montar o morteiro no prato-base. Entradas em posição. Instrução de tiro.

### d) — *Serventes de canhão anti-carro*

Carregar e descarregar material, engatar e desengatar o canhão ao reboque. Entradas em posição.

# Revista da Cavalaria

## e) — *Observadores-telemetristas*

Ângulos de marcha, avaliação de distâncias, regulação do telémetro por uma estrêla, determinação de direcções e pontos pedidos.

## f) — *Sinaleiros-telefonistas e rádio-telefonistas*

Instalação e funcionamento de postos de lanterna, instalação e funcionamento de uma Central de postos telefónicos.

## g) — *Sapadores*

Cravação de estacas, lançamento de fio nas rêdes, corte de fios, execução de ligações e construção de passadiços.

## h) — *Condutores-hipo*

Aparelhar e desaparelhar, engatar e desengatar, ajustamento de arreios, marcha por estradas e caminhos.

## i) — *Condutores-auto*

Marcha isolada e em coluna por estrada e caminhos. Marcha com máscara. Marcha com faróis de campanha.

## B — *Instrução Colectiva*

Ministrada a instrução individual, como seu complemento, deverá ter lugar a instrução colectiva. Os exercícios a realizar nesta parte da instrução poderão ser muito variados. Vão indicados uma série dêles tratando os seguintes assuntos:

- Marchas
- Patrulhas
- Marchas de aproximação
- Instalação de postos de vigilância

# Revista da Cavalaria

- Instalação de postos de combate
- Golpes de mão
- Estacionamento.

## 1.º — *Marchas*

a) — *A pé* — Execução de marchas com e sem cadência evitando produzir ruídos e perder a ligação. Transposição de valas, sebes, trepar às árvores.

Progressão em coluna por um, por estrada ou caminhos, em terrenos variado, acidentado e cortado. Progressão em linha, de pé, de rastos, por infiltração individual ou por esquadras. Conduta a observar em caso de iluminação súbita do terreno.

b) — *A cavalo* — Progressão em coluna, por estrada ou caminhos, em terreno variado, acidentado ou cortado. Progressão em linha em terreno variado, acidentado ou cortado.

Balizagem de itinerários. Conduta a observar em caso de iluminação súbita do terreno. Cuidados a ter antes, durante e depois da marcha.

c) — *Colunas automóveis* — Progressão em coluna, por estrada e caminhos. Marcha com faróis de campanha e luz de combóio.

## 2.º — *Patrulha*

Dispositivo, deslocamento e conduta de patrulhas.

## 3.º — *Marcha de aproximação*

Marcha de esquadra, de secção e de pelotão.

## 4.º — *Instalação de postos de vigilância*

Condução da força para o local indicado para instalação do posto. Reconhecimento do local para a sua instalação. Modificação a introduzir para a noite, no caso do posto ter sido instalado de dia. Atitude em caso de Alarme. Observação do campo inimigo. Escuta. Retirada.

# Revista da Cavalaria

## 5.º) — *Postos de combate*

Condução da força para o local indicado para a instalação do pôsto. Reconhecimento dêsse local e instalação do pôsto. Modificação para a noite, no caso do pôsto ter sido instalado de dia. Atitude em caso de aproximação, ataque pelo fogo ou assalto inimigo. Reconhecimento de forças amigas. Evacuação do pôsto. Retirada sôbre pressão inimiga, combate durante a retirada. Observação do campo inimigo. Escuta.

## 6.º) — *Golpes de mão*

Exercícios de golpes de mão. Êstes exercícios deverão ser precedidos de uma preparação feita de dia a fim de estudar detalhadamente os mais pequenos acidentes do terreno onde a força encarregada desta missão vai actuar, distribuir as missões a todos os elementos que constituem essa força, indicar os itinerários de saída e de entrada, os fogos de apoio previstos, sinais, etc., e ser realizados com inimigo figurado utilizando artificios luminosos e haver reacção inimiga.

## 7.º) — *Estacionamento*

Armar tendas, instalação de um bivaque e seu serviço de protecção.





# CARROS DE COMBATE

Pelo Capitão MAGALHÃES CORREIA

## *Generalidades e tática das pequenas unidades de carros*

O artigo que hoje publicamos não é mais do que a resultante do estudo de vários artigos publicados em revistas e outras publicações estrangeiras, que o interesse pessoal em saber nos tem levado a folhear, e da alguma prática adquirida no comando duma sub-unidade deste género.

Se o escrevemos e publicamos é porque supomos que êle terá alguma utilidade e ainda porque julgamos que desta forma, podemos contribuir embora modestamente, na propa-

# Revista da Cavalaria

gação de idéias e conhecimentos necessários, para a criação e estabelecimento duma doutrina, que infelizmente ainda não possuímos.

Exporemos na generalidade, elementares conhecimentos sobre «OS CARROS DE COMBATE» e «TÁCTICA DAS PEQUENAS UNIDADES DE CARROS» indicando as causas que motivaram a sua aparição, suas características, propriedades táticas e aproveitamento do terreno.

## I — GENERALIDADES

### A — *Causas que motivaram a sua aparição*

Durante a chamada Grande Guerra, as frentes de combate estabilizaram-se; as metralhadoras com os seus fogos de flanco e aproveitamento do obstáculo, revelaram a sua enorme importância e modificaram profundamente a fisionomia e o carácter do combate; o avanço da infantaria passou a ser cada vez mais lento e com tremendas perdas; tornou-se necessário o emprêgo da artilharia em massa, multiplicando o seu número e potência, tanto para a destruição das defesas acessórias como para o apoio e protecção da infantaria; processo que resultou sem dúvida alguma eficaz, mas que em definitivo não permitiu a possibilidade de passar a uma guerra em campo aberto, isto é à «guerra de movimento» a única capaz de conduzir a resultados decisivos.

Para remediar êste estado de coisas e voltar a dar ao combatente todo o seu espírito agressivo, então bastante decaído, foi idealizada e criada uma couraça móvel.

Assim nasceu o «CARRO DE COMBATE» aparecido nos principios de 1916 e se na sua primeira actuação não conseguiu um êxito estratégico, embora no campo tático o obtivesse completamente, foi porque nem o emprêgo, nem a quantidade de carros empregados estava em proporção com o objectivo que se tratava de atingir.

Não havia plena confiança no êxito que poderia obter-se do seu emprêgo e assim se pôs em prática apenas a título de experiência ou ensaio com limitados meios e sem con-

# Revista da Cavalaria

centrar as forças necessárias para aproveitar o sucesso tático e explorar a surpresa que todo o novo meio de combate causa sempre no adversário.

## B—Características

Se concebermos um carro de combate como um auto-motor blindado, transportando armas e a guarnição necessária para as servir, apto para mover-se em terreno variado e concebido para a luta próxima, deduziremos que as suas características principais deverão ser:

1.<sup>a</sup> — *Armamento* — O carro de combate para conseguir e transportar a necessária potência de fogo, capaz de bater e destruir as resistências abrigadas inimigas e os carros adversos, necessita um canhão, e para os objectivos fugases e a descoberto, uma ou mais metralhadoras.

A característica principal da acção do carro de combate, é o ataque; cada carro é uma unidade de tiro e emprega-se na luta próxima, o que lhe exige uma entrada em acção muito rápida, e, como consequência o manejo e funcionamento das suas armas deverá ser, necessariamente, rápido, fácil e cómodo.

Os objectivos prováveis e principais para o seu tiro terão de ser terrestres e especialmente blindados, como seja a luta carro contra carro, pelo que deverá empregar projecteis perfurantes e as armas devem ser montadas em tórris móveis, com amplos movimentos no seu campo de tiro e de visão.

Se os seus objectivos mais frequentes, são móveis, velozes, de aparição súbita e pequenos, o carro de combate deve abrir fogo só às pequenas distâncias e parado; como consequência o seu tiro deve ser rápido, preciso e com grande velocidade inicial, evitando-se ou reduzindo-se os erros prováveis na avaliação das distâncias com a grande tensão da sua trajectória.

Deve haver uma perfeita e exacta regulação entre o aparelho de pontaria e as armas do carro, pois que a observação

## Revista da Cavalaria

e o disparar devem ser operações quasi simultâneas, como consequência da limitada capacidade de visão do carro.

Em consequência do exposto quasi todos os carros são dotados com um canhão cujo calibre varia, de 40 a 75<sup>mm</sup> (hoje já vão aos 120<sup>mm</sup>) e de uma, duas ou mais metralhadoras, de calibres correntes — 7 a 12<sup>mm</sup>.

2.<sup>a</sup> — *Blindagem* — Tem por fim proporcionar a protecção necessária ao pessoal e órgãos internos do carro; deve estar à prova dos projecteis anti-carros inimigos, devendo ser mais considerável nos carros empregados na acção de conjunto que nos carros destinados a missões de acompanhamento.

A blindagem chegou a limites nunca previstos — por exemplo, os carros russos superpesados de 52 toneladas chegam a ter uma blindagem de 10 centímetros, impenetráveis aos projecteis de 88<sup>mm</sup> alemão; os alemães têm as blindagens de alguns tipos dos seus carros — tigre e pantera — constituídas por duas chapas de 40 a 45<sup>mm</sup> separadas entre si por uma caixa de ar.

O carro de combate deve também ser protegido, contra incêndios, donde a vantagem de empregar motores movidos a óleos pesados; protecção colectiva contra os gases, e em especial contra as minas, cujo alvo preferido são as lagartas, e para o que, não foi até agora, encontrada solução absolutamente satisfatória.

3.<sup>a</sup> — *Velocidade e raio de acção* — A velocidade é uma característica essencial do carro, e embora existam a seu respeito teorias opostas, a actual guerra, tem demonstrado que a velocidade dos meios blindados influi duma forma notável no resultado estratégico da batalha, embora não tenha igual influência no resultado táctico do combate.

O que mais interessa conhecer é a velocidade média de progressão em terreno variado, sendo absolutamente aceitável a de 15 a 25 quilómetros, não devendo contudo desprezar-se a sua velocidade de etape e a de combate, ambas dignas de serem tomadas em consideração.

A velocidade deve estar em relação com a capacidade de transposição de trincheiras, valas, vaus, taludes, etc.

# Revista da Cavalaria

O raio de acção do carro deve ser o maior possível, afim-de tornar possível e com êxito, a exploração do sucesso, acção retardadora e outras missões; é mais necessária nos carros destinados à acção de conjunto, do que nos destinados ao acompanhamento.

4.<sup>a</sup> — *Pêso* — Esta característica limita e coordena as anteriores.

Debaixo do ponto de vista — *pêso* — a acção dos carros está sujeita ao limite de carga que as pontes e as vias de comunicação podem suportar, e ainda ao preço do custo.

Normalmente e devido ao seu *pêso*, os carros de combate são classificados em: ligeiros, destinados ao acompanhamento da infantaria; médios, mais potentes, destinados à manobra de conjunto, pesados e superpesados, para as missões de rotura.

## C — *Propriedades Táticas*

a) — O carro de combate é muito vulnerável à artilharia e ao anti-carro, principalmente quando estas armas sejam empregadas em combinação com um obstáculo, natural ou artificial; para o imobilizar basta uma mina de cinco quilos, carga suficiente para destruir-lhe as lagartas.

Pode ser-lhe aplicada com propriedade a frase: — O carro de combate é um gigante com pés de barro.

b) — Tem um limitado campo de visão, por isso luta e atira às pequenas distâncias, devendo disparar o canhão com o carro parado e apenas contra objectivos precisos.

c) — O carro é surdo, os serventes estão isolados do mundo exterior, e o espaço em que se movem é bastante restrito.

As comunicações para o exterior e no interior do carro devem estar asseguradas por processos rádio-eléctricos.

d) — Finalmente o carro, apesar do seu crescente número e sucessivos aperfeiçoamentos e as facilidades que dá ao avanço das tropas apeadas é incapaz de ocupar e conservar o terreno, quer dizer, apesar de todos os progressos, a infantaria continua a desempenhar o papel mais destacado no combate.

# Revista da Cavalaria

Contudo, podemos afirmar sem receio de sermos desmentidos, que aos carros de combate, e só a eles, se deve o renascimento do espírito ofensivo, que é o único capaz de conduzir um exército à vitória final.

## D — *Aproveitamento do terreno*

Quer nos estacionamentos, marchas e até durante o combate os menores detalhes e acidentes do terreno devem ser aproveitados, de modo a darem aos carros o máximo de protecção, a-fim-de garantir o mínimo de perdas durante as acções que os carros tenham a desempenhar.

Quatro factores porém, tornam bastante difícil a aplicação dêste princípio; são elles:

### 1.º — *Dimensões dos carros*

Que ao contrário do que succede com outras tropas — Infantaria e Cavalaria — não lhes permitem aproveitar os pequenos acidentes do terreno.

O terreno apenas pode ser aproveitado nas suas linhas gerais, pelo que se deve tirar o maior partido possível dos accidentes, tais como:

depressões, bosques, grupos de casas, renques de árvores, muros, etc.

São importantes os resultados obtidos no aproveitamento dos terrenos com fundo escuro, e das sombras.

O essencial é subtrair os carros, qualquer que seja a situação tática, das vistas e dos fogos inimigos, tanto terrestres como aéreos.

Sempre que a necessidade obrigue a actuar em terreno muito descoberto, deve-se procurar atenuar êsse inconveniente, utilizando:

- uma mais cuidadosa vigilância terrestre e aérea;
- aumentando as distâncias e intervalos;

# Revista da Cavalaria

- aumentando a velocidade;
- empregando cortinas de fumo como meio de ocultação.

## 2.º — Velocidade de Ataque

O ataque será tanto mais eficaz quanto mais rápido. Esta rapidez, porém, implica a quâsi impossibilidade de aproveitar o terreno como meio de protecção, pois nestas condições o avanço de coberto em coberto não se baseia num prévio reconhecimento nem há tempo para escolher o terreno mais favorável.

## 3.º — Visibilidade do carro

Reduzida como é, fácil se torna passarem despercebidos, ou então serem notados demasiadamente tarde, os itinerários de ataque cobertos, ou melhor dissimulados.

A visibilidade diminui quando aumenta a dificuldade do terreno e a velocidade, pelo que sempre que a acção inimiga o permita, deve-se marchar, observando por fora da tôrre, o que permite uma melhor observação e conseqüentemente a escolha de melhores itinerários.

## 4.º — Manutenção da formação de ataque

Isto implica, por vezes, a prescindir duma boa utilização do terreno como meio de protecção.

Nem os intervalos, nem as distâncias, podem ser tomados duma forma rígida, contudo esta elasticidade não permite que qualquer carro possa afastar-se da sua posição, relativa aos outros, tanto que venha a comprometer a coesão do conjunto ou dificultar a acção do comando.

É aos comandantes de pelotão a quem compete escolher a formação mais adequada, de forma que todos os seus carros possam marchar o mais a coberto possível.

O carro isolado deve sempre procurar utilizar os acidentes do terreno, existentes na sua direcção de marcha,

# Revista da Cavalaria

sem para isso necessitar de indicações do comandante do pelotão.

A missão dêste é conduzir o seu pelotão para a frente e a coberto, de modo a poder entrar em combate com tôda a sua potência de fogo intacta.

## II—TÁCTICA DAS PEQUENAS UNIDADES DE CARROS

Trataremos apenas da acção das pequenas unidade de carros, sem entrarmos em considerações sôbre as regras e princípios que regulam a colaboração dos carros de combate e outros meios blindados, com as restantes armas.

Assim, podemos distinguir, conforme a acção e missão pedida aos carros:

a) Carros de acompanhamento, cuja missão se reduz a acompanhar a Infantaria, actuando em íntima ligação com ela durante todo o desenvolvimento do combate, facilitando a sua acção e progressão.

b) Carros de acção ou manobra de conjunto, cuja missão, mais ampla e de maior envergadura, exige carros bem armados, bem blindados, rápidos e com perfeita ligação rádio-eléctrica.

Êstes carros precedem amplamente a Infantaria, atacando as formações blindadas inimigas, penetrando profundamente na retaguarda do adversário a fim de o desorganizar, destruindo os seus postos de comando, observatórios, etc.

### 1 — Combate do pelotão de carros

O pelotão de carros é constituído por duas secções a dois carros e pelo carro do comandante do pelotão, num total de cinco carros.

As suas formações em ordem unida são: coluna de marcha, coluna dobrada e linha;

As colunas para a execução de marchas e a linha para revistas, paradas, etc.

## Revista da Cavalaria

No combate, as formações características do pelotão de carros são: cunha ou triângulo com o vértice para a frente, a mais freqüente; idem com menos emprêgo, com o vértice para a retaguarda, e uma formação escalonada, sempre a empregar quando se actue num flanco descoberto. Êste escalonamento será sôbre a direita ou esquerda conforme o flanco a proteger.

No combate, a cada carro pode ser atribuída uma zona de acção de cincoenta a sessenta metros, aumentando esta zona quando aumenta a potência do armamento do carro.

Teremos assim para o pelotão uma zona de acção com uma frente variável entre 200 a 250 metros e com uma profundidade sensivelmente igual à frente.

O pelotão combate, em geral, combinando os seus dois meios de acção, fogo e movimento, executados alternadamente, um e outro, pelas suas duas secções.

Fixa o inimigo com o fogo de uma delas, e manobra-o com o movimento da outra.

O pelotão, devido às suas fracas possibilidades de fogo, pequena dotação de munições e ainda pela pequenez da zona de acção que lhe pode ser atribuída, não tem aptidão para o combate isolado.

Pode, porém, perfeitamente, actuar em missões isoladas e especiais, como sejam: exploração, reconhecimento, etc.

Em missões específicas de combate não o pode fazer isoladamente; nunca devemos esquecer que o melhor emprêgo dos carros é em massa e em vagas sucessivas.

Se o pelotão actua incorporado no seu esquadrão, e faz parte do primeiro escalão do seu dispositivo de combate, atacará decidida e resolutamente, uma vez adoptado a formação ordenada na posição de partida dos carros, distinta por conceito e materialmente da base de partida da Infantaria, as primeiras resistências inimigas de um modo audaz e contínuo, aproveitando ao máximo o terreno para observar os seus objectivos e por surpresa atacá-los, batendo-os de revés, sem se preocupar com as pequenas resistências isoladas que fiquem para a sua retaguarda, abrindo assim brechas e destruindo os elementos, que poderiam impedir ou dificultar o avanço das outras tropas que venham atrás de si, com missão de ocupar e conservar os objectivos por êles atingidos.

# Revista da Cavalaria

Conseguido isto os pelotões em primeiro escalão não ficam quietos ou imóveis, o que os tornaria prêsas fáceis da Artilharia adversa.

Permanecerão patrulhando o terreno à frente e adjacente, ou se reúnirão, conforme as ordens dadas, para prosseguirem o ataque a novos objectivos, ou estar prontos e preparados, a coberto do fogo da artilharia inimiga, para intervir rápida e oportunamente, contra prováveis contra ataques do adversário.

Aos pelotões, colocados em segundo escalão no dispositivo de combate do esquadrão, compete a redução das pequenas resistências não destruídas pelo primeiro escalão, para o que, sem se dispersar avançarão em saltos sucessivos, de abrigo em abrigo e sem nunca perder a ligação com as tropas apeadas ou motorizadas que os seguem, facilitando-lhes o avanço, com os seus fogos, sempre que lhes seja possível, podendo mesmo atirar por entre os intervalos dos pelotões em primeiro escalão.

Se o pelotão realiza uma missão de exploração, independente e isolada, a fim de obter as informações que carece sobre o inimigo, e prover à sua própria segurança, organizar-se-á em dois escalões, constituído cada por uma secção, afastadas cêrca de 200 a 300 metros, devendo a da testa ou ponta ser reforçada com elementos em motos ou «Jeeps», que marcharão à frente do carro testa como elemento de segurança.

O carro do comandante do pelotão marchará junto e à frente da secção em segundo escalão.

## 2 — Combate do esquadrão de carros

Esta pequena unidade, nas formações blindadas, constitui a unidade elementar de combate, pois pode actuar em tôdas as fases do mesmo, por si só, e pelos seus próprios meios, atendendo a todos os incidentes do combate.

As formações do esquadrão em ordem unida são: coluna de marcha, coluna com os pelotões em coluna dobrada, marchando em ambos os casos os pelotões distanciados de cêrca de 50 metros; estas formações são as mais apropriadas para

## Revista da Cavalaria

rapidamente o esquadrão passar a uma formação de combate; e a linha apenas destinada a revistas, paradas, etc.

O dispositivo de combate mais vulgar, é a cunha ou triângulo, podendo ser directo — menos usado — ou inverso, mais freqüente.

Com êste dispositivo o esquadrão constitui dois escalões; podendo também, ainda que mais raramente, combater em três escalões, para o que adotará um dispositivo com os três pelotões escalonados em relação a um ou outro flanco, se ao esquadrão for atribuída a missão de cobrir um dos flancos do dispositivo geral a que pertença.

Êste caso, porém é de emprêgo excepcional.

A frente aproximada da zona de acção de um esquadrão de carros varia entre 500 a 600 metros, podendo considerar-se uma profundidade quasi igual.

Orgânicamente o esquadrão deve ser formado por três pelotões de carros, um T. C., e de uma secção ligeira de reparações, com o fim de reparar ou fazer evacuar as viaturas avariadas durante o combate ou marcha.

O esquadrão de carros pode combater enquadrado no grupo de esquadrões, ou isoladamente.

Se o esquadrão ocupa o primeiro escalão do dispositivo, combate combinando a acção que, pelo fogo e movimento, realizam os pelotões do seu primeiro escalão, podendo completar essa acção, mediante a manobra, pela intervenção do pelotão que segue em segundo escalão.

Se o esquadrão ocupa o segundo escalão do dispositivo de ataque, progredirá por itinerários desenhados, adoptando a formação mais conveniente, segundo as imposições do terreno, e sempre pronto a intervir no combate, o mais rapidamente possível, actuando sempre que lhe seja possível, com os seus fogos, pelos intervalos do esquadrão ou esquadrões em primeiro escalão.

Se constitui a reserva, seguirá as mesmas regras que no caso anterior, sem perder de vista os incidentes do combate, e pronto a intervir na luta quando esta o requeira e tenha recebido ordens para isso.

# Revista da Cavalaria

## 3 — Combate do grupo de esquadrões de carros

O grupo de esquadrões de carros, deve orgânicamente vir a ser constituído por um comando dispondo de elementos de transmissão e de destruições, elementos ligeiros de reconhecimento e elementos anti-aéreos; de três esquadrões, dois de carros ligeiros e um de carros médios; T. C. e oficina móvel para reparações mais urgentes e fáceis.

O grupo de esquadrões de carros é a unidade de emprêgo, actuando no quadro de uma grande unidade, combate em dois escalões, actuando em duas vagas sucessivas: a primeira, dirigida contra as posições da artilharia inimiga, e a segunda contra a posição de resistência do adversário.

A frente e profundidade normal do grupo de esquadrões anda à volta de 1000 metros; a formação mais apropriada para o combate é a cunha ou triângulo invertido, com os esquadrões de carros ligeiros em primeiro escalão, e o de carros médios em segundo; contudo, o estudo do terreno, a situação e os meios do inimigo são os factores essenciais que determinam o dispositivo de combate do grupo.

No combate ofensivo, a acção característica do grupo de esquadrões é a «tomada de contacto» para o que, o seu chefe, deverá ter o cuidado de não disseminar as suas unidades, facilitará e abreviará com a sua acção decidida e audaz, o reconhecimento e delimitação da «linha principal de resistência», passando imediatamente ao ataque da mesma, sem de modo algum perder a ligação com as tropas que o seguem, sendo o grupo apoiado e protegido pelo fogo da artilharia amiga e da base de fogos das outras tropas apeadas ou motorizadas.

Ocupado o objectivo, passa o grupo à fase da exploração do sucesso, sua acção e aplicação mais característica, penetrando o mais profundamente no dispositivo inimigo, sem deixar tempo nem repouso para refazer-se da surpresa, organizar-se e poder opôr uma resistência séria e eficaz.

No combate defensivo, esta unidade de carros, não tem outra aplicação tática, além da realização de contra ataques, imediatos e em conjunto, desenvolvendo a sua acção, dum modo geral, de forma idêntica à do combate ofensivo.

## Revista da Cavalaria

Quanto às «MANOBRAS EM RETIRADA» as pequenas unidades de carros têm largo emprêgo e apresentam grandes vantagens; para estas acções, as unidades de carros são hoje indispensáveis, pois além de retardarem a progressão do adversário, permitem e tornam possível as operações de «rotura de contacto» e de «descolamento».

E com esta elementar exposição terminámos o nosso artigo respeitante a características e modo de combater das «PEQUENAS UNIDADES DE CARROS», tal como temos lido, concebemos e julgamos que deva ser.



# — Unidades — Motociclistas

Pelo Cap. JÚLIO GASPAR



A Cavalaria, para continuar a desempenhar, adentro da moderna concepção da guerra as suas clássicas missões de Informação, Cobertura e Combate, teve de aumentar consideravelmente a sua capacidade de manobra, e o seu potencial de fogo; nesta ordem de idéias ela teve de admitir na sua estrutura, novos elementos destinados a contrabater os novos meios de combate surgidos nos modernos campos de batalha.

Êsses novos elementos foram as Unidades Motorizadas e Mecânicas.

Com o mais ou menos harmônico doseamento destes diferentes elementos, a Cavalaria conseguiu em parte resolver no presente o eterno desiderato da combinação de duas características em parte antagônicas: A *rapidez na manobra* e a *potência no fogo*.

Dêsses novos elementos moto-mecanizados, aquêles que em nossa modesta opinião, mais pontos comuns apresentam com as antigas Unidades a Cavalo, e que com êstes mais apertados laços têm, são sem dúvida as modernas *Unidades Motociclistas*.

## Revista da Cavalaria

Como na nossa arma os factores morais sempre predominaram sobre a técnica, começamos por analisar estas novas unidades naquele campo.

Possuem as unidades motociclistas um elemento que criteriosamente accionado pode *influir* por uma forma notável na formação psicológica da tropa motociclista.

Referimo-nos à instrução moto, e suas variantes acrobáticas.

Através do contacto que temos tido com unidades deste tipo, constatamos que de facto os componentes das unidades moto, apresentam, pelo menos na remansidão da paz, em relação às outras unidades motorizadas ou mecânicas, qualidades de desembaraço muito apreciáveis, em parte comparáveis às qualidades do cavaleiro.

Verificada a afinidade moral que focamos entre as unidades motociclistas e unidades a cavalo, vamos agora expressar as características técnicas e táticas destas Unidades, para do seu ulterior estudo deduzirmos as suas possibilidades de actuação.

Como a principal característica da tropa motociclista — *Mobilidade fluida* — resulta do emprêgo do *moto-carro* como elemento básico de transporte e manobra destas unidades, começaremos por estudar este elemento.

Apresenta este veículo as seguintes características:

— Capacidade de transporte: 3 homens armados e com equipamento de combate.

— Uma ou duas rodas motoras.

— Velocidade máxima em estrada: 80 a 100 kms.

— Velocidade média em estrada: 30 a 35 kms.

— Fraco consumo de gazolina: 6 a 7 litros aos 100 kms.

— Possibilidades de marcha em caminhos estreitos, e de conversão individual rápida.

— Capacidade de marcha através do campo, em determinados terrenos.

— Possibilidade de ser transportada a braço pela sua tripulação em pequenos deslocamentos, ou para transposição de pequenos obstáculos.

— Pequena exigência quanto a tratamento.

— Fácil aprendizagem de condução.

## Revista da Cavalaria

— Impossibilidade de marcha em terreno pantanoso, lamacento, pedregoso e arenoso.

Do estudo detalhado das características enunciadas, concluímos que a utilização do material moto, empresta às unidades motociclistas as seguintes propriedades principais:

— Raio de acção — da ordem dos 200 a 300 kms. — garantido pelo fraco consumo das viaturas, e grande velocidade itinerária.

— Grande velocidade em estrada.

— Capacidade de marcha rápida através de todo o terreno. Porém esta capacidade de marcha é sensivelmente diminuída, devido à pouca altura do motor, em terrenos pedregosos. Sabemos existirem em alguns exércitos estrangeiros motos especiais de T. T. que graças à elasticidade da sua suspensão e ao facto de possuírem *reductor de velocidade*, com possibilidade de transformação de duas e mesmo três rodas, em rodas motoras, com três ou quatro velocidades para a frente e uma para a retaguarda, apresentam grande capacidade de marcha através de todo o terreno. Porém a utilização da moto como veículo T. T. condiciona o emprêgo destas unidades em terrenos lamacentos, pantanosos ou pedregosos.

— Faculdade de fácil dissimulação no terreno, e de abandono instantâneo das vias de comunicação. Esta faculdade é devida às possibilidades T. T. e pouco volume das viaturas.

— Dificuldade de actuação em acções de surpresa, derivada ao barulho dos motores. Uma unidade motociclista em marcha, é ouvida distintamente a 2 ou 3 km. de distância. É esta uma das maiores servidões de emprêgo do material moto nas acções de cavalaria.

Comparemos as propriedades das Unidades a Cavalos e Motos derivadas da utilização de meios diferentes de transporte e manobra que utilizam.

Quanto a velocidade em estrada e raio de acção é indiscutível a vantagem das unidades moto. Porém, em contrapartida da vantagem apresentada, as unidades moto apre-

## Revista da Cavalaria

sentam o grave inconveniente de provocar alongamentos, que crescem proporcionalmente com as velocidades exigidas.

Em nossa opinião as unidades motos, graças à capacidade de marcha T. T. do seu material, e ao seu pouco volume, apresentam uma fluidez característica, e muito superior à das viaturas automóveis, podendo afirmar-se que a moto quando bem montada, é o meio mais fluido a seguir ao cavalo. Contudo a capacidade de marcha através de todo o terreno das unidades a cavalo é superior, excluindo porém o caso do terreno ser francamente favorável à actuação das unidades moto, caso em que estas apresentam sobre aquelas vantagens nítidas quanto a *velocidade de deslocamento*.

Apresentam as unidades moto mais faculdade de dissimulação no terreno do que as unidades a cavalo. Desta propriedade resulta a substituição com vantagem sob o ponto de vista de dissimulação para efeitos de ataques aéreos, dos grupos de cavalos desmontados, pelos grupos de motos. É certo que o grupo de motos tem menos adaptabilidade em certos terrenos, mas apresenta grandes vantagens quanto a dissimulação, e menor vulnerabilidade quanto aos ataques aéreos e aos gases.

Quando as operações sejam de carácter demorado, e se desenrolem em países ou regiões de condições climatéricas diferentes das do país de origem, a substituição dos cavalos por motos, apresenta ainda vantagens sob o ponto de vista de aclimação.

Neste caso, não perdendo de vista que nos encontramos no século do motor, será também um factor preponderante a considerar, a maior ou menor facilidade de aquisição e transporte do *Carburante* em relação às *Forragens*.

Nós sabemos que esta nossa argumentação pode ser refutada com a afirmação de que alguns países essencialmente cerealíferos possuem grandes dificuldades em manufacturar em grande escala carburante, ou mesmo na sua aquisição, em relação à facilidade de aquisição de forragens.

A esta afirmação nós argumentaremos ainda que, na época presente, não são para considerar sob o ponto de vista militar os países que não tiverem completamente asseguradas as suas condições normais de campanha na parte referente a carburante. Lembremos ainda que em campanha o

# Revista da Cavalaria

cavalo motor só consome quando produz trabalho útil, ao passo que o cavalo aveia tem que assegurar permanentemente a sua conservação.

É este um dos aspectos, a que a realidade dos factos por nós verificada em campanha, nos leva a ligar primordial importância, porque a não meditação ponderada do caso, pode originar num momento de grave crise, o desaparecimento do cavalo, e conseqüentemente o emprêgo das unidades a cavalo em acções em que as propriedades características destas unidades não tenham de ser utilizadas.

Da rápida análise comparada das principais características e propriedades por nós focadas, podemos sintetizar as vantagens e inconvenientes que as unidades motociclistas apresentam sobre as unidades a cavalo, pelo facto de utilizarem como elemento de transporte a *moto*.

## Vantagens

### *De ordem geral :*

— Maior facilidade de aprendizagem e de renovamento de material, dando como resultado maior facilidade de *improvisação* em relação à tropa a cavalo.

— Maior facilidade de manutenção em campanha através de todos os climas e intempéries.

— Maior facilidade de aquisição de carburante do que de forragens, isto a dentro dum exército moderno.

— Maior economia nos momentos de grave crise de recursos, visto não consumirem carburante quando em repouso.

### *De ordem táctica :*

— Maior velocidade itinerária, que lhe permite percorrer em alguns minutos o que as unidades a cavalo levam algumas horas.

— Grande raio de acção — 200 a 300 kms. — que lhes permite serem lançadas a grandes distâncias, sem preocupações

# Revista da Cavalaria

de reabastecimento, distâncias que podem aumentar sucessivamente pelo emprêgo de depósitos suplementares.

— Maior capacidade de marcha rápida através de todo o terreno, quando este seja favorável ao seu emprêgo.

— Maior facilidade de dissimulação das viaturas em relação aos cavalos.

— Invulnerabilidade do grupo de viaturas aos gazes.

— Menor exigência de trato em campanha.

Esta vantagem conjuntamente com o facto do deslocamento em moto ser menos fatigante, dá em resultado as *tropas motociclistas* se encontrarem frescas e aptas a entrarem em acção, imediatamente a seguir a um grande deslocamento.

## Inconvenientes

### *De ordem táctica :*

— Sujeição às vias de comunicações para conseguirem velocidades apreciáveis.

— Perda brusca de velocidade de marcha, uma vez que tenham de abandonar as vias de comunicação.

— Incapacidade de marcha através de determinados terrenos.

— Impossibilidade de emprêgo em acções de surpresa, derivado ao barulho dos seus motores.

— Sujeição absoluta ao carburante. Esta servidão pode originar a paralização instantânea de uma unidade em situação difícil.

— Grande alongamento.

Não obstante as servidões apontadas, temos que chegar à conclusão que as unidades motociclistas, possuem em relação às unidades a cavalo a mais primordial das condições que a guerra moderna impôs à cavalaria: a *velocidade* e o conseqüente *raio de acção*, que conjuntamente com a fluidez que apresentam em relação às restantes unidades motori-

## Revista da Cavalaria

zadas, tornam estas unidades adentro dos modernos exércitos moto-mecânicos, as mais próximas sucedâneas das clássicas unidades a cavalo.

Com efeito para que a Cavalaria continue marchando e explorando na vanguarda dos exércitos, teve de se munir de novos meios, e quanto a nós, não nos resta dúvida de que ainda sob o ponto de vista de emprego, as unidades motociclistas são as legítimas sucedâneas das unidades a cavalo.

Bem sabemos que o serviço de exploração destas unidades é prejudicado pelo barulho dos seus motores. Há mesmo quem condene em absoluto as unidades motociclistas por esta razão, e pela grande vulnerabilidade que apresentam devido à falta de qualquer blindagem ou protecção individual.

Porém em nossa opinião, a acção de surpresa destas unidades mantém-se porque elas compensam em parte o barulho dos seus motores com a sua velocidade, cobrindo em poucos minutos o espaço que as separa do inimigo no momento da sua revelação.

Quanto à vulnerabilidade que estas unidades apresentam por falta de protecção, não devemos esquecer que a protecção das unidades motos está na astúcia da sua actuação e na fluidez dos seus elementos, características estas bem nossas conhecidas através da actuação das unidades a cavalo.

O Exército Americano, substituiu na campanha da Líbia as motos por «Jeeps», julgamos que com vantagem no caso especial do deserto, mas não cremos que esta substituição numa campanha em regiões ricas em vias de comunicações, traga vantagens de maior, pois o aumento de volume das viaturas, torna as unidades mais compactas dando em resultado a diminuição da sua capacidade de dissimulação, e consequentemente da característica fluidês que estas unidades nos apresentam.

Com efeito é muito mais fácil esconder momentaneamente às vistas do inimigo um moto-carro dentro ou atrás de qualquer arbusto, cobrindo-a com meia dúzia de ramos, do que subtrair às mesmas vistas um «Jeep».

Nas considerações que temos feito, temos focado sobretudo as características resultantes da utilização da moto como meio de transporte, porém as crescentes exigências da

## Revista da Cavalaria

guerra, impuzeram à cavalaria o aumento do seu potencial de fogo, conjuntamente com a mobilidade.

Nestas circunstâncias procurou-se aumentar o potencial de fogo destas unidades em relação às unidades a cavalo, aumentando a dotação de armas automáticas e o seu muniamento.

\*

Como tôdas as sub-divisões da nossa arma, as unidades motociclistas, conciliando a mobilidade à potência de fogo, são caracterizadas no seu em emprêgo tático pelas seguintes propriedades essenciais:

— *Grande raio de acção* que lhe permite intervir em qualquer ponto, e em qualquer momento onde não seja esperada.

— *Rapidez e elasticidade de manobra* que lhe permite:

— Modificar com facilidade a sua direcção ou o seu dispositivo.

— Reconhecer o inimigo e tomar contacto com êle numa extensa frente.

— Concentrar bruscamente todos os meios num determinado ponto.

— Resistir a um adversário que progride, manobrando em retirada numa direcção escolhida.

— *Capacidade defensiva* que lhe permite aproveitando particularmente o terreno, fixar-se nêle e constituir em frentes extensas cortinas de fogos capazes de manter o inimigo durante um espaço de tempo limitado.

— *Aptidão para se deslocar, esclarecendo-se e cobrindo-se com os seus próprios meios.*

A combinação das propriedades que enunciamos, tornam as unidades motociclistas particularmente aptas a participar em missões de reconhecimento, e a atingir e guarnecer rapidamente com fogos uma linha de terreno.

## Revista da Cavalaria

As Unidades Motociclistas podem operar só, ou em ligação com Unidades Mecânicas ligeiras. Esta combinação, quando possível, aumenta consideravelmente a segurança do conjunto e a sua capacidade de combate.

Nos agrupamentos táticos em que a proporção dos motociclistas seja suficientemente grande, êstes, além das aptidões já referidas, poderão:

— Assegurar a posse das linhas de terreno, sucessivamente atingidas pelos elementos ligeiros que precedem o grosso. (Elementos de Descoberta, Patrulhas de Segurança Afastada, Escalão de Exploração das Guardas Avançadas).

— Cobrir temporariamente uma direcção perigosa.

— Fechar um intervalo na frente de combate.

— Reforçar uma parte da frente mais fracamente guarnecida, ou aumentar com carácter mais ou menos temporário ou permanente a capacidade ofensiva da frente em determinada direcção.

— Constituir uma reserva móvel de fogos.

Na cavalaria as unidades motos encontram-se atribuídas aos Grupos de Cavalaria Divisionária, Grupos de Cavalaria de Corpo e Brigadas de Cavalaria do antigo tipo. Quere dizer as unidades motociclistas actualmente fazem parte integrante da nossa arma.

Dentro da orientação que impuzemos a êste trabalho, seguem-se algumas considerações sôbre o emprêgo das unidades motociclistas, adentro dos agrupamentos táticos normais da nossa arma.

Como cavaleiros, começaremos por estudar o emprêgo destas unidades adentro da antiga Brigada de Cavalaria, visto considerarmos a missão de *Exploração próxima* das unidades, a mais bela e clássica das missões que pode ser atribuída a unidades de cavalaria.

Como se sabe a B. C. do antigo tipo, tem um regimento motorizado, de que faz parte um grupo de Esquadrões moto, organizado à base de 2 esquadrões a 4 pelotões.

Totaliza êste agrupamento moto 32 metralhadoras, o que representa um apreciável potencial de fogo.

## Revista da Cavalaria

É sobretudo para o desempenho da mais peculiar missão da cavalaria a *Exploração*, que as unidades motociclistas são essencialmente aptas, precedendo o emprêgo dos blindados e apoiando-os em caso de necessidade, ou formando ténues cortinas de fogo.

As unidades motociclistas são os verdadeiros tentáculos da Brigada, fazendo parte integrante dos elementos de segurança e descoberta lançados — Patrulhas de Exploração, Destacamentos de Descoberta, Reconhecimentos.

A restante tropa motociclista será atribuída de preferência à patrulha de vanguarda da Guarda Avançada e à Guarda da Retaguarda.

Quando a B. C. seja empregada na segurança afastada, em missão de cobertura táctica, as unidades motociclistas depois de estabelecido o contacto, podem ser empregadas com vantagem no estabelecimento de frentes extensas sempre que o terreno permita a conjugação da sua característica mobilidade e potencial de fogo. Também podem ser empregadas no estabelecimento de cortinas de fogos que convenha temporariamente estabelecer numa determinada direcção.

Porém para utilizar estas unidades com amplo rendimento, elas devem ser empregadas em terreno que permita em todos os momentos a imediata utilização das viaturas.

O emprêgo dos motociclistas em cooperação com os blindados nas missões de exploração e reconhecimento, tão detalhado se encontra no Regulamento Francês de Unidades Motociclistas, que nos dispensamos de tocar no assunto.

Nos grupos de Cavalaria as unidades ou fracções motociclistas podem ser empregadas em combinação com elementos a cavalo, auto-metralhadoras ou carros, com missões e emprêgo, em parte semelhante às já referidas.

Elas podem igualmente em certas eventualidades ser utilizadas isoladamente na procura rápida de uma informação precisa a distâncias relativamente grandes, ou na posse temporária de pontos importantes do terreno (observatórios, desfiladeiros, etc.).

Nas acções em retirada elas são essencialmente aptas à realização da última cortina de fogos.

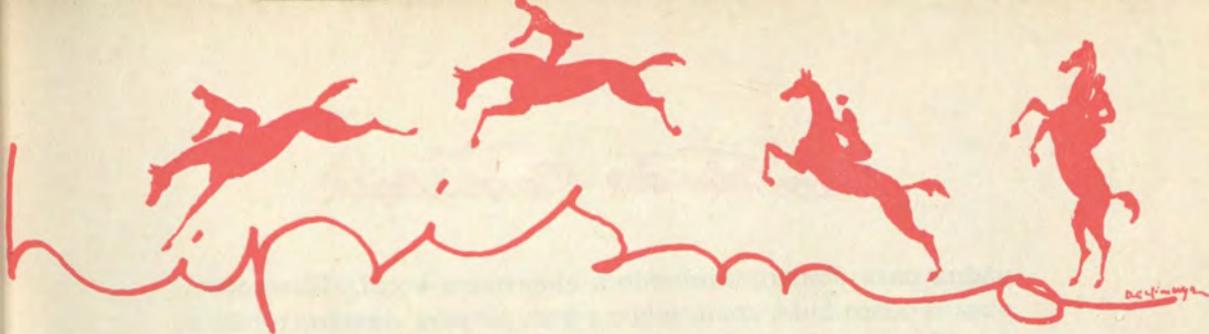
Independentemente das missões que focamos, como típicas unidades motociclistas, estas podem ainda ser utilizadas

## Revista da Cavalaria

em tôdas as situações do combate, assegurando ligações laterais, balizando e reconhecendo itinerários dos motorizados, assegurando transmissões, regulando trânsito, etc.

Passada em breve revista as principais missões que admitimos poderem caber às unidades motociclistas, terminamos êste nosso trabalho transcrevendo uma frase que ouvimos numa palestra efectuado no R. C. 2 ao nosso camarada e amigo capitão António Spínola: «*A missão dos motociclistas adentro de uma brigada em serviço de exploração, é uma missão típica de cavalaria, desenrolada no seio da própria cavalaria*».





# Como se endireita um cavalo

Pelo Major ALMEIDA RIBEIRO

Observando com atenção as pègadas deixadas no solo por um cavalo a passo, verificamos que o terreno coberto pelos posteriores é desigual em extensão; o cavalo cobre mais terreno com um dos posteriores do que com o outro. Esta desigualdade dá perda de impulsão, e como tal necessitamos que as duas passadas sejam iguais. Essa diferença varia de cavalo para cavalo e no mesmo cavalo durante o ensino. Em linguagem eqüestre dizemos que o cavalo está «torto» ou «torcido».

Avança mais com uma das pernas do que com a outra; desigualdade que o cavaleiro sente e cujo reflexo vai incidir na bôca e na atitude da cabeça do cavalo. O cavalo dá a face para o lado da perna que avança mais. Por êste facto o cavaleiro inexperiente quando verifique que o seu cavalo tende a dar a face mais facilmente para um dos lados já sabe que o cavalo avança mais com a perna dêsse lado. Dessa desigualdade resulta que a garupa vai também ligeiramente para êsse lado e a espádua diagonalmente oposta está mais avançada e portanto mais sobrecarregada e o pescoço côncavo do lado da perna que mais avança. Como o cavalo tem a garupa dêsse lado, nas voltas para o lado contrário descai na es-

## Revista da Cavalaria

pádua para dentro, tendendo a encurtar a volta. Nas voltas para o outro lado, como mete a garupa para dentro, tende a descair para fora. O cavaleiro, como já dissemos noutra artigo, deve ser educado a ter a noção do cavalo direito; isto logo de início; devendo ser obrigado a andar sempre com as rédeas iguais. Pode até fazer marcação nas rédeas para maior facilidade.

Do avanço duma perna sôbre a outra resulta também uma ligeira curvatura de espinha ficando a concavidade para o lado da perna que mais avança.

¿Que deverá fazer o cavaleiro?

Concretizemos o caso: um cavalo avança mais com a perna esquerda do que com a direita. Tem a garupa na esquerda, dá a face para a esquerda e a espinha levemente curva ficando a concavidade para a esquerda.

¿Como corrigir?

Muito facilmente; pelo direito anda com as rédeas bem iguais fazendo maior pressão com a perna direita no momento do apoio da mão direita e vai executando exercícios que obriguem a perna direita a avançar para assim conseguir que as duas pernas entrem igualmente debaixo da massa e a impulsionem também igualmente. Dizem alguns que devemos entortar o cavalo para o outro lado e ir assim alternando os lados até que fique direito. O princípio aplica-se quando queremos endireitar um arame; para o cavalo o resultado é contraproducente. Senão vejamos: não queremos o cavalo torto para a esquerda por que há perda de impulsão e quando o entortamos para a direita já tôda a impulsão é empregue no deslocamento da massa? Não. Sucede o mesmo do que sucedeu quando estava torto para a esquerda. É o defeito da equitação, não ser intuitiva; até a lógica não nos conduz à verdade, muitas vezes.

Sem pressa, iremos executando exercícios que obriguem a perna direita a avançar. Se dizemos sem pressa é porque em geral se trata dum defeito físico, duma tendência, dum hábito que o cavalo adquiriu, como muitas vezes sucede com o homem, senão quási sempre.

Os exercícios são escolhidos entre aquêles que obriguem a perna direita, no caso indicado, a avançar mais do que a esquerda. Iniciamos o trabalho pelo passo; voltas naturais

## Revista da Cavalaria

para a direita: descrevendo círculos bem redondos para a direita fazendo pressão com a nossa perna direita no momento de apoio da mão direita. De entrada, a volta é feita abrindo a rédea direita e depois com as rédeas iguais e na mão esquerda. As rédeas separadas têm o grave inconveniente de provocar no cavalo a curvatura do pescoço, o que é contrário aos nossos princípios de impulsão. Pelo facto de sermos obrigados a apresentar os cavalos de rédeas separadas, não somos obrigados a trabalhá-los também de rédeas separadas. Também fazemos visitas de fato novo e trabalhamos de fato usado...

A trote, o mesmo exercício: voltas para a direita com rédea direita e perna direita; depois rédeas iguais. A galope: curto para a direita com actuação da rédea direita e largo para a esquerda com actuação da rédea direita.

Em qualquer andamento: voltas para a esquerda com actuação mais acentuada da rédea direita auxiliando no passo e trote com a perna esquerda. É o princípio da opposição das espáduas à garupa. Se a desigualdade é, como dissemos, proveniente dum defeito físico: — maior desenvolvimento dos músculos da perna esquerda — o igualar o cavalo é questão de tempo; se a desigualdade é devida a qualquer tara, o caso é mais sério e necessita de vigilância aturada para não inutilizarmos um cavalo que estava prestando bons serviços, mesmo torto, e agora direito para nada nos serve: especialmente se o cavalo está especializado. Como temos dito a equitação não admite exageros.

Propositadamente não falamos nas rédeas quanto aos efeitos mas apenas quanto à direcção, para não complicarmos um assunto tão simples em si e indispensável na aplicação para o cavaleiro. O cavaleiro empregará aquelas que o seu tacto equestre lhe indicar devendo ter bem presente que a tendência do cavalo, nas voltas para a direita, é de descair na espádua direita o que não pode permitir.

Em artigo anterior tratámos do trote levantado (trote à inglesa) como auxiliar para corrigir a desigualdade o que novamente recomendamos; o cavaleiro, neste caso, deverá trotar com a diagonal direita. O cavaleiro deve ter presente que a garupa se desvia para a esquerda pelo avanço mais acentuado da perna esquerda e assim o avanço da perna di-

## Revista da Cavalaria

reita igualando a esquerda traz a garupa para a posição correcta. Igualado o cavalo, deverá êste dar as passadas iguais. Supõem alguns cavaleiros, ainda novatos, que as passadas são iguais e a posição da garupa é que é torta.

Não. Basta que raciocinem um pouco e em terreno liso e molhado façam mais uma experiência para verificarem que as passadas desiguais é que entortam o cavalo.

Êste assunto está estudado e bem, há muitos anos. Não é novidade nenhuma. Marey, Le Noble du Teil, Barroil, Raabe e tantos outros muito mais antigos já tinham abordado e estudado êste assunto antes do aparecimento do animatógrafo que serviu a Marey para confirmar os seus brilhantes estudos.

Sempre os mesmos principios; endireitar o cavalo pela frente opondo as espáduas à garupa; o cavalo direito de espáduas e de garupa para poder executar qualquer exercício pedido sem desperdício de impulsão. Quanto mais igual estiver o cavalo mais e melhor transmite o rim a impulsão dada pelos posteriores; razão pelo que insistimos desde o início dos nossos artigos com o trabalho natural. Todo o instrutor deve, desde o início, insistir com os instruendos a seu cargo no sentido de adquirirem rapidamente o *sentimento do apoio dos membros anteriores*, sem o que nunca poderão trabalhar conscienciosamente os seus cavalos, que é a base de toda a equitação racional.

O obter e conservar a colocação da mão e o emprêgo das ajudas inferiores, baseadas sôbre os apoios dos membros anteriores são os dois principios essenciaes que applicamos e com resultados felizes, há um bom par de anos. O estudo, a observação e o convívio com os mestres leva-nos a concordar e seguir os principios há tantos anos expostos.

O trabalho de espáduas a dentro primeiro a passo e depois a trote, é, quanto a nós, o exercício que, sem ter a violência do galope curto para a direita, mais auxilia no caso presente.

Não é demais insistir que pelo facto de o cavalo dar a garupa para a esquerda nós com a nossa perna esquerda deslocando-a para a direita endireitamos o cavalo. Não. Quanto mais actuarmos com a perna esquerda mais o cavalo se entorte, cessada a acção da perna esquerda, mais a garupa

## Revista da Cavalaria

vem para a esquerda; acentua-se o aumento da passada esquerda. O cavalo que tem a garupa na esquerda volta mais facilmente para a direita, com tendência a descair naquela espádua, e dizemos mais facilmente e não melhor porque um cavalo que volta mal para um lado volta mal também para o outro.

Aproveitemos essa facilidade e façamos voltas para a direita com a rédea direita e perna direita obrigando a mão direita a cruzar por cima da esquerda; a garupa descreve um círculo maior do que as mãos. Façamos este exercício a passo e durante muito tempo, obrigando o cavalo a estender o pescoço ou antes fazer sair o pescoço. Repitamos o exercício a trote e à medida que o cavalo faz o exercício sem dificuldade vamos pouco a pouco encostando a rédea direita ao pescoço e diminuindo a curvatura do pescoço para a direita, curvatura já pouco acentuada desde o início do exercício.

Aquêle exercício executado a passo e trote deverá ser interrompido com muitas paragens e galopes para a mão direita atirando o cavalo com as espáduas para fora, quando em círculo. Não tenhamos pressa. O cavalo a pouco e pouco vai ginasticando a sua perna direita, as passadas vão-se igualando e decorrido algum tempo as passadas serão iguais — o cavalo está direito — não se escapa pela espádua direita, tôda a impulsão dada pela garupa é transmitida à massa pelo rim integralmente.

Ficamos assim com o nosso cavalo, calmo, direito e para a frente, como desejava o General l'Hotte.

Continuemos a trabalhá-lo para o equilibrarmos. Não é indiferente pegar nas rédeas desta ou daquela maneira.

Tem muita importância, designadamente se o cavalo está atrasado no ensino. Hoje quasi que se cultiva unicamente a equitação de obstáculos e mal.

Como o ensino do cavalo é pôsto de parte, os cavaleiros apresentam na pista de obstáculos cavalos que se dirigem e governam com dificuldade e até se defendem. Parece impossível, mas não o é, vê-se com freqüência. Não se trata de um caso esporádico, trata-se dum mal que urge combater, debelar e eliminar e que se consegue com facilidade.

Impor provas de ensino, fáceis evidentemente, mas freqüentes e periódicas para não haver desculpas.

## Revista da Cavalaria

Hoje está oficialmente determinado que na condução do cavalo com uma só mão ou com as duas, as rédeas sejam distribuídas por entre os dedos ficando nos dois casos o freio por dentro e o bridão por fora. Aquela maneira de segurar nas rédeas é conhecida por método alemão ou à «alemã».

À inglesa seguram-se as rédeas invertendo a sua posição: bridão por dentro, freio por fora.

¿ Quando se deve usar uma maneira ou outra?

À inglesa quando o cavalo está atrasado no ensino, à alemã quando mais adiantado.

No primeiro *sistema* há predominio do freio, no segundo há predominio do bridão.

Em obstáculos: à inglesa quando o cavalo tende a furtar-se aos obstáculos: à alemã quando temos apenas que nos preocupar em regular a velocidade do andamento e não temos que nos preocupar com acções laterais. À inglesa obtêm-se efeitos laterais mais pronunciados; à alemã os efeitos laterais são menos pronunciados. Esta última maneira de pegar nas rédeas facilita sobretudo os efeitos diagonais.

O separar ou não as rédeas não deve ser um capricho.

Quando a actuação da rédea é mais acentuada ou porque o cavalo está muito atrasado no ensino ou porque resistindo a uma acção diagonal o cavaleiro recorre à ajuda lateral, então é forçado a separar as rédeas.

Fora destes casos o cavaleiro maneja o seu cavalo com a mão esquerda indo a direita auxiliar pelo que deve estar colocada sobre as rédeas do lado direito e à frente da esquerda. A mão direita em caso algum deve vir para detrás da esquerda. Nas provas de ensino oficiais é obrigatório separar as rédeas. Nessas ocasiões o cavaleiro separa-as.

Se insistirmos neste assunto não o faremos por teimosia mas sim por o julgarmos importante, com a vantagem: todo o cavaleiro que conduz o seu cavalo com a mão esquerda facilmente o conduz separando as rédeas; mas, aquêlê que trabalhou sempre de rédeas separadas difficilmente as junta.

Insistimos porque ao trabalharmos com as rédeas juntas o cavalo é entalado entre as rédeas e as curvaturas laterais do pescoço, não aparecem. Quando temos prática do ensino é indiferente trabalhar duma forma ou de outra.



Regulamento Geral  
da  
Federação Eqüestre Internacional



Vai esta Revista publicar a tradução do *Regulamento da Federação Eqüestre Internacional* satisfazendo assim as necessidades e os desejos dos praticantes do desporto hípico que na massa dos nossos assinantes se encontram em elevado número.

Devido à falta de espaço e por se tratar dum assunto bastante vasto terá a sua publicação que ser feita em números sucessivos, inserindo-se neste o respectivo índice.

# Revista da Cavalaria

## Regulamento Geral

da

## Federação Equestre Internacional

### ÍNDICE

#### CAPÍTULO I

##### Regras Gerais

- Artigo 1.º — Fim e composição do R. G.
- Art. 2.º — Definições de um:  
Concurso Hípico Nacional;  
Concurso Hípico Internacional;  
Concurso Hípico Internacional Oficial e regras que lhe são atribuídas.
- Qualificações do:  
Gentleman;  
Oficial;  
Amador;  
Profissional.
- Autorizações especiais.
- Organização dos Concursos e direito de neles tomar parte.
- Art. 3.º — Generalidades que têm aplicação a todas as provas:  
Inscrições;  
Equipes;  
Mudança do nome de um cavalo;  
Origem e idade dos animais;  
Prémios;  
Handicaps;  
Uniformes;  
Doping;  
Taças.
- Art. 4.º — Tempo e percurso:  
Tempo concedido;  
Tempo limite;  
Ajudas estranhas;  
Bandeirolas (limites e de direcção).
- Art. 5.º — Jury:  
Declaração dos resultados.
- Art. 6.º — Reclamações.
- Art. 7.º — Sanções:  
Notificação às Federações Nacionais e à Federação Equestre Internacional.
- Art. 8.º — Responsabilidades.
- Art. 9.º — Documentos oficiais.

# Revista da Cavalaria

## CAPÍTULO II

### Provas de Ensino

- Art. 1.º — Regras Gerais:  
As três provas;  
Modo de rectificar e penalizar os enganos;  
Modo de penalizar o tempo excedido;  
Modo de anotar e fazer a classificação;  
Dimensões da pista;  
Pêso-Arreio.
- Art. 2.º — Directivas gerais para o ensino:  
I — Princípios gerais;  
II — Convenções particulares;  
Paragem;  
Passo;  
Trote;  
Galope;  
Passagens de mão;  
Recuar;  
Mudanças de andamento ou de direcção;  
Serpentina;  
Trabalho em duas pistas; meias piruetas e piruetas;  
Passage;  
Piaffér;  
Colocação do cavaleiro.

## CAPÍTULO III

### Provas de Exterior

- Art. 1.º — Definições.  
Art. 2.º — Percursos:  
Bandeirolas;  
Ajudas estranhas.

- Art. 3.º — Velocidade:  
Tempo;  
Obstáculos;  
Faltas;  
Pêso;  
Uniforme;  
Arreio.

## CAPÍTULO IV

### Provas de Obstáculos

(Concursos Hípicos)

- Art. 1.º — Generalidades:  
Percurso, gráfico;  
Obstáculos;  
Pêso;  
Arreio.
- Art. 2.º — Tempo:  
Cronómetro especial.
- Art. 3.º — Faltas:  
Obstáculo derrubado;  
Duplos, triplos, etc.;  
Definição das desobediências;  
Meia volta e voltas;  
Erro do percurso;  
Recusa;  
Furta;  
Defesa;  
Queda do cavaleiro, do cavalo.
- Art. 4.º — Penalidades:  
Tabela A;  
Tabela B;  
Tabela C;  
Classificação;  
Barrage;  
Potência;  
Percurso à americana (Regularidade).
- Art. 5.º — Taça das Nações:  
Composição das equipas;  
Obstáculos;  
Tabelas e classificação.

# Revista da Cavalaria

## CAPÍTULO V

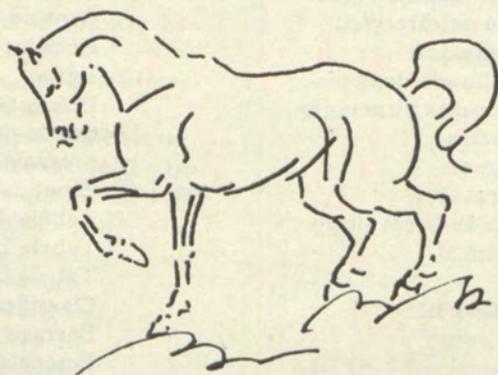
### Campeonatos — Records

- Art. 1.º — Condições.  
Tabela.
- Art. 2.º — Descrição dos obstáculos em altura e largura.
- Art. 3.º — Modo de medir os obstáculos.
- Art. 4.º — Prescrições para a tentativa de bater os records mundiais:  
Homologação;  
Actas;  
Comissão dos records;  
Record do mundo.

## CAPÍTULO VI

### Jogos Equestros Olímpicos

- Princípios e directivas:  
Qualificação;  
Disposições gerais:  
Programa;  
Delegados técnicos;  
Inscrição e sorteio;  
Prêmios;  
Ajudas estranhas;  
Bandeirolas;  
Provas de obstáculos;  
Reclamações;  
Uniforme;  
Peso;  
Arreio;  
Taça das Nações.



# Jornaes revistas livros

## O EMPRÊGO DA CAVALARIA

Da revista «A Defesa Nacional» do Brasil —  
Tradução de dois artigos do «The Cavalry  
Journal» pelo Major Paulo Encas F. da Silva

### *Nota da Redacção*

*Permitimo-nos pedir a atenção dos nossos camaradas, para os seguintes pontos, factores das possibilidades da Cavalaria no artigo que transcrevemos:*

*— para as forças inimigas, relativamente pouco numerosas e dispersas por grandes frentes com largas e fracas linhas de comunicações;*

*— para a superioridade de efectivos russos, sobretudo para a sua numerosíssima cavalaria cossaca, que além do seu espirito nato, está aguerrida por alguns anos de guerra, devendo também considerar-se os seus «inextinguíveis» cavalos;*

*— para o terreno propicio aos grandes efeitos, extremamente aberto e larguissimo, dificultado no entando por pântanos e rios, onde a cavalaria a cavalo completa magnificamente a cavalaria mecanizada ou os tanks.*

*Em conclusão: há que estudar o emprêgo da cavalaria que este artigo tão bem evidencia mas sem esquecer o «ambiente».*

# Revista da Cavalaria

\*

*Nosso objectivo, traduzindo estes artigos, é tão somente evidenciar que os principios de emprego da Cavalaria não mudaram. Quaisquer que sejam os teatros de operação, as condições da luta, as situações, a nossa Arma, chamada a intervir, continua agindo da mesma forma, cooperando de modo idêntico com as demais. Prossegue vitoriosa, cobrindo-as, colaborando na batalha, explorando magnificamente os êxitos obtidos e, principalmente, desmoralizando o inimigo, quando batido.*

*As passagens citadas nesses artigos, reais, ocorridas num teatro de operações, embora longinquo, mas bem presente em nossa imaginação constituem, fora de dúvida, a melhor documentação para aquelas afirmações. O seu exame atento e cuidadoso, o seu estudo, nos proporcionarão a convicção de que a Cavalaria, mau grado as opiniões dos que desejam vê-la no esquecimento, continua sendo uma arma de valor inestimável e indiscutível nas mãos do alto comando.*

*Dentre as citações, cumpre-nos destacar uma que, por ser muito objectiva, e de dura realidade, nos impressionou. Referimo-nos à necessidade de se cuidar com carinho, e o devido aprêço, da nossa Arma, em tempo de paz. Se a sua recuperação é difícil, particularmente num país em que o rebanho cavalariço é deficiente, mais ainda, senão impossível, improvisá-la. E os alemães sentiram bem essa verdade, pois diante dos sucessos da Cavalaria Russa, em várias frentes, amargaram profundamente o descaso em que haviam lançado a sua. Pagaram bom preço por essa incuria.*

*No decurso desta tradução faremos apreciações relativas aos factos e procuraremos colher os ensinamentos resultantes.*

## A Cavalaria como arma ofensiva

*(Pelo Cel. P. Kolomeitsev)*

Freqüentemente chegam, da frente de batalha, informações sobre o emprego de grandes massas de cavalaria nas operações ofensivas do Exército Russo, ora perseguindo o inimigo em retirada, ora atacando-o com o auxilio de tanks, ajudando a abertura de brechas nos dispositivos defensivos, ou, finalmente, conquistando cabeças de ponte através rios fortemente defendidos. É uma forma ousada de combate que a cavalaria russa tem constantemente empregado. Seu equipamento bélico atingiu tal vulto que, apesar das acções maciças de aviação e tanks, é impossível impedi-la de cumprir suas missões (1).

(1) Nada de novo. Como arma de guerra, a Cavalaria também evoluiu em seus processos de combate. A vulnerabilidade resultante desse pesado equipamento foi compensada pela maior mobilidade e potência de fogo. Assistiam-lhe, pois, maiores recursos para defender-se.

# Revista da Cavalaria

## Cavalaria e Tanks

A experiência demonstrou a eficiência da acção coordenada entre cavaleiros e tanks. No ano passado, actuando na direcção do ocidente, em busca do grosso do 6.º Exército Alemão, a Cavalaria Russa obrigou-o a apelar para suas reservas, em operações de verdadeiro desgaste. Particularmente no sul, outras provas dessa eficiência foram obtidas. Basta citar, para isso, o profundo movimento de flanco executado por um grupamento de cavalaria-tanks, cuja acção decisiva quebrou as defesas alemãs ao longo da margem oeste do rio Mius, provocando a destruição das forças inimigas em Tangarog.

### Cavalaria atacada por aviões

Quando os alemães perceberam que os cavaleiros russos operavam na sua retaguarda (1) lançaram grandes formações aéreas para abatê-los. Em um só dia, perto de 1.500 saídas foram feitas pela Luftwaffe. Apesar de algumas perdas, a Cavalaria Russa provou (2) não era mais vulnerável que a Infantaria, ou outra arma terrestre, quando sob os ataques da aviação. Na verdade, é muito mais fácil, e mais rápido, aos infantes adaptarem-se às dobras do terreno e procurar abrigo contra os estilhaços das granadas. A cavalaria, entretanto, é suficiente móvel para manobrar e fugir aos ataques aéreos, mudando rapidamente as formações e jogando-se através protectoras localidades. Além disso, as unidades de cavalaria russa estão ultimamente dotadas de potentes armas anti-aéreas, que obrigam os aviões alemães a subir muito alto e lançar suas bombas sem objectivo preciso.

As massas de cavalaria russa, agindo a oeste de Tangarog, foram também apoiadas por aviões de bombardeiros russos que abriam caminho aos cavaleiros, em seus objectivos. Esta perfeita coordenação foi mantida durante toda a incursão.

### Cavalaria atacada por Tanks

Os alemães empregaram também grandes efectivos de tanks contra a Cavalaria Russa. Mais de uma vez, porém, esta provou que não era o simples cordeiro face ao lobo. As «panzers» enfrentavam cerrado e potente

(1) As conhecidas incursões de nossa Arma, velhas como o tempo, mas sempre oportunas.

(2) Flexibilidade de suas formações e potência de fogo anti-aéreo

# Revista da Cavalaria

fogo de artilharia (orgânica das unidades de cavalaria) assim como das unidades anti-tanks, com projecteis de todos os calibres (1).

Os encontros havidos foram ferozes. Todavia, o inimigo foi incapaz de deter a cavalaria russa, com uma D. C. B. desenvolvida poderosamente desde o início da guerra.

De passagem posso dizer, que cometi grave erro subestimando o perigo de um inimigo couraçado, mas, afirmo, de modo algum elle é mais sério para uma cavalaria que para as demais armas (2).

## Cavalo e motor

Apesar da sua característica essencial, a mobilidade, a cavalaria cede lugar, neste particular, às unidades motorizadas. Como então o Exército Russo resolveu o problema? Como conciliou essas duas forças-cavalo e motor? O princípio tático por elles explorado foi o baseado no emprêgo da cavalaria não somente pelo valor do seu cavalo, ou de seu motor mas sim pelo aproveitamento justo de suas acções conjugas. Não é difficil imaginar-se que força representa um grupamento de cavalaria-tanks, penetrando profundamente nas retaguardas alemãs! Os tanks, precedendo e cobrindo os flancos das vanguardas de cavalaria, quebrando as defesas do inimigo. Quando estas eram muito fortes, os cavaleiros apeavam e, apoiados por sua artilharia, agiam como infantes, secundados pelos tanks. Em seguida, retomando os cavalos, exploravam rapidamente a mobilidade e acompanhavam os tanks na perseguição do adversário em retirada (3).

## Travessia de rios à viva força

Durante a actual offensiva do Exército Russo, a característica da cavalaria — possibilidade de executar rápidas manobras em qualquer terreno e direcção (flexibilidade), foi largamente empregada, particularmente na travessia de rios. Basta recordar os sucessos do Corpo de Cavalaria comandado pelo Major-General Kryukov que, irrompendo através as linhas do inimigo, conseguiu estabelecer uma cabeça de ponte na margem occidental do rio Desna e guarnecê-la até à chegada da Infan-

---

(1) Donde se conclui que a Cavalaria deve ser equipada, e cada vez mais, com esse armamento tão eficiente na guerra moderna. E sua instrução, no que diz respeito, particularmente ao moral do combatente, levada ao mais alto grau.

(2) Afirmamos, de nossa vez, será realmente maior para uma cavalaria sem flexibilidade e impetuosidade desejadas.

(3) Haverá alguma novidade no emprêgo da cavalaria desta forma? O nosso regu-lamento a todo o passo chama a atenção para o combate a pé da arma e insiste sempre numa retomada rápida do movimento a cavalo, condição indispensável para definir a mobilidade, como característica essencial.

# Revista da Cavalaria

taria, apesar de quatro dias de poderosos contra-ataques alemães, apoiados por forte aviação (1). Outros exemplos poderiam ser trazidos para demonstrar o poder da cavalaria na presente guerra. Esta velha e experimentada arma provou o seu valor mesmo na era do motor...

## A tática dos grupamentos Cavalaria-tanks

(Pelo Cel. V. Iereshenko)

Com seus tanks, a cavalaria russa possui hoje uma couraça que pode cobri-la durante a batalha e transformá-la num poderoso ariete, capaz de destruir as formações de combate do inimigo.

Para o emprêgo dêsses grupamentos, os russos adoptaram certas regras, das quais as mais importantes transcrevemos:

- emprêgo em massa dos tanks.
- perfeito e estreito entendimento entre as duas armas e apoio (2) recíproco,
- apoio ao agrupamento de ataque com tóda a artilharia disponível.

Um exemplo nítido dessa solidariedade ocorreu no sector sul, em 1943. À cavalaria havia sido dada a missão de, agindo em íntima ligação com as unidades blindadas, lançar-se sôbre as retaguardas inimigas e cortar-lhes as linhas de comunicação para oeste. Os preparativos da operação desenvolveram-se através ordens claras e precisas dadas aos cavaleiros e tanks. A situação exigia que a cavalaria tivesse o seu flanco direito e retaguarda apoiados pelos tanks, por isso que, quando penetrasse na brecha, devia irromper para o sul e inflectir depois para sudeste.

Os comandantes das duas armas, encontraram uma boa solução para o problema. Quando a brecha foi aberta pelos tanks, êstes executaram uma conversão para noroeste e assim alargaram-na para a cavalaria passar e atrair sôbre si as reservas do adversário. Durante a acção, a cavalaria, por sua ousada ofensiva, atirou-se para a frente e, após quebrar as resistências encontradas, intrometeu-se nas retaguardas dos alemães, cortou-lhes as linhas de retirada. O inimigo tentou ainda deter a cavalaria levando sôbre as regiões, onde ela havia irrompido, suas reservas, mas êsse intento foi frustrado. As unidades de tanks,

(1) O articulista nada diz. Entretanto, é de se prever que a surpresa, outra maneira de agir da cavalaria, tenha sido um dos factores de êxito na obtenção dos resultados iniciais e que, convenientemente explorados, tenham permitido o sucesso final. E, quem sabe, se a perfeita coordenação das armas anti-tanks e da própria artilharia d'essa cavalaria?

(2) Nos nossos clássicos estudos de emprêgo da cavalaria também preconizamos essa forma de agir, em massa, da artilharia. O acréscimo dos tanks sômente veio aumentar a potência do ataque.

## Revista da Cavalaria

após terem desfechado o golpe na direcção indicada, e terem preparada a passagem à cavalaria, deixaram à margem o inimigo, passando então a cobrir o flanco da sua companheira no ataque.

Este movimento dos tanks protegeu a cavalaria contra possíveis golpes do adversário, com suas reservas mais afastadas. Quando estas caíram sobre o flanco direito da cavalaria, os tanks súbitamente, e juntamente com ela, voltaram-se contra essas reservas, inflingindo-lhes pesadas perdas. Depois disso, os alemães foram envolvidos e esmagados. Tudo foi obra da perfeita coordenação entre as duas armas.

Outro exemplo evidente da aplicação desses princípios está no seguinte episódio: o inimigo já em retirada, agarrou-se a uma posição vantajosa, preparada é verdade às pressas, para defender-se de um fracasso contra a cavalaria e os tanks russos. O ponto chave dessa posição era uma localidade em que haviam os alemães concentrado numerosas forças.

Um ataque frontal seria inútil, importaria em pesadas perdas e muito tempo. Decidiram então, aferrar o inimigo de frente, mediante acções executadas por alguns esquadrões a pé, enquanto o restante também a pé, seria lançado sobre o flanco externo da posição, na cidade (1).

O movimento das tropas que iam operar no flanco, esbarrou numa região pantanosa, que os alemães haviam transformado em verdadeiro obstáculo. As reservas prontas, para cooperar com a cavalaria, haviam sido disfarçadas em um bosque próximo. Elas seriam lançadas à luta desde que a cavalaria tivesse transposto a tal região difícil. Ai os tanks, ultrapassando-a, desbordariam a localidade.

Quando a zona alagadiça foi transposta, e a cavalaria surgiu além, o combate desenvolvia-se como previsto fora. Deu-se um imprevisto: reservas alemãs, que surgiram detrás de uma elevação (um grupo de tanks, alguns canhões auto propulsados e duas companhias de infantaria), a oeste do pântano, atiraram-se contra o escalão de ataque. O Comandante da Cavalaria russa decidiu então: primeiro, desbaratar as reservas inimigas postas em acção; em seguida, atacar a localidade. Para isso todas as armas anti-tanks disponíveis, e artilharia, concentraram seu fogo sobre os engenhos blindados do adversário. Foram postas logo fora de acção várias dessas máquinas de guerra. Contra a infantaria alemã, concentrou-se o fogo das metralhadoras e morteiros existentes (2). As reservas russas que estavam ocultas no bosque haviam recebido ordens para não desmascarar suas posições e somente abrir fogo quando o inimigo chegasse à distância de uns 300 ou 400 metros. O choque não se fez esperar. Os tanks alemães, caindo sob o fogo concentrado de artilharia e das armas anti-tanks, o mesmo acontecendo com vários canhões auto propulsados, foram obri-

(1) O regulamento da arma, quando estuda o combate, fala nessa manobra combinando os ataques frontais com as manobras de flanco, mais favoráveis à queda da resistência inimiga.

(2) Convém apreciar aqui a decisão justa e oportuna. Cada armamento dirigido e segundo suas características e o objectivo que lhe tocava. Mais uma vez a potência de fogo da cavalaria (agora mais dotada de armas de fogo) evidenciou-se nos princípios de emprego.

# Revista da Cavalaria

gados a retroceder. À infantaria aconteceu o mesmo. E as forças da localidade também quiseram tomar o mesmo destino. A ocasião do cheque mate havia chegado. Urgia uma decisão enérgica e rápida. O comandante da cavalaria (1) reuniu a sua gente e deu-lhes ordens para uma carga, no que seriam acompanhados pelos tanks. Estes, precedendo aquêles de cerca duns 400 metros, destroçaram as defesas inimigas nos limites da cidade, e mesmo dentro dela. Após ligeiras escaramuças, os alemães renderam-se. As perdas da cavalaria russa foram relativamente leves. A empresa mais pareceu-lhe uma passeata, completamente imprevisível dos alemães.

## Conclusão

O objectivo desta tradução, supomos, foi atingido. Os factos narrados e que demonstraram claramente quanto ainda é oportuno o emprêgo de nossa Arma, não deixaram a menor dúvida sobre a necessidade de ampliarmos, em nosso meio, sua organização, instrução e, sobretudo, seu equipamento bélico.

Suas características essenciais, — *mobilidade e potência de fogo*, com o acréscimo e o volume dos novos engenhos de guerra, (tanks, armas anti-tanks, etc.) em nada diminuíram. Pelo contrário, seu poder ofensivo, sua rapidez de intervenção, desenvolveram-se cem por cento. Daí os sucessos obtidos, principalmente nessa fase de operações, de verdadeiro aproveitamento de êxito, no território russo, e quando o inimigo, obrigado a retirar-se, acossado de perto pelas unidades russas, o faz desastrosamente, sem tempo sequer para reagrupar os seus elementos. A cavalaria russa, em tôdas essas oportunidades, frisamos bem, agiu de acôrdo com os princípios básicos e imutáveis. Aproveitou sempre, e muito bem, o terreno e as situações de crise nas linhas adversárias. Jamais o combate a pé foi desprezado, embora às vezes passageiro, precedendo uma retomada de movimento rápido e ousado.

Pudéssemos nós reproduzir aqui as excelentes fotografias que a revista americana nos proporcionou, e teriam todos ocasião de ver, ainda hoje, na época do motor e dos blindados, os longos sabres dos cossacos, levantados bem alto, por mãos fortes e destros, reluzindo ameaçadoramente e lembrando ao mesmo tempo, os hussards franceses e, porque não dizermos, os nossos valorosos e heroicos cavaleiros de Osório e Andrade Neves.

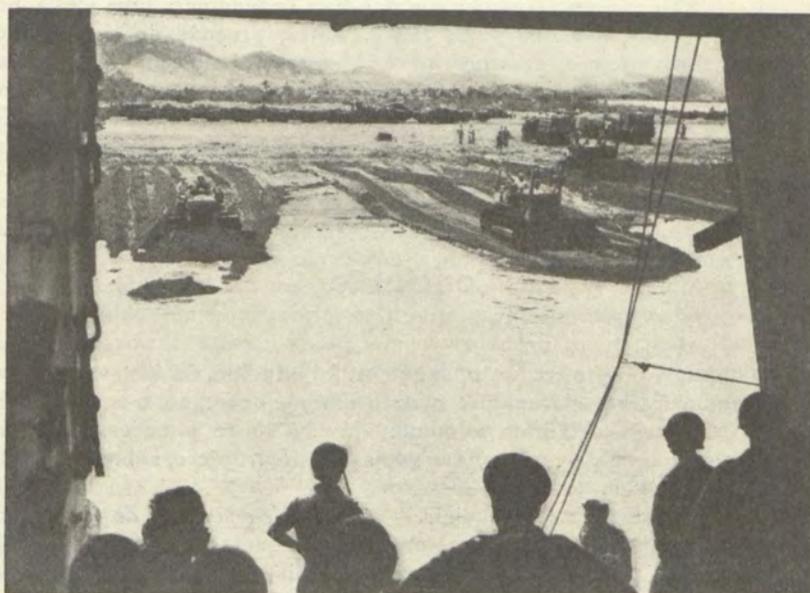
Terminemos pois, levantando mais uma vez a nossa voz para afirmar: a cavalaria é, foi e será sempre a arma das decisões rápidas. Não podem negar aquêles que a desmerecem ..

---

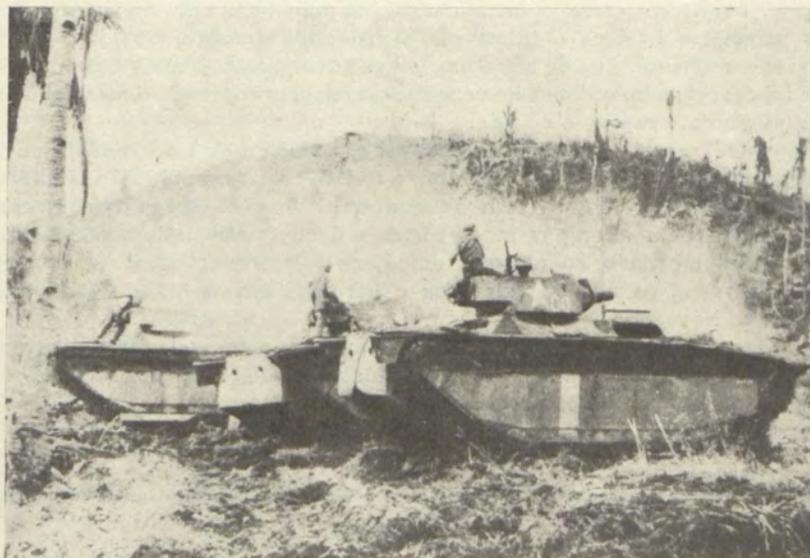
(1) Sempre os Chefes de Cavalaria, com seu espirito galopando à frente de seus cavalos, ou motores...

# Actualidades Gráficas

## Material do Exército Americano



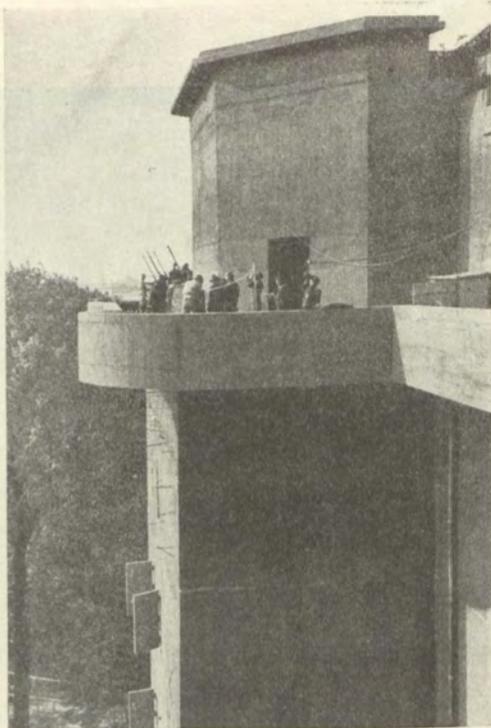
*Tractores americanos constroem «peninsulas» em miniatura para ali atracarem os navios de desembarque*



*Carros de combate anfíbios americanos*

## Aspectos da guerra

*Uma tórre de defesa anti-  
-aérea alemã.*

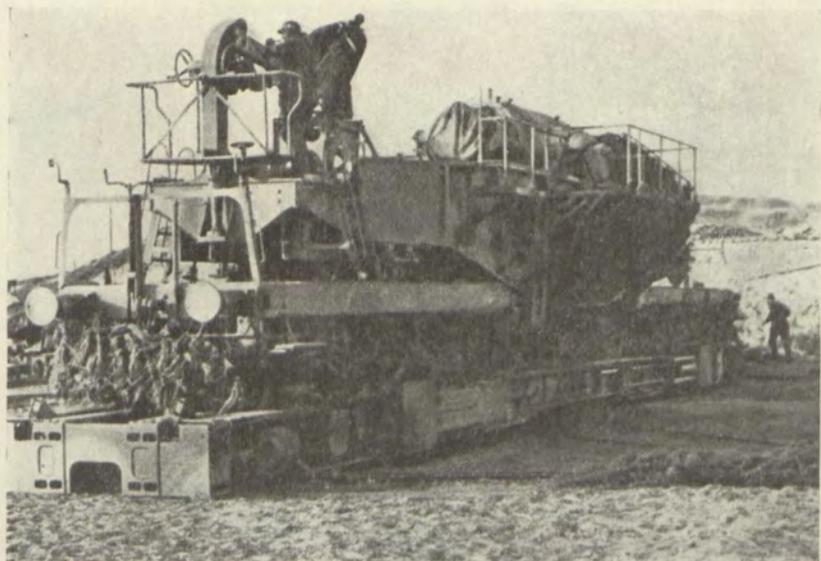


*Artilharia pesada de mon-  
-tanha alemã.*

## Aspectos da guerra



*A camuflagem de um carro blindado alemão*



*Artilharia super-pesada alemã*

## Aspectos da guerra



*O grande e o pequeno «Goliath»*



*Um lança granadas alemão com 8 canos*



## A estratégia e a tática da Normandia revelaram a técnica do emprêgo de tanks

pelo Major John North  
do C. E. Maior do War Office

### *Operações vitais Britânicas e Canadianas*

*H* AVERÁ uma conclusão imediata que o comentador militar possa tirar da batalha da Normandia e que apresente probabilidades de sobreviver ao julgamento da história? Creio que sim, que há uma. Tenho a opinião que o emprêgo dos blindados feito pelos aliados nesta batalha registou um progresso nas idéias, mesmo nas dos mais fervorosos defensores do seu emprêgo.

Com intenção ou sem ela, a verdade é que a batalha da Normandia se ajusta a um velho molde — molde empregado com sucesso pelo mesmo Comando aliado na batalha de El Alamein. Como é que o General Montgomery conduziu esta decisiva batalha da guerra africana?

Em El Alamein os alemães e italianos em densa formação numa frente de quarenta milhas entre o mar e o deserto, sem um flanco que pudesse ser envolvido. Esta posição no deserto — Depressão de Catára — era impraticável para os tanks.

De acôrdo com um bem elaborado plano Montgomery decidiu iludir o inimigo àcerca da hora local e fôrça do seu futuro ataque e foi bem

# Revista da Cavalaria

sucedido. Os alemães esperavam que este ataque fosse realizado no centro da sua linha e era intenção do Comando alemão deixar passar os blindados ingleses e só depois os contra-atacar por ambos os flancos. Os ingleses realizaram o seu ataque principal no Norte, no momento em que as forças alemãs e italianas e metade dos blindados alemães estavam fixados no Sul por acções de diversão.

## *A semelhança dos factos na Normandia*

Como se apresentava o quadro na batalha da Normandia? Na Normandia os aliados não dispunham de espaço para manobrar, nenhum flanco que pudesse ser envolvido e cada um dos flancos desta frente de 60 milhas apoiava-se no mar. O plano básico era ainda bater o inimigo numa linha estática. A decisão para realizar o ataque e abrir caminho não poderia ser tomada antes que o Alto Comando aliado estivesse certo de que as forças alemãs em França estavam totalmente instaladas na frente da Normandia. Esta decisão foi concretizada a 25 de Julho.

No decorrer deste assalto os ingleses e canadianos atacaram por duas vezes no sector leste da frente. O primeiro ataque não conseguiu realizar uma preparação por razões que em breve se verão; o segundo conseguiu atingir os seus limitados objectivos.

Depois deste segundo ataque, a British Guards Armored Division, que tomou parte no ataque, recebeu ordem de ocupar a encosta fronteira do terreno conquistado nas vizinhanças de Vancelles — a área fabril de Caen. Esta Divisão continuou a ocupar esta encosta durante a semana seguinte, absolutamente à vista do inimigo. O conjunto destes dois ataques e a ameaça de ainda mais no futuro serviram para atrair o grosso dos blindados alemães para este sector, e fixá-lo, permitindo assim às forças americanas realizar a sua rotura em Saint-Lo no sector ocidental, um avanço cujo ímpeto e vigores admiráveis foram imediatamente apoiados por um novo avanço britânico no Centro e por um terceiro ataque no leste. Nesta altura o Comando Aliado tinha já garantido um flanco para envolver, espaço ilimitado para manobrar e por último apresentava-se-lhe uma oportunidade esplêndida para explorar completamente a superioridade das forças aliadas.

## *A defesa móvel em profundidade*

Antes de estudarmos a maneira como esta superioridade de forças foi explorada detenhamo-nos a apreciar este velho teatro de operações. Porque é que a superioridade de forças aliadas conseguiu tão pouco na esquerda da linha durante os primeiros ataques?

A resposta é muito simples:

Os ingleses e canadianos enfrentavam uns dispositivos defensivos muito completos, numa curta frente e organizados em grande profundidade.

## Revista da Cavalaria

Os obstáculos superficiais que se opunham a um avanço rápido consistiam em tanks e canhões enterrados, fortins de cimento armado, povoações cobertas de armadilhas de uma ponta à outra, campos de minas cobrindo as passagens para essas povoações e estando estes campos de minas batidos por canhões de 88<sup>mm</sup> e defesas de arame em todos os obstáculos quer naturais quer artificiais. Eu disse que aquêles obstáculos eram superficiais porque o verdadeiro valor dos dispositivos defensivos residia na organização alemã para a execução da batalha defensiva. Isto é: o sistema organizado à base de uma defesa elástica e móvel, em grande profundidade e compreendendo uma zona avançada fracamente ocupada destinada a opôr-se ao primeiro choque do ataque tanto aéreo como terrestre; uma zona principal de combate na qual é realizado o combate defensivo pròpriamente dito; e estacionada imediatamente à retaguarda um agrupamento destinado ao contra-ataque (especialmente blindados) que pode ou não ser chamada a entrar em acção. Desta forma qualquer avanço aliado, na sua fase inicial, poderia na melhor das hipóteses realizar apenas uma ligeira cunha.

Mesmo assim e em presença de um apoio aéreo aliado sem precedentes, porque razão é que esta cunha não representou mais do que um custoso avanço de pequena extensão, na sangrenta estrada para Falaise?

A verdadeira resposta é: não tanto porque o terreno montanhoso e coberto de bosques ao Sul de Caen se prestasse admiravelmente para a defesa, mas antes porque em tais condições de terreno as superiores velocidade e capacidade de manobra dos tanks aliados estavam impossibilitados de compensar a superioridade do poder de fogos dos modelos alemães.

### *A charneira vital*

Assim durante setenta dias depois do dia D o papel pouco espectacular do bombardeamento das defesas mais fortes encontradas, coube aos exércitos ingleses e canadianos.

Uma vez quebrada a charneira de Caen, coube-lhes ainda o pouco espectacular papel de exterminar por uma acção terrestre e particularmente pela acção da artilharia a maior parte do exército alemão. Depois da bolsa de Falaise-Argentan ter sido limpa, ainda desta vez lhe coube agarrar-se à posição da charneira seguinte nas vizinhanças de Lisieux.

Deve-se lembrar que não havia alternativa para este pouco brilhante estilo de combater de homem para homem, canhão contra canhão, tank contra tank, porque se deve dizer que os alemães eram capazes de outro modo, de destruir as medidas de segurança de que dependia o futuro de qualquer invasão vinda do mar. O Comandante das forças de invasão sabia bem que quanto mais demorasse a sua tentativa para forçar a saída da testa de ponte das praias, maiores seriam as dificuldades que a operação apresentava.

Por esta razão deve-se ter sempre em consideração a tentação de lançar um primeiro ataque em direcção a terra; mas as probabilidades

## Revista da Cavalaria

seriam sempre de que o inimigo, dependente somente das comunicações terrestres, tivesse completado os seus preparativos defensivos antes que as forças invasoras, se estabelecessem em força razoável. Se o Comandante das forças de invasão não resistisse à tentação e lançasse as forças de infantaria e de tanks de que dispunha para dentro duma zona defendida em profundidade, sem uma firme linha de comunicações e sem protecção nos flancos, decerto originaria um desastre.

Em conjunto o sector oriental da frente da Normandia representa uma cintura de defesa com algumas milhas de profundidade. É obvio que para os alemães este é o Sector crítico. Se fôsse perdido não somente a estrada para Paris estava perdida mas como também a linha da Costa ao Norte do Sena; e o Alto Comando Alemão devia estar bem convencido de que a sua única probabilidade de manter uma linha estável no Ocidente era comprimir e tornar a comprimir a testa de ponte aliada, agora completamente estabelecida.

Caen era no Ocidente o que Stalinegrado foi no Oriente: uma retirada arrastaria, em última análise, uma derrocada em toda a frente.

Apesar disso foi a exploração da batalha de perfuração, mais do que a própria batalha de conjunto que serviu para desfazer o equilíbrio do Exército alemão, e pode-se afirmar com segurança que o Alto Comando Alemão mesmo à custa de grande imaginação, estaria longe de prever uma tão soberba e até então nunca igualada demonstração do moderno emprêgo de blindados.

### O emprêgo de blindados feito por Patton

Antes da segunda guerra mundial o emprêgo ideal dos blindados, quer dizer, o seu emprêgo fora da esfera pedestre de apoio imediato à infantaria, era o de acometer contra o cérebro do Comando inimigo ou em terrenos mais específicos atacar os postos dos Comandos inimigos. Tal era o princípio do famoso «Plano de 1919» para o emprêgo dos blindados britânicos em França na primeira guerra mundial. Esse plano nunca foi pôsto em execução; nem mesmo se encontra qualquer exemplo na segunda guerra mundial. Não se pode dizer sequer que a arremetida dos blindados britânicos sobre Tunes na Campanha de África, tenha atingido o cérebro do Comando inimigo; foi antes um golpe de arfete destinado a dividir, despedaçar e aniquilar toda a frente inimiga. Mais as batalhas de cerco tanto britânicas como alemãs, no deserto occidental, foram realizados num raio relativamente pequeno e nunca foram bem sucedidas nos seus principais objectivos — apanhar na armadilha grandes forças inimigas.

Por outro lado as arremetidas do 3.º exército americano do General Patton em França foram autênticos movimentos de envolvimento, perfeitamente de acôrdo com a velha tradição da Cavalaria sob o ponto de vista do corte das comunicações inimigas e isolamento das suas concentrações. Contudo foi pela amplitude da sua concepção, pela profundidade e larga dispersão que estas grandes arremetidas rolantes ganharam direito a entrar na história militar. Elas demonstraram brilhantemente o que se

# Revista da Cavalaria

pode alcançar contra um inimigo muito disperso e insuficientemente móvel; de um golpe elas inutilizaram a muralha do Atlântico que estava longe de ser um mito e justificaram o lema de combate do General Patton: «Atacar rapidamente, sem piedade, obstinadamente e sem descanso»; elas alcançaram a apoteose dos blindados.

## Esperanças germânicas

Os sucessos dramáticos da guerra são raramente obtidos sem se correr riscos e o 3.º Exército Americano expôs-se exactamente a esses riscos. O ataque alemão no sector de Vire que começou em 6 de Agosto, destinava-se a tomar a forma de uma arremetida blindada que visava abrir a frente aliada cortando através do gargalo de Avranches.

Pelo menos quatro divisões couraçadas alemãs estavam destinadas a este fim. A decisão da batalha não estava ainda resolvida uma semana mais tarde quando as tropas americanas se encontravam já sob o Loire e empenhados em acções de limpeza na península da Bretanha.

Por este motivo o plano alemão de empreender este poderoso ataque só dificilmente poderá ser considerado como um jôgo; sem dúvida na opinião do Alto Comando Alemão ele devia oferecer uma perspectiva altamente favorável para inverter completamente o curso de batalha da França pois que houvesse ele sido bem sucedido e o 1.º Exército Americano teria sido retumbantemente derrotado numa luta encarniçada e o 3.º Exército Americano ter-se-ia encontrado cortado na Bretanha e totalmente isolado durante as suas acometidas entre o Loire e o Sena.

Mas o Alto Comando Alemão teve em menos consideração: 1.º a tenacidade e o poder de recomposição das Fôrças Americanas; 2.º o aparecimento do intervalo do bom tempo, 3.º os «Typhons» lança-foguetes da R. A. F. britânica.

Foi na manhã de 7 de Agosto que um levantamento das nuvens baixas revelou a concentração de blindados alemães junto de Mortans e durante a semana seguinte da batalha, qualquer coisa como o equivalente em blindados a uma divisão couraçada alemã na máxima fôrça, isto é para cima de 200 tanks, foi pôsto fora de combate pelos aviões, sem falar na devastação feita entre os veículos de transporte; isto dá-nos a idéia do perigo do ataque alemão que apesar de tudo foi mantido a despeito das perdas apontadas.

## Todos se empregaram a fundo

A política do «esmagamento directo da Alemanha» com vistas a acelerar o final da guerra no Extremo Oriente está a ser coroada de êxito magnificamente.

Deve ser considerado como causa de satisfação que a contribuição de cada uma das nações aliadas na batalha da Normandia tivesse sido tão perfeitamente representada.

# Revista da Cavalaria

Os exércitos britânicos e canadianos, grande parte dos quais tinham combatido noutros teatros de guerra foram chamados a demonstrar aquelas qualidades para os combates de perseguição em que tanto se notabilizaram na 1.<sup>a</sup> guerra mundial e que não foram diminuidas na 2.<sup>a</sup>; e os Exércitos Americanos recentemente chegados ao campo de batalha foram apresentados com mais de uma oportunidade de exhibir na mais generosa medida aquelas qualidades de vigôr e audácia tão característica do temperamento americano.

A. M.



# QUEM DESCOBRIU O TANQUE?

## Uma pergunta actual e a sua resposta

pelo Ten.-Cor. Benary

*As informações dadas pela imprensa alemã sobre o novo carro de combate «Panther», tornam oportuna a história dos tanques e da sua origem*



O carro de ataque já completou vinte e cinco anos de existência; o desejo, porém, de utilizar um carro blindado como meio de combate, vem já da mais remota antiguidade, para além mesmo de 3.000 anos, a avaliar pelas referências de tradi-

ção oral e pelos documentos de representação gráfica.

Só depois da descoberta da força a vapor é que foi possível dar o primeiro passo para a realização de um carro blindado de ataque. Mas em todo o caso, apesar dos planos mais fantásticos, ainda desta vez não foi possível chegar a um resultado, em virtude do grande peso de água e carvão que o carro teria de transportar.

O segundo passo foi a descoberta das vias férreas. Assim como ao primeiro barco a vapor se seguiu o primeiro navio blindado, também ao comboio de passageiros se seguiu em pouco tempo o comboio blindado. A sua importância militar é, quanto ao espaço, muito limitada pelas linhas férreas.

O terceiro passo foi a descoberta do motor de explosão. Ao primeiro automóvel, seguiu-se também o primeiro automóvel blindado. Mas a sua dependência das estradas, limita ainda muito o seu valor, e a sua eficiência.

Agora só falta o último passo, uma descoberta que permita ao carro blindado mover-se mesmo sem necessidade das estradas. Isto conseguiu-se com a aplicação das «lagartas» colocadas à volta das rodas. Hoje, muitas nações afirmam ter tido a mesma idéia ao mesmo tempo, e é por isso impossível averiguar qual foi o verdadeiro inventor do carro blindado. No entanto vamos referir-nos a alguns deles.

O alemão *Klotz* já em 1906 recebeu a patente da sua invenção, que consistia em fazer transpor os obstáculos, por uns pés que se aplicavam ao carro. Esta foi propriamente a única invenção com o fim de satisfazer a necessidade de transpor obstáculos, pois a «lagarta» simples do americano *Caterpillars*, só se applicava às planícies.

O alemão *Günter Burstyn*, inventou um dispositivo que podemos comparar a uns braços que ajudavam o carro a transpor os obstáculos. Sob o ponto de vista puramente militar esta foi a primeira tentativa para construir um carro blindado que satisfizesse tôdas as necessidades.

## Revista da Cavalaria

Em geral, pensa-se, que foi a Inglaterra que construiu o primeiro carro blindado, mas não é exacto. Em França, completamente independente da Inglaterra, construiu-se e desenvolveu-se, pela mesma ocasião, um carro armado.

Por essa época também, o engenheiro alemão *Bremer*, se ocupava com o mesmo problema, conseguindo que o carro blindado pudesse transpor vários obstáculos (fossas, troncos de árvores, arbustos, etc.), pela aplicação da «lagarta» na parte dianteira do carro de plano oblíquo.

Mas nessa época na Alemanha, em 1914, as esferas competentes não reconheceram, porém, o extraordinário valor desta invenção, desprezando assim a última oportunidade de conseguir a dianteira no desenvolvimento do carro blindado de ataque.

Agora surge uma fase importante para esclarecer a questão de quem foi o inventor do tanque.

O primeiro modelo de um carro blindado de ataque realizado em Inglaterra, por Swinton, foi experimentado a primeira vez em 19-5-15 e sem êxito, por um defeito técnico que se relacionava especialmente com o sistema das «lagartas». Um outro modelo, de madeira, com as modificações propostas por Swinton, foi de facto a primeira realização das inúmeras idéias sobre tanques.

Este primeiro tanque foi porém construído um ano depois da invenção do engenheiro alemão Bremer.

Assim pois os primeiros tanques foram construídos em Inglaterra e em França, mas a participação da Alemanha nesta invenção é caracterizada por cinco nomes: *Schneider* descobre já em 1872, as «lagartas». *Otto*, construiu o primeiro motor a quatro tempos com compressão (1874), depois de ter desenvolvido em 1860, aproximadamente na mesma ocasião que o francês Lenoir, o primeiro motor a gás. *Benz*, construiu o primeiro automóvel (1911). *Bremer*, descobre o decisivo melhoramento da «lagarta» (1914).



# ESTORIL

## COSTA DO SOL

A 23 quilómetros de Lisboa

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os desportos — Golf (18 buracos), tennis (7 courts), natação, hipismo, esgrima, tiro, etc.  
Estoril-Palácio-Hotel — Luxuoso e confortável. Magnífica situação.  
Hotel do Parque — Elegante e moderno.  
Monte Estoril-Hotel — (antigo Hotel de Itália) completamente modernizado.  
Estoril - Termas — Estabelecimento hidro-mineral e fisio-terápico, ginástica, cultura física. Análises clínicas.  
Tamariz — Pavilhão restaurante, bar americano, magnífica esplanada sobre o mar.  
Casino — Aberto todo o ano, concertos, cinema, dancing, restaurante, bars, e jogos autorizados.



ESCOLA DE EQUITACÃO  
«STANDS» DE TIRO  
SALA DE ARMAS  
PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol  
ESTORIL — PORTUGAL

Marca

Registada

## Empresa do Calçado Atlas, Limitada

Fábrica e Escritórios  
RUA D. JOÃO IV, 624 a 640

Porto

Telefones 2 768 e 2 769

Telegramas: ATLAS

A MAIS IMPORTANTE FÁBRICA NO PAÍS. APETRECHADA PARA UMA PRODUÇÃO DIÁRIA DE MIL E QUINHENTOS PARES PELOS SISTEMAS MAIS APERFEIÇADOS

2 6 DEPÓSITOS DE VENDA

em: Lisboa, Porto, Coimbra, Braga, Viseu, Aveiro, Santarém  
Vila Real, Covilhã, Viana do Castelo, Matosinhos, Espinho,  
Madeira e Açores

Agências em: LUANDA e LOURENÇO MARQUES

CHÁ

**N A M U L I**

Vende-se em todos os bons  
estabelecimentos do País

ORIG

AGENTES NO SUL:

Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.<sup>A</sup>

PASTELARIA

**MARQUES**

CHIADO, 72

Telefone 2 3362

S

E

R

V

E

O MELHOR CAFÉ

Telefone 2 8561

**Roque Pinto, L.<sup>DA</sup>**

Importadores  
de tabacos e  
papéis de fumar

Rua do Amparo, 94, 1.º

L I S B O A

**Joalheria, Ourivesaria  
e Relojaria**

**“Casa das Bengalas”**

Rua da Prata, 87, 89, 91 — LISBOA

No centro do quarteirão — Telef. 2 0256

Não confundir, esta casa é a  
que tem 2 taças expostas num  
grande candeeiro reclame  
colocado no passeio, em  
frente do estabelecimento

**Taças de Prata para prémios  
desportivos**

Em exposição permanente mais de 1.200

**ANTÓNIO CASANOVAS AUGUSTINE**

CORRECTOR OFICIAL

**Câmbios, Fundos Públicos  
e Mercadorias**

Rua da Conceição, 133

Telefones } Estado . 54  
              } Rãde. . 2 2280

**Bôlsa de Mercadorias**

P. do Comércio

Telefones { 2 8182  
              { 2 8615

L I S B O A

**ALIANÇA COMERCIAL  
DE QUINQUILHARIAS, L.<sup>DA</sup>**

GRANDE SORTIDO DE  
ARTIGOS P/ FEIRAN-  
TES E ESTABELECI-  
MENTOS NO GÉNERO

Sabonetes, perfumes, talheres,  
canivetes, navalhas, lâminas,  
pincéis de barba, escôvas p/  
cabelo, fato e calçado, meias,  
peúgas, lenços, toalhas, cami-  
— solas e brinquedos, etc. —

CASA MUITO CENTRAL

Rua dos Fanqueiros, 297-299-301

L I S B O A

**T. S. F.**

Reparações em tôda a classe  
de receptores por muito difí-  
ceis que sejam, executam-se  
— na bem conhecida —

**ELECTRO - LISBOA, L.<sup>DA</sup>**

Basta telefonar e sem mais  
incômodos V. Ex.<sup>a</sup> receberá  
o seu Rádio devidamente  
— afinado —

ORÇAMENTOS GRÁTIS

246, RUA AUGUSTA, 248

Telefone 2 0568

# COMPANHIA ALCOBIA

**Fornecedores dos melhores e mais  
lindos mobiliários**

CÓMODAS DE ESTILO — PORCELANAS DE SAXE — ESPELHOS DE  
VENEZA — CANDEEIROS DE CRISTAL, DE FERRO FORJADO  
E DE MADEIRA — TAPEÇARIAS — MARQUISSETES E VOILES  
SUÍÇOS — CARPETES DE LÃ

\* ——— \* ——— \*

## COMPANHIA ALCOBIA

**RUA IVENS, 14**

**(ESQUINA DA RUA CAPELO) — Telef. 2 6441**

**SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.<sup>DA</sup>**

Sede

**Rua da Prata, n.º 199, 1.º e 2.º**

**LISBOA**

Telegramas: **TEXTISUL**

Telefones: **2 5431 - 2 3968**

**Fábricas**

**LISBOA**

**ALHANDRA**

**SACAVÉM**

*Fiação, Tecelagem, Tinturaria,  
Estampagem e Hidrofilagem*



**PNEUS  
CÂMARAS  
BATARIAS  
ESPONJAS  
CAMURÇAS  
FERRAMEN-  
TAS**

**REMENDOS  
A FOGO  
LÂMPADAS  
PARA AU-  
TOMÓVEIS**

**ÓLEOS, VALVULINAS, MASSAS  
CONSISTENTES**

**Aceitamos BATERIAS para recons-  
truir e PNEUS para recauchutar**

**TUDO PARA AUTOMÓVEIS**

**TELEFONE 4 1579**

**38, Rua do Saco, 40 — LISBOA  
(AO CAMPO DE SANTANA)**

## Manuel G. Rodrigues

Carnes frescas e ensacadas

Fornecedor das principais  
Companhias de Navegação

5, Mercado 24 de Julho, 5

Telefone 2 8211

LISBOA

## Centro Comercial d'Algés, L.<sup>da</sup>

Grande Armazém de Viveres do Bairro Novo d'Algés

Carnes, Azeites, Queijos, Ovos e muitos  
outros géneros recebidos das melhores  
procedências — Vinhos finos  
e de consumo, licores, etc.

A casa mais antiga deste bairro  
e com sortido mais completo

2, Rua da Piedade, 2

1, Rua Cândido dos Reis, 3

Telefone 20 — ALGÉS

Em Lisboa visite o Hotel

# Internacional

E ficará cliente certo

Porque encontrará sempre o mais escrupuloso  
asseio e o melhor serviço de mesa

Conforto e Higiene

♦

Optima localização

♦

Rua da Betesga — com frente para o Rossio

(a 3 minutos de qualquer gare)

Telefones 2 7245 e 2 9003

## Armazens Africano, L.<sup>da</sup>

MERCEARIA

Chás e Cafés

20, Avenida da República, 22

ALGÉS

Telefone 2 6144

## Cardoso

Casa especializada  
em chapéus de luto

134, Rua da Prata, 136

Lisboa

Para uma camisa Chic

SÓ

**Casanova**

o Camiseiro  
do Homem distinto

**Rua da Palma, 69**

Telefone 2 1457

*A Mariazinha*

Casa especialista de Cafés,  
Chás, e Farinhas

CAFÉS  
CHÁS  
CEVADAS  
CACAU  
CHOCOLATES  
FARINHAS

26, Rua Barros Queirós, 28  
(à Igreja de S. Domingos)

*Spril*

ARTIGOS  
DE SPORTS  
E JOGOS

R. do Loreto, 34-2.º

L I S B O A

**"Farinha 33"**

PRODUTO DE ABSOLUTA CON-  
FIANÇA — MUITO RICA EM  
VITAMINAS, DE FORTE PODER  
ALIMENTÍCIO E DE PALADAR  
MUITO AGRADÁVEL  
**EXPERIMENTÁ-LA É USÁ-LA**

Exclusivo de

**A «MORENINHA»**

346, Rua dos Fanqueiros, 348  
L I S B O A — Telefone 2 1997

CASA ESPECIALIZADA EM

CHÁS CAFÉS E FARINHAS

Atendem-se todos os pedidos  
da Provincia

*Quere criar fôrças!*

Tome **«FARINHA 33»**

PRODUTO INCONFUNDÍVEL

ARTIGOS DESPORTIVOS  
**CASA SENNA**

Fornecedores do Estado Maior do Exército, Marinha, Polícia de Segurança Pública, Legião Portuguesa, Mocidade Portuguesa e dos principais clubes do País

48, Rua Nova do Almada, 52

**Luiz Mayor Santos**  
**ARMAZÉM DE PAPELARIA**

Artigos nacionais e estrangeiros  
Papéis manufacturados

Telefone 2 5934

72, Rua dos Sapateiros, 74  
LISBOA

**Bertrand & Irmãos, L.<sup>da</sup>**

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS, SIMPLES  
E DE LUXO, REPRODUÇÕES EM FOTO-  
GRAVURA, OFFSET E LITOGRAFIA

TRAVESSA DA CONDESSA DO RIO, 27  
Telefones P. B. X. 2 1227 e 2 1368 — LISBOA

Armazéns da Rua da Palma  
**LOPES & PINTO, L.<sup>da</sup>**  
Rua da Palma, 118 a 124  
Telefone 2 8551 // // // LISBOA

MOBÍLIAS DE ESTILO E MODERNAS / CAR-  
PETES / TAPETES / OLEADOS / MAPLES  
PASSADEIRAS / CRETONES / VELUDOS  
// // // PERGAMÓIDES / DAMASCOS // // //

Preços sem competência

Perfumaria

«Alcêste»

Depositária dos afamados  
produtos de Beleza

«ALCÊSTE»

Rua da Prata, 173 — LISBOA  
Telefone 2 7914

**Barata  
&  
Barata,  
Limitada**

*Vinhos e Petiscos*

2-F, Rua Heliodoro Salgado, 2-G  
LISBOA

**Casa de Pasto**  
«SALMERON»

— DE —

**António Gil Martinez**

—

Aonde melhor se come  
e serve bem o seus Clientes

—

VINHOS TABACOS  
E FRUTAS

—

Largo do Intendente, 40  
LISBOA

**FÁBRICA DE GELADOS**  
**LUSITANO**

— DE —

**ANTÓNIO PEREIRA DOS SANTOS**

—

Fabricante de: Bolas de Berlim

—

Barquinhos e cápsulas de farinha  
Revenda e retalho

—

Recebe encomendas para grandes  
e pequenas quantidades

—

Representante das colhersinhas  
de folha para gelados

—

105, R. Bemformoso, 105-A  
LISBOA

**CASA REGIONAL  
DOS AÇORES**

Artigos e Produtos Regionais  
do Continente, Madeira e Açores

**Manuel Dias de Sousa**

Rua da Misericórdia, 94 a 98  
(antiga Rua do Mundo)

Telefone 2 1673

LISBOA

—

Bordados da Madeira // S. Miguel  
Castelo Branco // Viana do Castelo  
Rendas e crivos do Faial // rendas de  
bilros // mantas // tapetes // carpetes  
passadeiras // mobílias e outros arti-  
gos de verga // faianças // louças  
barros e muitos artigos regionais  
//////// para brindes //////////

**Estabelecimento recomendado  
pela CASA DOS AÇORES**

## Pavilhão Bucelas

---



A casa onde se come bem  
e melhor serve os seus

----- Clientes -----



Parque Mayer  
LISBOA

## Retiro da Amadora

---

J. Antero Gonçalves



*Vinhos*

e

*Comidas*



Parque Mayer  
LISBOA

## Mário Silva

---

Oficina Metalúrgica



34 - Rua Conselheiro Arantes Pedrosa - 36

ESCRITÓRIO, 45

Telefone 5 2671

LISBOA

DROGARIA E PERFUMARIA

«NATAL»

— DE —

Júlio Gomes dos Santos Farelo



R. Mestre António Martins, 25

Telefone 4 3536

LISBOA

# BANACÃO

O MELHOR DOS  
ALIMENTOS

Produto português para os portugueses



O BANACÃO é preferido para a 1.<sup>a</sup> refeição

porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.<sup>a</sup> refeição,  
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,  
porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

provam que é o mais nutritivo,  
provam que fornece mais calorias do que qualquer outra refeição.

**BANACÃO SEMPRE BANACÃO**

## Officinas Gerais de Material de Engenharia

Sede: Avenida da Índia — BELÉM

### Manufatura de Material de Engenharia

Sapadores mineiros, sapadores de caminhos de ferro, telegrafia e telefonia por fios e sem fios, :: pontoneiros, automobilistas ::

### Mobília e utensílios

Trabalhos em ferro e madeira para construção civil

Construção, reparação e pintura de carroseries

Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação de sobresselentes para automóveis e motocicletas

Fornecimentos análogos para o público

## Officinas Gerais de Fardamento e Calçado

Fardamentos e Calçado  
Fatos civis || Roupas brancas || Tecidos diversos || Gravatas || Per-  
|| || || fumarías || || ||

Análises de tecidos e cabedais

SEDE:

**Campo de Santa Clara**  
LISBOA

SUCURSAL:

**Rua da Boa Vista**  
PORTO

## Centro de Quinquilharias, Limitada

Armazém de Quinquilharias

Cutelarias ||| Jogos e Brinquedos  
Malas e Carteiras ||| Novidades  
Lâminas ||| Pincéis ||| Bijuterias

Enderêço telegráfico: CEQUIL — LISBOA

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM:

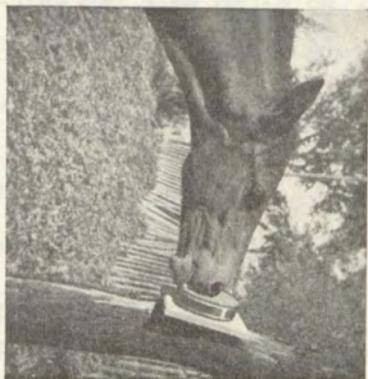
Av. Almirante Reis, 58-2.º Dt.º

ESTABELECIMENTO:

Cam. do Forno do Tijolo, 73-A  
(ao Bairro das Colónias)

LISBOA — Portugal

## BIOSTIN



LAMBEDOURO de composição mineral  
cientificamente estabelecida para manter  
os animais em bom estado de saúde

MAIS VALE PREVENIR DO QUE REMEDIAR

É preferível evitar as doenças  
do que ter de as curar

Representantes exclusivos:

J. A. RIBEIRO & C.ª

RUA ÁUREA, 222 a 226 — LISBOA

## Adega do Atum

Outerelo Moure, & C.ª

VINHOS, COMIDAS  
E TABACOS

A casa que melhor serve

Rua dos Bacalhoeiros, 44 e 46

LISBOA

Antiga Casa

## Estrêla da Sé

— DE —

Francisco Vasques Serra



Esmerado serviço  
de cozinha



Largo de Santo António da Sé, 4

LISBOA

# LISBOA ACESSÓRIOS, LIMITADA

PEÇAS PARA  
AUTOMÓVEIS  
E CAMIONETES

47, Rua Alves Correia, 49

Tele { fone 2 0186  
gramas LALDA

LISBOA

# Boaventura & Duarte, L.<sup>da</sup>

2, Rua do Arco Marquês de Alegrete, 2-A

Telefone 2 2429

LISBOA

Fanqueiro:

Completo sortido em Camisaria,  
Gravataria, Malhas, Roupas de  
Senhora, Guarda-Chuvas, Atoa-  
lhados, e muitos outros artigos  
que esta casa capricha ter sem-  
pre aos melhores

**PREÇOS DO MERCADO**

GANHAR POUCO  
PARA VENDER MUITO

# António Martins de Almeida

Armazém de Lanifícios

Casa Revendedora das grandes mar-  
cas de gabardines

**David e Davitex**

|||||||

Completo sortido em colchas  
de sêda e algodão, lenços, pi-  
ugas, meias, sêdas e lanifícios

**Preços especiais para revenda**

|||||||

Rua da Madalena, 176

LISBOA

DROGARIA

# J. LEAL

**Materiais de Construção**

|||||||

Tintas, Vernizes, Secantes, So-  
larine, Pomadas para encerar  
e outros artigos da especialidade,  
Madeiras, Cal, Tijolos, Areia,  
Pregos e Ferragens

|||||||

Rua Ernesto da Silva, 45 a 49

ALGÈS



**TIPOGRAFIA DA LIGA DOS COMBATENTES**  
**DA GRANDE GUERRA**

**TRABALHOS TIPOGRÁFICOS**  
**EM TODOS OS GÉNEROS**

**CALÇADA DOS CAETANOS, 18**  
**Telefone 2 1450 — LISBOA**

**FERREIRA & COSTA**

Estabelecimento de Sola e Peles

**Fornecimentos**  
**para calçado**

**Cremes, atacadores, fôrmas, Pomadas**  
**e artigos de fantasia, etc., etc.**

**RUA DA PRATA, 124**  
**LISBOA**

**A. FONSECA SANTOS LIMITADA**

**ARMAZENISTAS**

**CABOS, FIOS, CONDUTORES ES-**  
**MALTADOS, PRODUTOS ISOLAN-**  
**TES E VERNIZES**

**Material para Instalações**

Equipamentos eléctricos para automóveis

**Av. da Liberdade, 140**  
**TELEF. 2 6859 — LISBOA**

**Manuel Pereira Mathias, L. da** || **R. de Pedrouços, 105 a 105-C**  
**LISBOA**

**MADEIRAS, MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, DROGAS, FERRAGENS, PRODUTOS**  
**SANITÁRIOS, ETC.**

**SUCURSAIS:**

**R. Vista Alegre — Paço d'Arcos** /// **Rua Elias Garcia — Amadora**

**TELEFONES:**

**LISBOA 81 052** /// **PAÇO D'ARCOS 12** /// **AMADORA 28**



194, Rua da Madalena, 196 — LISBOA — Telef. 2 9728

Executam emblemas bordados, letras, galhardetes, etc.

**Secção de Malas de Senhora e de viagem, roupas, etc., aos preços da Fábrica**

**Secção de concertos:** Executam concertos em sacos de borracha, malas, bolas, etc., etc.

OS MELHORES ARTIGOS PARA

Futebol, Atletismo, Hockey, Basquetebol, Ténis, Patinagem, Voleibol, Hand-Ball, Esgrima, Ping-Pong, Box, Ciclismo, etc.

### **PAPELARIAS E PERFUMARIAS**

*Nas suas compras consultem sempre a nossa casa*

FACILITAMOS OS PAGAMENTOS AOS CLUBES

OURIVESARIA

***A Esmeralda***

— DE —

**H. Pereira da Costa**

Jóias, Ouro, Prata e Relógios a preços inigualáveis

Concerta-se  
ouro, prata e relógios  
a preços acessíveis

Transformações em todo o género  
de joalheria

Rua Ernesto da Silva, 67  
**ALGÉS**

**CASA SILVA DO CALVÁRIO**

— DE —

**M. PEREIRA DA SILVA**

Fanqueiro, Modas e Retrozeiro

*Grande sortido de Camisaria, Gravataria, Luvras e Malhas*

14, Largo do Calvário, 15

Alcântara — LISBOA

Telefone 8 1087

*Alta Sapataria*

*Pacheco*

*Cristal, L. da*

*Modelos*

*Rua do Salitre, 42-E.*

*Telef. 4 2424 — Lisboa*

*Casa Chagas*

*Rua Actor Taborda, 64*

*Telefone 5 2375*

*LISBOA*

*Em sêdas, lãs e tecidos  
finos é a casa que apre-  
senta sempre novidades  
em exclusivo com padrões  
do mais requintado gosto*

*Preferir a  
CASA CHAGAS  
é ter a certeza de  
ficar bem servido*

**Especializada em Meias, Ma-  
lhas, Tricôts e Roupas inte-  
riores para Senhora e Criança**

**Casa Abreu**

Usar as nossas roupas inte-  
riores «LAC» — em sêda, lã  
ou algodão — é providência  
com a saúde, comodidade e  
bem estar

Há sempre SALDOS que ven-  
demos muito baratos, de ar-  
tigos para Homem, Senhora e Criança

Apanham-se malhas ● Ajours

**Largo Dr. Afonso Pena, 81-E**

**(Campo Pequeno)**

**LISBOA**

**Mário Henriques**

**CAPELISTA**

**E**

**RETROSARIA**

Executa-se forra-  
mento de botões e  
apanha-se malhas

**Estrada de Bemfica, 263-A**

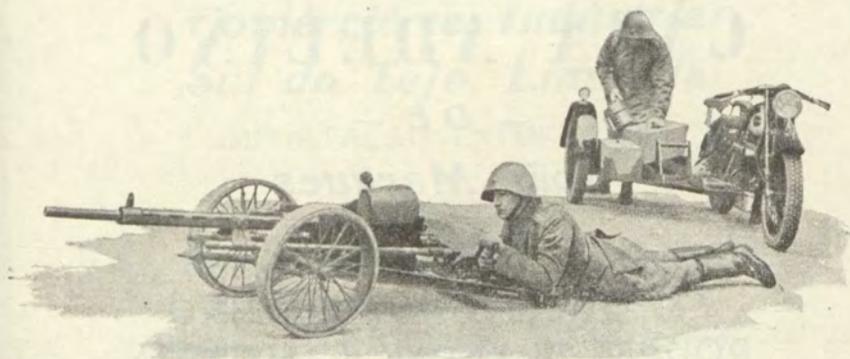
**L I S B O A**

# Dansk Industri Syndikat

Material «Madsen»

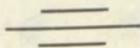
## Metralhadoras e Canhões Automáticos

Armas automáticas de pequeno e grande calibre para o Exército, Marinha, Aviação, Defesa contra Aeronaves e Defesa contra Carros de Assalto



O canhão automático **Madsen** de 20<sup>mm</sup>, sôbre «side-car», pode fazer fogo montado sôbre este, ou no terreno, sôbre o reparo a que está permanentemente ligado

A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto



REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

**Camisa HERMÍNIOS**

Completo sortido em lanifícios,  
algodões e sêdas, meias, peugas,  
gravatas e malhas

**Nogueira & Morão**

Rua Zófimo Pedroso, 58  
Poço do Bispo — LISBOA

**Drogaria PEDREIRA**

Sucessor

**José Maximino Esteves**

Drogas, tintas, vernizes, óleos  
e petróleo || Livros e material  
escolar, perfumarias, produtos  
químicos e artigos enológicos

68, R. do Paraíso, 70  
LISBOA

**CASA ADELINO**

— DE —

*João Marques*

FANQUEIRO // RETROZEIRO  
ROUPAS BRANCAS, CAMISARIA  
E CALÇADO

*Atende-se clientes de África*

Rua de Xabregas, 42-B — LISBOA

**CASA GAMA**

— DE —

*Fernando Gama*

Fanqueiros, Modas e Retrozeiros

Grande sortido de camisaria e gra-  
vatária. Malhas, meias e piugas,  
atoalhados, panos brancos e cruz,  
lanifícios e sêdas

37, R. dos Remédios, 37-A (a Alfama)

**A. M. Freixieiro**

Alfaiate

Confecções para homem,  
senhora e criança

Rua dos Remédios, 76-78

Telefone 2 0922

LISBOA

**José Luiz Veiga** || — **Alfaiate** —

Execução de todo o género de obra para homem e criança e género alfaiate para senhora. Fardamentos para o exército e marinha. Confecções pelos últimos figurinos

ESMERADO ACABAMENTO

*Lindos padrões de fazendas modernas*

Residência: Rua da Galé, 16

Estabelecimento:

41, Rua de S. João da Praça, 41-A—LISBOA

TELEFONE 2 5211

**Fábrica de malas**

Vende e executa malas de senhora dos mais recentes modelos parisienses em tecidos e peles

Preços sem competência

R. dos Aujos, 61-1.º—Telef. 4 3065

**Comércio e Indústria  
Sul do Tejo, Limitada**

IMPORTAÇÃO - EXPORTAÇÃO

ARMAZÉM DE MATERIAL ELÉCTRICO

Instalações eléctricas — Canalizações  
Oficinas de Serralharia e Latoaria

**RUA CAPITÃO LEITÃO, 131**  
**ALMADA**

**Francisco G. Caldeira**

Fazendas Nacionais e Estrangeiras

Grande sortimento de artigos de fanqueiro, mercador e retrozeiro || Grande sortimento de calçado

Preços fixos — Vendas a retalho

154, R. do Lumiar, 156

LISBOA

**Augusto Domingos dos Santos**

Ouviveria, Joalhatia e Relojoaria

Preços limitadíssimos, não se recendo o confronto com os de outras casas congéneres

18, Rua da Palma, 18

Telefone 2 5815

LISBOA



**CONFEITARIA  
AUREA**

NO BALDO TELEFONE  
OURO 752 LISBOA 2 8914

**DANQUETES  
LANCHES  
E CEIAS**



## Centro Comercial

— DE —

**Joaquim Marques**

**Géneros alimentícios  
de 1.<sup>a</sup> qualidade**

Especialidade em chás e cafés,  
carnes fumadas das melhores  
procedências vinhos, licores,  
louças e tabacos

**COMPLETO SORTIDO DE PAPELARIA  
E PERFUMARIAS**

Secção de Capelista e Retrozeiro  
Bilhetes Postais Ilustrados  
Objectos para Brindes

**Pôsto do Correio n.º 10**

Rua Alves Paiva Fragoso, 43 a 47  
**Xabregas — LISBOA**  
TELEFONE 38 180

**SAPATARIA**

**CAMISARIA**

**Tomarense**

— DE —

**SIGUEIRO ANTUNES FIRMINIO**

Calçado para homem, senhora  
e criança feito nas melhores  
fábricas de Portugal

**Rua Filipe da Mata, 60**

**LISBOA**

**COURELAS,  
LIMITADA**

Mercearias finas, chás  
e cafés, licores e cham-  
pagnes e vinhos do Porto  
carnes fumadas, azeites,  
queijos, frutas em  
compotas

**61-B, Av. Defensores de Chaves, 61-C**

**LISBOA**

**Casa Saraiva, L.<sup>da</sup>**

R. de Ferreira Borges, 90-94

Grande liquidação de toda a existência antiga pelos melhores preços e com grandes descontos em: Fazendas de lã, Sêdas, Fantasias de algodões, Riscados, Popelines, Flanelas, Cobertores de lã e algodão, Colchas, Meias de sêda e escócia, Peúgas de homem e criança, etc., etc.

É de grande interesse para V. Ex.<sup>a</sup>  
uma visita à

**Casa Saraiva, L.<sup>da</sup>**

Rua de Ferreira Borges, 90-94  
R. Almeida e Sousa, 17-A a 17-E

Telefone 6 1026  
**LISBOA**

**PRÉDIOS  
MORADIAS  
QUINTAS**

Pedimos o favor a quem deseje  
comprar ou vender de se nos  
dirigir

**COMPANHIA CARRUAGENS**

RUA D. PEDRO V, 111

Telef. 2 3147

**Cervejaria S. Roque Bar**

Gerência de Amadeo Iglesias

Boa cerveja de pressão  
e mariscos sempre frescos

**L. Trindade Coelho, 17**  
TELEFONE 2 4639  
**L I S B O A**

**Artur A. Baptista**

Agente da Companhia «Singer»

Alfaiataria, sapataria e chapelaria  
Transforma e Tinge

Máquinas de costura «Singer» e  
aparelhos de T. S. F.,

**a pronto e a prestações**

REPRESENTANTE DA TINTURARIA  
**PORTUGÁLIA**  
ESTRADA DE BENFICA, 615 A 619  
Telefone 58 484 — LISBOA

**JARDIM SELECTO, L.<sup>DA</sup>**

Casa das Flores

Venda de Sementes  
e Floricultura

**ESTORIL**

Telef. 414

**HAVANEZA  
VALMÔR**

Sapataria / Lanifícios / Sêdas  
Fatos / Gabardines / Imper-  
meáveis / Malas, grande sor-  
tido / Camisaria / Chapéus,  
etc., etc.

APARELHOS DE T. S. F.  
BICICLETAS  
CARROS PARA BÉBÉ

A PRESTAÇÕES SEM FIADOR

61, Av. Visconde Valmôr, 61-A

Telef. 5 1819 — LISBOA

**A Mobiliária de Cascais**

DE  
Marcelino Américo da Rosa Portugal

Rua Regimento 19, n.º 36

CASCAIS

Rua da Palma, n.º 37

Armazém de móveis e miude-  
zas de utilidade doméstica

Oficinas de marceneiro, poli-  
dor e restaurador de móveis  
antigos em todos os estilos

Trabalhos em talha, gravura em  
sola, colchoaria, etc.

VENDAS A PRONTO E A PRESTAÇÕES

**MOBILADORA DO POVO**

DE  
Tobias & Carvalho, L.<sup>da</sup>

Vende, compra, troca e aluga  
móveis novos e usados

MOBÍLIAS COMPLETAS

Encarrega-se de trabalhos

de Marcenaria e Colchoaria

MONTE ESTORIL

Telefone n.º 21-E

**Henrique Leal**

Alfaiate para homens e senhoras

Confecção Esmerada

Rua Luciano Cordeiro, 35

TELEF. 5 0652

Avisa a todos os Ex.<sup>mos</sup> Clien-  
tes e Amigos que atende na  
sua nova residência, sita na  
Avenida Berne, n.º 148-A, frente  
à Feira Popular, continuando  
da mesma forma a facilitar os  
seus clientes no pagamento  
sem aumento no preço que  
continua a ser sem confronto

ESTADO MAIOR DO EXERCITO  
BIBLIOTECA

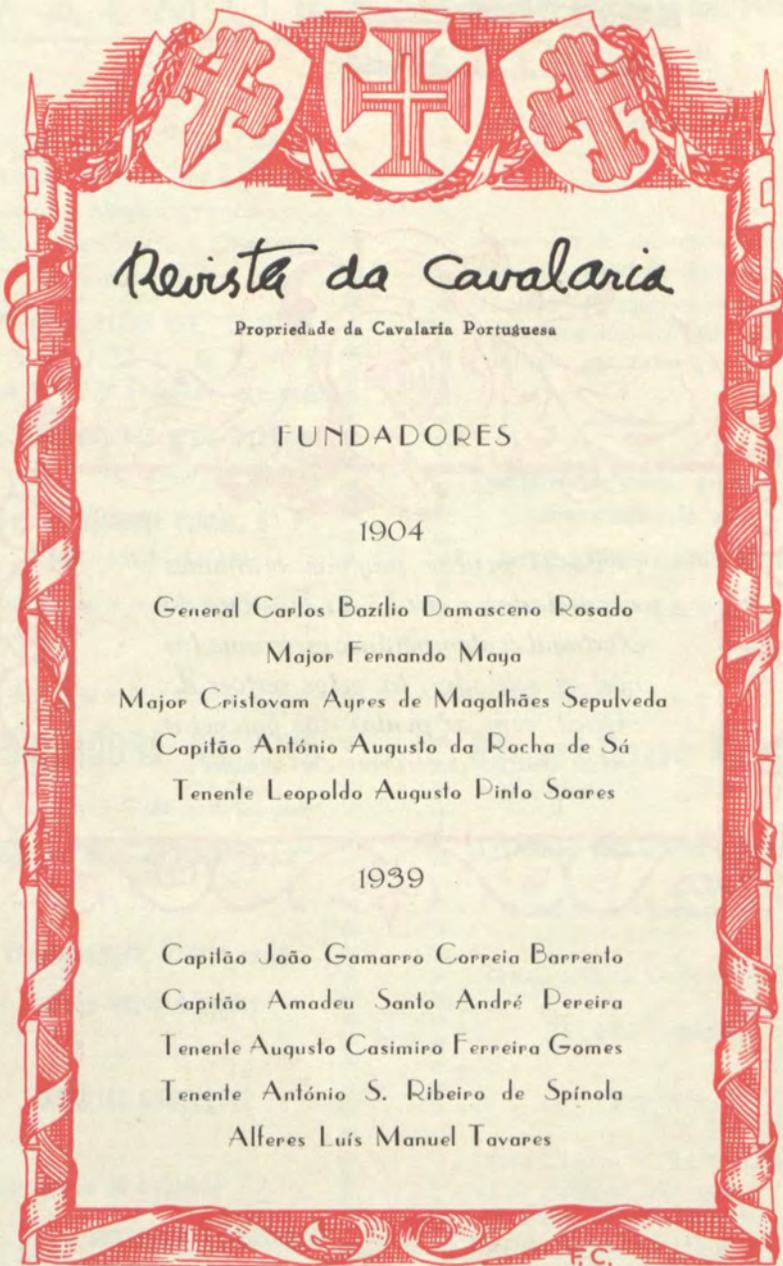
N. ~~5578~~ 1104

Em 25 / 8 / 1945



...Essas poucas páginas brilhantes  
e consoladoras que há na História do  
Portugal contemporâneo escrevemo-las  
nós, os soldados, lá pelos sertões da  
África, com as pentas das baionetas  
e das lanças a escorrer em sangue...

Joaquim Mousinho



*Revista da Cavalaria*

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

FUNDADORES

1904

General Carlos Bazilio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarró Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## DIRECTOR

General Afonso de Sousa Botelho  
Director da Arma de Cavalaria

## COMISSÃO EXECUTIVA

Capitão Fernando Dias Pires Monteiro  
Capitão Amândio Pascoal Rodrigues  
Capitão António Crespo

## ADMINISTRADOR

Capitão Luís Manuel Tavares

## SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA  
Calçada da Ajuda — Telef. 81 290

Composta e impressa na Tipografia  
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

## CONDIÇÕES DE ASSINATURA

**Ano . . . . . 30\$00**

(Para o Ultramar e estrangeiro acrescido do porte do correio)

**Avulso 5\$00**

# SUMÁRIO

GENERAL PEREIRA COUTINHO	109
INTERCÂMBIO LUSO-BRASILEIRO	114
DEFESA PASSIVA ANTI-CARRO	<i>Major Humberto Buceta Martins</i> 117
CARROS DE COMBATE	<i>Capitão Pascoal Rodrigues</i> 144
EXPLOSIVOS	<i>Capitão Amadeu Buceta Martins</i> 151
EDUCAÇÃO FÍSICA	166
HIPISMO:	
AS «POULES» DA S. H. P. NA PRIMAVERA DE 1945	<i>Alferes Lemos da Silveira</i> 168
AS «AVARIAS» NO CAVALO	* * 176
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUÍSTRE INTERNACIONAL	177
JORNALIS — REVISTAS —	
LIVROS:	
PORTUGUESES DE OIRO	188
ACTUALIDADES GRÁFICAS	190
A AVIAÇÃO	195
O ASSALTO DE «TANKS» EM TERRENO PANTANOSO	197
TRIBUTOS PESSOAIS	199
O GABINETE NEGRO	200
UM EPISÓDIO COMOVENTE	204



# Revista da Cavalaria

6.º ano - n.º 2

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Março-Abril

## GENERAL PEREIRA COUTINHO

— Governador Militar de Lisboa —



Assumiu, em Abril, as altas funções de Governador Militar de Lisboa, S. Ex.ª o General D. Fernando Pereira Coutinho, que com assinalado e louvado brilho exercia há perto de três anos o Comando da 3.ª Região Militar.

A *Revista da Cavalaria* endereça ao ilustre General felicitações respeitosas, que envolvem um confesso sentimento de terna gratidão pelo reflexo lisongeiro que a sua nomeação concede à Arma em que forjou e temperou as qualidades que agora o recomendaram para o desempenho do encargo com que o distinguiu o Governo da Nação.

Nesta época atribulada que hoje vivemos, porque sôbre todo o mundo paira esta sensação deprimente de incerteza e desequilíbrio, ainda não vencida, e da possibilidade não desvanecida de nos surpreender o temporal que o vento forte das ambições desenfreadas pode desencadear; nestes tempos em que a coesão e a disciplina, a tolerância e a lealdade, a firmeza e a serena subordinação ao Dever hão-de

## Revista da Cavalaria

ser o penhor da Ordem, mais do que nunca necessária para que o nosso barco navegue sem precalços através da tormenta, a Cavalaria orgulha-se ao ver mais um dos seus oficiais escolhido para um alto pôsto de Comando, de que depende em grande parte e em *última ratio* a segurança do Estado, a tranqüilidade do bom povo da Capital e a imposição do respeito e consideração que são devidos às tropas do nosso exército, que residem ou circulam no grande salão do Império que é Lisboa.

\*

Nas palavras que o novo General Governador endereçou aos seus oficiais, quando tomou posse do seu pôsto de Comando, e que a Imprensa cotidiana do País assinalou, impressionada com a elevação e nobreza genuinamente militares que nelas transparecem, S. Ex.<sup>a</sup> o General Pereira Coutinho mostrou-se tal qual é, definindo ao mesmo tempo — numa síntese tão feliz quanto espontânea — as grandes virtudes dos militares, e designadamente dos chefes.

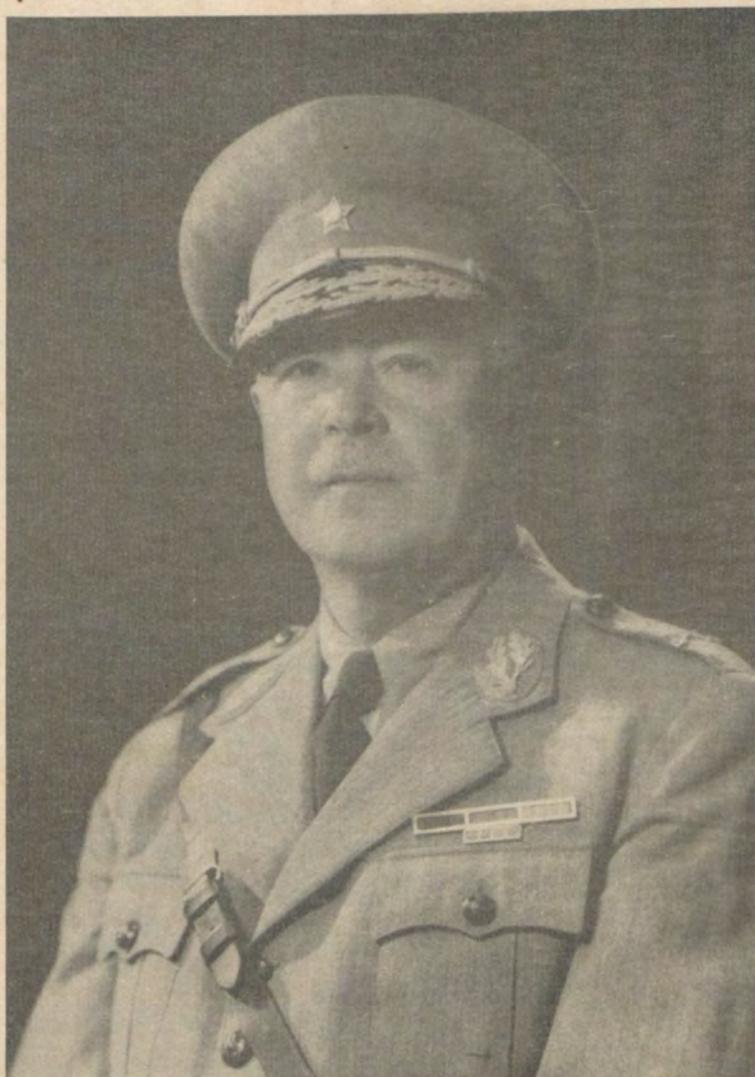
As suas palavras encerram uma lição sugestiva que a Revista na sua função educativa das novas gerações, não deve deixar passar sem comentário.

O General disse :

«—O General que o Govêrno Militar de Lisboa tem hoje à sua frente, nunca foi, desde que nas fileiras se alistou — há tantos anos que quási lhe perdeu a conta — senão militar. Nunca desempenhou lugares ou funções fora do âmbito restrito das instituições militares, e nunca ambicionou outra coisa que não fôsse poder orgulhar-se de, como militar, servir num Exército digno, aprumado, verdadeiro expoente de virtudes militares, sabendo-se impor à consideração e estima dos portugueses, por nêle verem simplesmente a suprema garantia do prestígio e honra da Nação.

«É não julgue alguém que a minha vida tem sido isenta de dificuldades e de lutas, para manter a linha de conduta que gera o respeito dos outros e para cumprir os meus deveres de chefe de família numerosa.

«Quero dizê-lo nesta ocasião, perante todos Vossas Excelências, para acentuar que a vida militar, salvo raríssimas



*General Pereira Coutinho*

## Revista da Cavalaria

ser o penhor da Ordem, mais do que nunca necessária para que o nosso barco navegue sem precalços através da tormenta, a Cavalaria orgulha-se ao ver mais um dos seus oficiais escolhido para um alto pòsto de Comando, de que depende em grande parte e em *última ratio* a segurança do Estado, a tranqüillidade do bom povo da Capital e a imposição do respeito e consideração que são devidos às tropas do nosso exército, que residem ou circulam no grande salão do Império que é Lisboa.

\*

Nas palavras que o novo General Governador endereçou aos seus oficiais, quando tomou posse do seu pòsto de Comando, e que a Imprensa cotidiana do País assinalou, impressionada com a elevação e nobreza genuinamente militares que nelas transparecem, S. Ex.<sup>a</sup> o General Pereira Coutinho mostrou-se tal qual é, definindo ao mesmo tempo — numa síntese tão feliz quanto espontânea — as grandes virtudes dos militares, e designadamente dos chefes.

As suas palavras encerram uma lição sugestiva que a Revista na sua função educativa das novas gerações, não deve deixar passar sem comentário.

O General disse:

«—O General que o Govêrno Militar de Lisboa tem hoje à sua frente, nunca foi, desde que nas fileiras se alistou — há tantos anos que quasi lhe perdeu a conta — senão militar. Nunca desempenhou lugares ou funções fora do âmbito restrito das instituições militares, e nunca ambicionou outra coisa que não fòsse poder orgulhar-se de, como militar, servir num Exército digno, aprumado, verdadeiro expoente de virtudes militares, sabendo-se impor à consideração e estima dos portugueses, por nêle verem simplesmente a suprema garantia do prestígio e honra da Nação.

«E não julgue alguém que a minha vida tem sido isenta de dificuldades e de lutas, para manter a linha de conduta que gera o respeito dos outros e para cumprir os meus deveres de chefe de família numerosa.

«Quero dizê-lo nesta ocasião, perante todos Vossas Excelências, para acentuar que a vida militar, salvo raríssimas



*General Pereira Coutinho*



## Revista da Cavalaria

excepções, é uma vida dura de árduos trabalhos, de sacrifícios de toda a espécie. Mas porque assim é, porque tudo sacrificamos ao Dever, até a vida, como disse na sua oração célebre o grande Joaquim Mousinho, temos o direito a que todos reconheçam a nossa abnegação patriótica e queremos ser tratados com aquêlê respeito e aquêla consideração de que nos julgamos merecedores.

«Servindo sempre no Exército, conheço bem as dificuldades de muitos, avalio devidamente os sacrifícios de todos, mas podem estar certos de que me encontram sempre a seu lado, nas dificuldades e nos perigos, ou quando vos puder ser útil com o meu conselho ou com as minhas prerrogativas de Chefe .....

«Senhores Comandantes e Senhores Oficiais: é necessário que haja ordem e sossêgo, tranqüilidade e confiança, para que o País possa pelo seu trabalho e esforço atenuar a crise própria da hora que passa .....

«Contra todos que a pretendam perturbar, em nome de falsas liberdades ou ideologias, inimigos internos ou externos, a ordem será intransigentemente mantida.

«E ninguém veja nestas minhas palavras quaisquer ameaças. Neste lugar e ainda por temperamento e educação, eu não as deveria fazer. Nelas vai apenas a decisão serena, firme e inabalável de cumprir integralmente, e em quaisquer circunstâncias, com o meu dever.....

«As ordens que dos meus superiores receber, serão fielmente executadas, com a maior firmeza, bem seguro de que tais ordens são ditadas pelo mais esclarecido patriotismo de sempre» .....

E ao agradecer ao Governo da Nação a honra que lhe era conferida na escolha do seu nome para o alto cargo em que era investido, disse ainda:

«E não deixo de frizar que a minha gratidão é maior porque nunca solicitei o lugar honroso que me foi agora con-

## Revista da Cavalaria

fiado, e nem directa ou indirectamente concorri para que o meu nome fôsse lembrado».....

\*

Estas breves palavras, firmes, serenas e luminosas, encerram um mundo de afirmações rectilíneas sôbre as virtudes militares, de que se exala um perfume forte e sadio da personalidade do Chefe, que deve constituir para os novos um salutar motivo de reflexão e um incentivo poderoso para que enveredem e persistam na prática das virtudes militares e cívicas fundamentais, sempre guiados pelos sagrados princípios da Honestidade e do Dever, arredados dos malabarismos políticos, irreductíveis no desinterêsse das suas acções, hostis a todo o cálculo egoista nos seus actos, só impulsionados por um desejo ardente de *Servir*.

Desinterêsse, firmeza e coragem moral, generosidade, franqueza e lealdade são as grandes virtudes que fazem os chefes.

Pode-se admitir que circunstâncias desfavoráveis não permitam sempre aos homens dotados dessas preciosas qualidades intellectuais e morais, e que assim procedem, o immediato triumpho a que elas lhe dão direito, porque em todos os tempos e em todos os climas se encontram coisas e homens hostis que conseguem tornar áspera a estrada limpida do servidor honesto.

Mas os homens que são verdadeiramente desinteressados e que possuem os verdadeiros dotes de coragem e de vontade que distinguem os capazes de ser chefes dos fracos, não sentem desalento nas desilusões que a vida a todos oferece. Continuam imperturbáveis e fieis aos seus deveres, indifferentes às injustiças e ingratições, seguros de que não servem homens mas Princípios, tolerantes mas firmes na sua marcha, abrindo caminho de cara levantada, sem arrogância, no meio da multidão que se acotovela.

Êsses são os capazes de ser Chefes!

Mais cedo ou mais tarde êsses homens têm o prémio da sua vida leal e recta no respeito que acabam por lhes tributar os seus chefes, os seus subordinados e os seus concidadãos.

## Revista da Cavalaria

\*

As qualidades e, com estas, a personalidade de um Chefe só chegam a revelar-se nitidamente quando na verdade o homem atingiu o lugar de chefe, porque são bem mais complexos e assaz diferentes os predicados que devem defini-lo dos que são próprios e necessários nas anteriores etapas da hierarquia.

É só ao atingir e exercer o posto de General que o oficial revela plenamente a sua capacidade para as elevadas funções do Comando Superior, quer dizer, a sua faculdade de comando de outros importantes comandos subordinados e de grandes massas, de organizador e coordenador e impulsor das outras organizações subalternas que se integram numa Grande Unidade.

Pode assim acontecer — e assim sucede não poucas vezes — que um subordinado excelente não venha a revelar-se mais tarde senão como um chefe medíocre e outras vezes sucede afirmar-se um verdadeiro chefe quem não foi um perfeito subordinado.

Mas a diferença existe, sobretudo, no domínio do Espírito e da Cultura; porque no domínio moral das faculdades do *Carácter*, da *Honestidade* e da *Vontade*, há constantes na personalidade do indivíduo que, pela vida fora, vão modelando o Chefe.

Se é certo ser da fusão perfeita e constante das qualidades de *espírito* e das qualidades de *coração* que deriva a capacidade de comando e a certeza de se ser obedecido; se é, também, certo que o *Carácter*, que é a personalidade moral do indivíduo, resulta das tendências íntimas que dirigem a sua vida e se, enfim, é certo que a formação e florescimento dessas tendências é decisivamente influenciada pela personalidade dos Pais e pela austeridade do ambiente familiar em que é criado e educado o adolescente e, mais tarde, vive o homem, é-se conduzido a constatar que esse encadeamento de factores, verificando-se em sentido positivo na formação e na vida de Sua Ex.<sup>a</sup> o General Pereira Coutinho, dá o direito e o dever, a Chefes e a subordinados, de contar com os altos serviços e a nobre personalidade do Governador Militar de Lisboa e explica o êxito da sua carreira de General.

# Intercâmbio Luso-Brasileiro

*Discurso proferido pelo coronel Sena Vasconcelos no almoço de despedida que lhe foi oferecido na Embaixada do Brasil.*

*(Pedido e oferecido para ser publicado na «Revista da Cavalaria»).*

Senhor Encarregado de Negócios do Brasil  
Senhor Sub-Secretário de Estado de Guerra  
Senhores Generais  
Senhores Adidos Militares  
Senhores Oficiais,



Nada poderia ser mais grato ao meu sentimento de brasileiro e de militar, do que ver reunidos na Casa do Brasil, no momento em que me despeço desta magnânima terra, ilustres representantes do Exército português e Presados Adidos Militares de Pátrias amigas da minha Pátria.

É mais uma delicadeza, entre as muitas recebidas, que fico a dever ao meu Eminentíssimo Chefe e Amigo Senhor Embaixador Dr. João Neves da Fontoura e ao Senhor Encarregado de Negócios Dr. Ruy Ribeiro Couto, meu Velho Camarada e Amigo dos tempos da mocidade. Certo estou, meus Senhores, que já sabeis, quanto me afeiçoei a Portugal. É que amarissei no Tejo com a transbordante alegria de quem vê realizado um antigo desejo surgido na meninice, em meio dos serões familiares e, intensificado pela vida afora, mercê do estudo e da meditação sôbre os feitos heróicos da nossa Raça. Aqui, no contacto diário com o Embaixador João Neves e Dr. Ribeiro Couto, dois dos mais compreensíveis homens públicos brasileiros no que concerne as relações entre as duas Pátrias irmãs, bem como com os demais Camaradas

## Revista da Cavalaria

da Embaixada do Brasil, aprendi a sentir cada vez maior admiração pela gente e pela terra de meus avós. E a verdade Senhores, é que a minha estadia em Portugal foi um completo encantamento. Visitei comovidamente os vossos monumentos e os túmulos dos vossos heróis, e toquei ao vivo a história da minha Pátria nos marcos existentes na velha Lusitânia.

Parafraseando Patrocínio, o Tigre da Abolição no Brasil, eu vos posso dizer sem retórica que «minha alma penetrou nos Jerónimos, de joelhos», e entre aquelas paredes seculares revivi a epopeia marítima portuguesa e o nascimento da terra de Santa Cruz.

Ao receber a honrosa designação de Primeiro Adido Militar junto à Embaixada do Brasil em Lisboa, onde teria de conviver durante algum tempo com os homens de armas desta gloriosa Nação, desde logo tive a certeza que esta seria, na minha carreira, a etapa afectiva por excelência: a etapa do coração. E os factos confirmaram a minha previsão.

Ao dar desempenho, dentro das minhas modestas fôrças, a essa missão profissional, só encontrei da parte das autoridades portuguesas e dos meus Colegas de armas a mais perfeita gentileza, camaradagem e espírito de cooperação cordial. E por isso, meus Senhores, posso afirmar que esta se tornou, para mim, a página predilecta de tôda a minha carreira. Completando êsse ambiente português, tão rico de affecto, ainda tive a ventura de privar com os dignos camaradas, Adidos militares das Nações Amigas, modelos de distinção e de cavalheirismo, e dos quais acredito, ter merecido uma amizade, que muito me honra e desvaneece. Aos gloriosos exércitos que êles ilustram, eu desejo, em nome do Exército do Brasil, apresentar as mais ardentes homenagens.

Mas a impressão que levo daqui não é sòmente a da correcção, zêlo e alto sentido patriótico dos homens de armas portugueses. Coube-me a sorte de apreciar os mais variados aspectos da vida civil em Portugal. A convite de amigos hospitaleiros, em cujo peito encontrei sentimentos de inesquecível simpatia pelo Brasil, viajei pelas vossas províncias, e por tôda a parte colhi impressões que não mais esquecerei.

Vi Portugal em trabalho, por êsses campos, serras e praias; o Portugal que constrói barcos; o Portugal que arranca da terra

## Revista da Cavalaria

o trigo e a vinha; o Portugal que manda esquadras pacíficas a distantes mares. Senti a magia verde do Minho e apreciei as vastidões do Alentejo tão semelhantes aos pampas das minhas fronteiras, onde tenho passado parte da minha vida de oficial de cavalaria. Vi também o Portugal das romarias, o Portugal que reza e que canta, agradecendo a Deus a alegria de ser português. Levo assim para o Brasil uma visão panorâmica da vossa vida, tanto nos seus diferentes aspectos sociais, quanto na sua própria essência, no espírito que anima a sua continuidade histórica.

A vós, Senhor Encarregado de Negócios do Brasil, quero agradecer a oportunidade que me proporcionaste de dizer estas palavras diante de tão admiradas e queridas figuras representativas do Exército Português, irmão de glórias do Exército Brasileiro, pelo sangue e pela tradição.

E aproveitando esta ocasião, desejo afirmar aqui, especialmente o Sua Excelência o Sub-Secretário da Guerra, a honrar hoje a nossa Casa com a sua presença, que a minha camaradagem com os militares portugueses valeu também por uma lição de patriotismo brasileiro. Volto para o Brasil com o orgulho cada vez maior de sermos descendentes de lusitanos.

Ergo a minha taça pela continuação das glórias do Exército Português.





# DEFESA PASSIVA ANTI-CARRO

pelo Major HUMBERTO BUCETA MARTINS

*N*uma série de artigos que publiquei na Revista da Cavalaria, procurei focar os problemas relativos à defesa contra aviões e à defesa contra blindados, dando aos meus artigos um acentuado cunho jornalístico militar, isto é, de divulgação do estudo dos aspectos mais interessantes, e ao meu alcance, do problema.

Resolvida, porém, a impressão em «Separata» desses artigos, por parecer que interessa o seu conjunto como um elemento de consulta dos camaradas que necessitem de estudar ou recordar os problemas da D. C. A. e D. C. B., pareceu-me interessante acrescentar um capítulo sobre o palpitante e importante problema da tática anti-carro, em que mais em detalhe estudo como

# Revista da Cavalaria

*deve organizar-se a segurança anti-carro nas marchas, estacionamentos e combate.*

*Isso não é possível sem juntar, também, algumas notas sobre defesa passiva anti-carro e, até, sobre a forma como esta influi nos conceitos e dispositivos da tática anti-carro.*

*Parece mesmo indicado o começar por aqui. Mas antes disso farei ainda algumas observações sobre a educação das tropas para a luta individual anti-carro.*

\*

## I — Luta individual anti-carro

Uma das mais flagrantes características dos modernos ataques de carros são as perfurações que conseguem obter rapidamente nos pontos da frente defensiva escolhidos para a rotura.

Obtida esta, das cunhas constituídas pelos carros que se introduziram no dispositivo da defesa irradiam, como nas girândolas de foguetes, acções que procuram alargar a brecha e isolar e destruir pela retaguarda as partes da frente defensiva não atacadas pela frente.

E, assim, surgem de súbito os carros na frente ou flancos das posições de artilharia, dos P. C. das G. U., das reservas, e até dos P. R. e P. S.

Por outro lado, nas próprias marchas de aproximação as colunas estão sujeitas a ver surgir, não só pela frente como pelos flancos e retaguarda, viaturas blindadas — autometralhadoras e carros rápidos — que graças ao seu raio de acção e velocidade conseguem facilmente executar acções torneantes e de envolvimento, de larga envergadura.

Do quadro que esboçamos ressalta quanto importa que tôdas as tropas, e até os serviços, saibam defender-se dos carros e atacá-los, para se conseguir destruir os que, colmatada a brecha pelas tropas da primeira linha, ficaram dentro do dispositivo em que penetraram e não devem voltar a sair dêle.

Como as armas não são nunca em número suficiente para garantirem eficácia à exclusiva defesa activa, importa por

## Revista da Cavalaria

isso que tôdas as tropas saibam utilizar os obstáculos naturais que o terreno oferece e os artificiais que são postos à sua disposição, bem como que saibam construir obstruções com meios improvisados.

Só uma sólida preparação das tropas para a luta anti-carro pode dar garantias de que não se produzirá a terrível depressão moral causada pelo aparecimento dos carros.

E a primeira coisa a conseguir é dar à tropa o que hoje se designa por *moral anti-carro*, o que só se consegue quando ela se convenceu, por um lado, de que a fuga, a debandada, produz mil vezes mais baixas, sendo por isso a pior solução para procurar salvamento em frente dos carros inimigos, e, por outro, de que o próprio combatente isolado pode lutar contra o carro.

É o conhecimento das debilidades do carro e dos processos de se livrar do perigo que êle representa, e de o atacar, que podem permitir ao combatente o sangue frio e a calma indispensáveis para enfrentar a guerra moderna.

É preciso que o combatente tenha compreendido que se em frente dos carros que aparecem procura fugir, em breve será alcançado e, visto pelas tripulações dos carros, será implacavelmente batido pelas suas terríveis armas. Pelo contrário, se mesmo à falta de abrigo se espalma no terreno, poderá não ser descoberto, dada a escassa visibilidade de que dispõem as tripulações dos carros, sobretudo quando, ameaçadas pelo fogo, são obrigadas a manter-se no interior do carro, observando apenas pelas fendas de observação e periscópios.

Além disso, como as armas do carro não podem bater o terreno na sua proximidade, o combatente pode esperar a aproximação, para quando se encontra já no ângulo morto se desviar por um rápido e fácil movimento para o lado, que lhe permita fugir ao esmagamento e situar-se nos intervalos das formações dos carros procurando então, ousadamente, atacar o carro e destruí-lo ou pelo menos pará-lo.

É indispensável que as tropas desde o tempo de paz sejam habituadas, em exercícios de luta anti-carro, a praticar nesses meios de defesa, se acostumem a deixar os carros avançar até junto de si sem se mexerem e se habituem, também, a saltar para cima dos carros que lhe passam ao lado

## Revista da Cavalaria

para inutilizar as armas com granadas e explosivos. É preciso que pratiquem nos processos de destruição das rodas e chenilles, com granadas e a tiro; é preciso que se habituem a espiar os pequenos desníveis que farão empinar o carro apresentando o seu pavimento ao tiro imediato das armas anti-carro.

Basta um simples desnível de 20 cm., como por exemplo o produzido pelos carris de uma via férrea, para expor o ventre do carro.

É preciso, enfim, que o combatente saiba, pela prática, que um simples *poço* (1) em que ele se meta, ou uma trincheira estreita e profunda, são excelentes abrigos em que o combatente agachado pode esperar que o carro lhe passe por cima sem perigo, para nessa ocasião visar o pavimento do carro e as chenilles, ou para em seguida, de dentro do seu abrigo, lançar para o carro que acabou de ultrapassar as suas granadas anti-carro ou explosivos, ou artificios incendiários.

Mas para isto é preciso que os combatentes se tenham convencido, pela prática em exercícios daquela natureza, de que não há perigo de serem esmagados no seu abrigo e que tenham praticamente compreendido como é pequena a pressão das chenilles sobre o terreno.

É preciso que os combatentes, e designadamente os metralhadores, pratiquem na pontaria contra as chenilles e contra as fendas de observação do carro, e que saibam que o tiro quando não fere os tripulantes no interior do carro pode pelo menos inutilizar os episcópios (espelhos de observação) o que equivale a cegar o carro.

É preciso, enfim, que o combatente aprenda a inutilizar as chenilles, com vigas de ferro ou de madeira; que se habitui a conhecer a situação dos ventiladores e tomadas de ar dos carros para sobre eles empregar os meios incendiários de que disponha (garrafas de gasolina, lança-chamas, etc.) É por aí que mais facilmente se obtém o incêndio do combustível do carro, e que se pode tornar irrespirável e sobreaquecido o seu ambiente interior.

(1) *Poço de atirador*: abrigo individual anti-carro constituído por um poço com cerca de 1<sup>m</sup>,50 de profundidade por 0<sup>m</sup>,70 de diâmetro.

\*

## II—Possibilidades de transposição de obstáculos pelos carros

Para se poder fazer um estudo consciencioso da organização da defesa anti-carro em qualquer situação táctica, é indispensável ter idéias claras e completas sobre a influência que o terreno exerce na acção dos carros. Só assim poderemos determinar os verdadeiros obstáculos naturais que o terreno nos oferece e as modificações que se impõe introduzir em alguns acidentes geográficos ou topográficos para lhes dar valor anti-carro.

Se por um lado os êxitos alemães na campanha da Noruega e a acção dos carros italianos nas operações contra os franceses na montanhosa região da fronteira franco-italiana —para só falar nestes casos mais típicos—levaram à criação do célebre conceito de que «os carros *haviam vencido a geografia*», a verdade é que tudo desde então tem contribuído para demonstrar que não se desmentiram ainda êstes dois princípios fundamentais na guerra moderna, que se tinham fixado entre 1918 e 1939:

1.º— O carro é um inimigo perigoso pelo seu poder e rapidez, mas não é invencível;

2.º— Os obstáculos naturais como, de resto, os artificiais, se não são suficientes para aniquilar a acção dos carros contribuem em maior ou menor grau para lhes reduzir a rapidez, a mobilidade e o raio de acção (em que assentam tôdas as possibilidades da sua manobra), e para, enfim, lhes esgotar a pouco e pouco a sua capacidade de penetração.

Mas para se estudar objectivamente o valor dos obstáculos naturais e fixar as qualidades que devemos dar aos obstáculos artificiais, é razoável começarmos por rever as possibilidades de transposição de obstáculos e de marcha

## *Revista da Cavalaria*

através do campo, dos carros modernos. Por aqui começaremos, servindo-nos para fixar êstes dados dos elementos fornecidos pelos livros e catálogos da especialidade e, mais do que isso, dos resultados das experiências que pessoalmente presenciámos, intervindo directamente na sua execução, quer na Alemanha, Itália e Suécia, como na Inglaterra e até em França entre 1926 e 1938, designadamente nas vésperas do rebentamento da nova conflagração.

### *Transposição de obstáculos verticais:*

— Os carros podem galgar obstáculos verticais, como banquetas ou barricadas, se o obstáculo não é mais alto do que a proa do carro. O que succede, em geral, é que a proa vai subindo enquanto o corpo do carro se vai aproximando do obstáculo: o carro vai empinando. Uma vez que o centro de gravidade do carro ultrapassa a crista do obstáculo o peso da parte anterior obriga o carro a bascular, levantando-se a parte posterior até se restabelecer o equilíbrio normal.

As possibilidades de transposição vertical são, em média, de 1,70 m. para um grande carro de rotura e de 0,70 m. para um carro do tipo dos carros rápidos modernos (carros ligeiros). É claro que só me refiro a viaturas de lagarta.

Tratando-se de muros com fraca espessura as possibilidades são inferiores porque, se a altura do muro é grande, no momento de bascular o carro afocinha, podendo encontrar dificuldade em sair dessa posição crítica. Todavia um carro pesado galga sem dificuldade muros de 1 m. de altura, se o muro é suficientemente forte para não ser aberto ou esmagado. Um carro ligeiro passa bem muros de 0,40 a 0,60 m. de altura.

### *Subida de taludes e rampas:*

Graças à grande superfície de aderência com o solo das «lagartas», e da reduzida pressão unitária sôbre o terreno que daí resulta (em geral não superior a 0,500 kg. por cm.<sup>2</sup>, ou seja a pressão do pé de um infante sôbre o terreno em

## Revista da Cavalaria

que marcha) o carro, designadamente dispendo as «lagartas» de *garras* para não *patinarem*, pode chegar a subir taludes de 45 graus de inclinação e até de 50°, para os mais potentes. Qualquer carro ligeiro moderno sobe rampas de 30 graus.

### *Transposição de fossos e trincheiras :*

A capacidade de transposição de fossos ou trincheiras pelos carros, depende do valor da distância entre a testa do carro e a posição do seu centro de gravidade.

É preciso que no momento em que o carro deveria afocinhar, por ter o seu centro de gravidade ultrapassado o bordo de entrada do fôssô, isso seja impedido por se encontrar já a sua prôa assente no bordo da saída. Logo, a distância entre a prôa do carro e a posição do seu centro de gravidade deve ser um pouco superior à largura dos fossos que se pretende que sejam transpostos.

Como o centro de gravidade do carro está sensivelmente a meio dêste — para que tenha boas condições de transposição de obstáculos verticais e de subida de taludes —, segue-se que a largura do vão do fôssô ou trincheira que um carro de «lagartas» pode transpor é sensivelmente 45% do seu comprimento total.

Assim, um poderoso carro de rotura com cêrca de 10 m. de comprimento pode transpôr um fôssô ou trincheira com cêrca de 4,5 m. de largura.

Um *carro ligeiro* de reconhecimento pode transpor um fôssô com cêrca de 1,80 m. de largura e um *carro médio* do tipo dos carros D franceses, transpõem trincheiras com 2,70 m. de largura.

A capacidade de transposição dos nossos *Valentine* é de 2,40 m.

Se o fôssô tem maior largura pode ainda ser transposto se esta, no fundo do fôssô, e a altura e inclinação das suas rampas de entrada e saída garantem que êle não afocinhe.

Se os bordos são verticais e revestidos, a passagem ainda será possível se a profundidade do fôssô é inferior a 0,70 ou 1,70, conforme se trate de carros ligeiros ou de rotura, e a

## Revista da Cavalaria

largura superior ao comprimento do carro. Se os bordos são inclinados é possível a passagem se a inclinação não excede 30, 45 ou 50 graus, conforme o tipo do carro, e se a largura é, como já dissemos, superior ao comprimento do carro.

### *Vaus :*

A capacidade de travessia pelos carros, de um curso de água ou mesmo de um fôssó inundado, depende da altura de colocação do motor e das disposições que o carro tem para evitar que a água entre nêle *afogando-o*.

Nos carros empregados até à pouco tempo, a altura de água vadiável variava entre 1 m. a 1,10 (carros ligeiros) e 1,50 (carros de rotura).

Há que registar que para os *carros anfíbios* os dados apresentados não têm valor.

É bom contudo assinalar, desde já, que seria erro supor-se que se tende para um tipo geral de carro anfíbio. Devemos ter em vista, pelo contrário, que o número de carros anfíbios de que os exércitos dispõem será sempre pequeno: o necessário para fazer face à *preparação* das suas operações anfíbias (cobertura de desembarques e de travessias de cursos de água).

Os carros de que temos de nos defender nas operações terrestres correntes, não são carros anfíbios; êstes só aparecem quando, em frente de cursos de água importantes, não fôr possível a travessia por surpresa das fôrças inimigas encarregadas de constituir as testas de ponte, com os meios normais de passagem (com barcos ou a nado), ou quando se trata já de uma travessia planeada, de grande envergadura.

### *Capacidade de derrube e esmagamento :*

A grande massa, a fôrça dos seus motores e a sua grande aderência ao terreno, dá aos carros uma capacidade de derrube que aumenta no sentido da importância daqueles

## Revista da Cavalaria

factores. Assim, os carros podem derrubar árvores com troncos de maior ou menor diâmetro, a saber:

- Carros ligeiros: troncos de 0,25 m. de diâmetro
- » médios: » » 0,40 m. » »
- » pesados: » » 0,80 m. » »

Um carro médio pode também derrubar ou abrir passagem em muros de tejolo de 40 cms. de espessura.

Devemos, todavia, observar que esta faculdade de derrube e esmagamento dos obstáculos indicados raras vezes tem de ser utilizada pelos carros no campo de batalha.

Os dados oferecidos servem mais como meio de comparação com a capacidade de derrube de outros obstáculos cujo esmagamento é mais necessário. Refiro-me ao esmagamento ou desmontagem dos canhões anti-carro, metralhadoras pesadas ou morteiros, e até peças de artilharia, que os carros encontram e que devem ficar em condições de não voltar a ser, logo a seguir, empregados pelo inimigo. Para isso, os carros tendo dispersado ou liquidado com o seu fogo os serventes daquelas armas devem avançar sobre elas para lhes passar por cima, esmagando-as, ou pelo menos desmontando-as ou avariando-as gravemente.

Com efeito, no campo de batalha não é fácil para os carros, a maior parte das vezes, apreciar se a resistência dos muros é ou não inferior à sua capacidade de esmagamento. E se o carro avançasse de encontro a um que não conseguisse derrubar, a sua imobilização poderia significar a sua perda. Mais vale então empregar a artilharia para abrir brecha no muro.

Da mesma forma, apesar da sua capacidade de derrube das árvores, raras vezes os carros se servem dela para abrir caminho através de bosques em percursos de apreciável extensão, porque o gasto de combustível produzido pelo esforço de derrube — a menos que se trate de pequenas árvores ou arbustos — pode traduzir-se numa redução do seu raio de acção inaceitável e, além disso, porque correm o risco de rotura ou deformação das lagartas, das suas roldanas de propulsão ou dos eixos das mesmas. Mais vale, também, abrir brecha nos bosques com a artilharia e a aviação, com o con-

# Revista da Cavalaria

curso de tropas destinadas a limpar a brecha para passagem dos carros. De resto, o próprio derrube de árvores seguidas poderia representar para os carros a criação, por si mesmos, de obstáculos, produzidos pela acumulação e entrelaçamento das árvores derrubadas.

## *Capacidade de marcha em terreno pantanoso:*

Os carros podem marchar nos terrenos moles e encharcados em que o pé do homem não se afunde, visto a pressão unitária produzida no solo pelas lagartas ser semelhante à do pé do homem (500 a 800 gr. por cm.<sup>2</sup>)

\*

## III—Obstáculos naturais anti-carro

Os meios passivos da defesa anti-carro consistem:

*a)* — No aproveitamento dos obstáculos naturais e dos recursos que o terreno oferece para a ocultação e dissimulação dos órgãos de defesa;

*b)* — No melhoramento dos obstáculos naturais, para lhes dar maior valor defensivo como obstáculo anti-carro;

*c)* — No emprêgo de obstáculos artificiais anti-carro, implantados ou dispostos nas zonas ou vias de comunicação a barrar, e no emprêgo de meios artificiais de ocultação (camuflagem artificial).

As *destruições* não são mais do que um processo de melhorar obstáculos existentes ou de os criar, mas merecem uma referência especial pela importância do seu emprêgo, quer como meio de manobra quer como meio de segurança táctica;

*d)* — No emprêgo de *minas* anti-carro especiais ou minas improvisadas (cargas explosivas de circunstância), que desempenhando um papel passivo de obstáculo podem representar também um meio activo de defesa, quando destroem os carros ou os imobilizam pela explosão.

## Revista da Cavalaria

Não é, por isso, descabida a classificação feita em Espanha, em *obstáculos passivos* e *obstáculos activos*, designando por obstáculos activos as *minas*. Um obstáculo passivo pode converter-se em obstáculo activo desde que nêle se coloquem *minas* que funcionarão quando o carro pretender passar o obstáculo. Êste transformou-se, assim, numa «armadilha».

*«Infelizmente não se encontrou ainda o obstáculo artificial que pela sua facilidade de transporte e rapidez de colocação permita ao defensor pôr-se a coberto dos ataques de carros, organizando rapidamente, com a ferramenta e materiais de fortificação passageira, um obstáculo infranqueável para a massa de carros, que obrigue o inimigo a recorrer à artilharia para abrir brecha no obstáculo, o que indicaria aos anti-carro de defesa os lugares escolhidos para a irrupção no interior da posição»*: restabelecer-se-ia assim o equilibrio entre o carro e a defesa.

Eis a questão.

Se assim é, ressalta a importância de escolher as posições nos terrenos que por natureza são inacessíveis ou, pelo menos, pouco acessíveis aos carros, se quizermos organizar uma defensiva económica e eficaz.

Mas quais são os terrenos proibitivos para a marcha e manobra dos carros? E em que grau o são?

Ainda que hoje em dia o aperfeiçoamento mecânico dos carros e o seu hábil emprêgo tenham dado lugar a que não possa considerar-se elemento definitivo de defesa a natureza do terreno — haja em vista a campanha da Noruega — o que é certo é que é necessário apreciar justamente o valor do terreno para dêle tirar o mais amplo rendimento.

Ê vulgar dizer-se que são terrenos impróprios para o movimento dos carros, isto é, proibitivos para o emprêgo de carros: os terrenos com inclinações superiores a 50 graus; os terrenos rochosos escarpados; os cursos de água largos e profundos; os terrenos pantanosos e os bosques densos de árvores resistentes. Esta afirmação só por si não basta e pode induzir em erros; é indispensável tratar êste assunto mais a fundo, estudando o real valor anti-carro que aquêles diferentes accidentes apresentam. Só assim poderemos ficar habilitados a determinar os terrenos e accidentes que poderemos aproveitar como obstáculos naturais anti-carro.

## Revista da Cavalaria

É precisamente a sã apreciação do terreno sob o aspecto do seu valor na defesa contra os carros inimigos, que serve de base à distribuição ou dosagem das armas anti-carro de que se dispõe, quer pelos comandantes das P. U. como pelos comandantes das G. U.

Um obstáculo pode não ser infranqueável mas ter valor defensivo, na medida em que obriga os carros a parar para reconhecer o obstáculo e preparar a sua passagem, e a marchar muito lentamente para o passar.

É claro que um chefe de carro não pode abordar em velocidade um obstáculo que não conhece, ou não reconheceu; só o aborda e passa lentamente e com apreensão. É essa redução de velocidade que os nossos meios activos aproveitarão para os inutilizar.

Entre os obstáculos naturais contam, em primeiro lugar, os criados pela água: cursos de água, canais, lagos e terrenos pantanosos, que podem, só por si ou com o concurso de meios artificiais para lhe aumentar o valor, chegar a constituir obstáculos infranqueáveis para os carros inimigos.

### *Cursos de água e canais:*

Constituem quasi sempre um obstáculo a proveitar, porque, se não oferecem a garantia de intransponibilidade, oferecem quasi sempre dificuldades à passagem, que se traduzem em dificuldades de movimento para os carros e com elas no melhor rendimento que se pode tirar dos nossos meios de fogo anti-carro.

É bom nunca perder de vista a época das operações, visto que umas vezes o frio gelando os cursos de água lhes tira por completo as suas vantagens como obstáculo (os russos chegaram a surpreender os alemães e espanhóis por terem feito atravessar cursos de água gelada por carros pesados) e outras vezes o calor secando-os transforma obstáculos infranqueáveis em obstáculos de fraco valor anti-carro.

Os cursos de água só podem considerar-se obstáculos passivos infranqueáveis:

— Para os carros ligeiros mais pequenos, quando tenham pelo menos 1,50 m. de largura e 0,75 m. de altura de água;

## Revista da Cavalaria

— Para os carros ligeiros modernos (tipo carro rápido) e os médios: 2 a 3 m. de largura e 1,5 m. de profundidade;

— Para os carros pesados: 6 m. de largura e 2 a 4 m. de profundidade.

Mesmo sem água, uma vez que tenham aquela largura e os flancos muito escarpados (inclinação superior a 45 graus) cursos de água e fossos são bons obstáculos passivos.

Tem muita importância no valor do curso de água como obstáculo, o escarpado das margens.

Em geral, os cursos de água, e semelhantemente os canais e fossos inundados, constituem pois, para a maior parte das viaturas blindadas (excepção feita para os carros pesados de rotura), obstáculos sérios à sua passagem e, por isso, ao seu emprêgo — muito especialmente os rios e inundações de mais de 20 m. de largura, por isso demasiado largos para que seja fácil o lançamento de pontes metálicas de campanha, com o concurso de carros anfíbios —.

O progressivo aparecimento e emprêgo dos *carros anfíbios* obriga, para dar valor aos cursos de água como obstáculos anti-carros, a considerar — sempre que as margens do curso de água não sejam talhadas a pique — meios passivos artificiais para valorizar o obstáculo e, sobretudo, uma forte dosagem de meios activos para atacar os carros no esplêndido campo de tiro que a toalha de água oferece.

Para nos protegermos contra o acesso dos anfíbios a margens baixas em que a defesa tenha de ser estabelecida, há que recorrer ao emprêgo: de *minas aquáticas* ou de *estacas sub-aquáticas* ou *na praia*, aquelas impossíveis de implantar quando se trate de operações de movimento, porque a sua organização é difícil, demorada e exigindo mão de obra especializada muito numerosa; de rês de fio de ferro e correntes sub-aquáticas, que sejam eficazes contra as lagartas e hélices dos carros.

Mas os canais têm muitas vezes os bordos revestidos em pedra ou cimento e talhados a prumo, ou quasi, assumindo assim maior valor como obstáculo, porque é mais difícil neste caso uma rápida preparação das margens para facilitar a passagem.

## Revista da Cavalaria

As trincheiras profundas e os grandes aterros das linhas férreas também constituem obstáculos de valor apreciável — que consideramos naturais por não serem expressamente construídos com aquêle fim —.

### *Terrenos pantanosos e encharcados :*

Já vimos que desde que se trate de pântanos ou terrenos lamacentos com fundo e em que o pé do infante se afunde francamente, os carros não passam. É preciso, porém, não perder de vista que é necessário que a altura do pântano seja da ordem dos 40 a 60 cm., para parar o carro.

Mesmo inferior, contudo, pode reduzir perigosamente a mobilidade do carro.

É claro que as zonas pantanosas só apresentam real valor quando apresentem grande superfície—senão tôda pantanosa pelos menos oferecendo múltiplas manchas pantanosas numa superfície larga e profunda—. De contrário facilmente serão torneadas e evitadas.

### *Bosques :*

Isto de *bosques* como obstáculos anti-carros tem de ser tratado com cuidado.

É certo que os bosques de certa extensão (largura e profundidade) e densidade de arborização, são zonas temidas pelos carros para a sua progressão, e certamente êles não se aventurarão a entrar nêles *senão cobertos por esclarecedores*.

Nos bosques o defensor tem vantagens: vê melhor do que os serventes dos carros, que tem dificuldades, no acanhado campo de visão das suas fendas de observação, em reconhecer a tempo as minas, armadilhas e peças anti-carro que os espreitam no embrenhado do bosque.

O carro, por outro lado, não pode avançar senão lentamente e, mesmo que a sua massa e potência de motor lhe permitam derrubar árvores de certa importância, não se pode imaginar que avança derrubando o que encontra na sua frente, porque isso lhe acarretaria um tal consumo de combustível que poderia pôr em risco a autonomia de que os blindados carecem para levar a cabo a sua missão, e porque

## Revista da Cavalaria

os arriscaria muito a fracturas de rodas de propulsão da chenille ou à deformação de qualquer peça da mesma, acarretando facilmente a imobilização mortal da viatura.

É evidente que tratando-se de bosques de arvoredo com árvores frágeis o bosque perde muito do valor como obstáculo, porque a sua travessia não exige o apreciável consumo de potência, nem o risco que acima focámos; mas continuam a ser zonas traiçoeiras, impermeáveis às vistas, e em que a marcha dos carros é hesitante e apreensiva.

Se os bosques são de árvores com copas baixas, mais difícil é a marcha dos carros, porque as ramagens baixas constituem perigo para os homens que marcham com o tronco de fora das tôrres e, por isso, as viaturas têm de marchar com as tôrres fechadas quasi permanentemente, por isso com uma observação precária.

Em conclusão: só têm importância real, como obstáculos naturais anti-carro, os bosques de apreciável extensão e profundidade, de arvoredo forte e denso, e que não sejam sulcados por muitas pistas, estradas ou caminhos.

Se, pelo contrário, os bosques são de arvoredo frágil ou, em qualquer caso, se são atravessados por uma rica rede de comunicações, perdem muito do seu valor; mas são sempre zonas onde os carros marcham com pouca segurança, o que procuram remediar fazendo-se preceder por outros elementos capazes de os esclarecer e cobrir contra as armadilhas de toda a espécie, na frente, flancos e retaguarda (motociclistas, cavaleiros ou infantes, com frações de sapadores).

Não se deve também concluir, em meu entender, que as posições defensivas organizadas em bosques são inatacáveis por carros, porque todos os bosques têm caminhos e veredas que eles podem aproveitar para forçar a passagem.

As posições nos bosques devem, por isso, ser melhoradas com o emprêgo de obstáculos contra blindados, tais como piquetes ou abatizes e minas impermeabilizando o terreno entre as árvores, sobretudo nas regiões mais favoráveis pela rarefacção do arvoredo ao avanço dos carros, e nos terrenos adjacentes às vias de comunicação penetrantes e às que favorecem a manobra dos carros sobre os flancos do bosque. Os canhões A. C. do defensor devem opor-se á aproximação dos carros, concentrando-se especialmente estes meios na barra-

## Revista da Cavalaria

gem das vias de comunicação que permitam a aproximação e a manobra no interior do bosque e a manobra pelos flancos. Têm particular interesse as acções de flanqueamento das frentes e dos flancos do bosque, que pode conduzir à instalação de armas em posições exteriores visinhas do bosque.

### *Encostas. Terrenos montanhosos:*

Quando as encostas têm declive superior a 45 graus podemos considerá-las inacessíveis a carros, mas mesmo tratando-se de menores inclinações, se são extensas, redundam em mau terreno para a marcha dos carros porque aquecem e fatigam o motor e produzem um consumo de gasolina que pode tornar-se um perigo para o raio de acção de que os carros careçam.

Os terrenos rochosos são também muito difíceis para a marcha dos carros. As rochas que afloram e grandes pedregulhos com cristas vivas, as fendas e cortaduras naturais do terreno, os taludes ásperos e tantos outros obstáculos que surgem a cada passo em tais terrenos, obrigam os carros a uma procura do caminho para a marcha muito fatigante e onerosa em combustível, além de que a percentagem de avarias, sobretudo nas lagartas e outros órgãos de tracção, se torna em geral intolerável.

### *Terrenos arenosos:*

Êstes terrenos oferecem maior ou menor dificuldade conforme o grau de consistência que oferecem para suportar o peso do carro.

Assim, uma praia, sobretudo estando húmida, não oferece apreciável dificuldade à marcha dos carros; pelo contrário, uma região de dunas ou areias movediças oferece as maiores dificuldades à marcha dos carros, não só pela fraca consistência do solo como pela introdução das areias em tōda a parte dos maquinismos, oferecendo arrelias constantes às guarnições.

Em conclusão, são regiões muito pouco propicias ao emprêgo dos carros: as regiões de bosques, de meia e alta montanha; as cortadas por freqüentes rios, ribeiros e canais; as regiões de lagos, de pântanos e as de dunas.

## IV — Obstáculos artificiais anti-carro:

Embora faça referência aos diversos tipos de obstáculos artificiais que conheço, só os de mais provável e fácil emprego em guerra não estabilizada estudarei mais a fundo.

É de notar que a construção e implantação dos obstáculos anti-carro artificiais mais eficazes exige um tempo e mão de obra que as fracas disponibilidades de tempo e de mão de obra especializada na guerra de movimento não podem comportar. Temos de nos contentar com meios de defesa mais simples, mas não se pode perder de vista que mesmo os mais modestos, que não têm capacidade de detenção, determinam pelo menos uns momentos de paragem ou uma lentidão tão grande do movimento que o carro se transforma em fácil presa das armas anti-carro da defesa.

Os esforços na implantação de obstáculos anti-carro artificiais em guerra de movimento devem, pois, ser dirigidos no sentido da imobilização provocada por avarias nas rodas ou «chenilles».

Ao estudar os obstáculos artificiais a empregar na defesa contra blindados temos de encarar:

— Os que se podem empregar contra os veículos de rodas que não podem afastar-se das vias de comunicação. Trata-se neste caso da obstrução de estradas e caminhos e, porventura, do terreno adjacente às vias de comunicação.

— Os que se hão-de empregar contra os veículos «*todo-o-terreno*» e carros de combate, a implantar sobre o terreno para os imobilizar ou, pelo menos, para canalizar o seu movimento por corredores, ao fundo dos quais os espera uma densa actividade de armas anti-carro da defesa.

As obstruções podem organizar-se com obstáculos passivos, com obstáculos activos ou com destruições. Em geral conseguem-se, como mais detalhadamente focaremos ao tratar da organização das barragens, com uns e outros.

# Revista da Cavalaria

Os próprios obstáculos passivos para serem organizados podem exigir o emprego de explosivos.

Tratemos destes vários problemas.

*Obstruções nas vias de comunicação :*

As obstruções desta natureza devem ser localizadas:

— Em pontos onde seja fácil a sua dissimulação, quer dizer, por forma a que não sejam facilmente vistas de longe pelas viaturas In. (em seguida a curvas do traçado ou a cris-

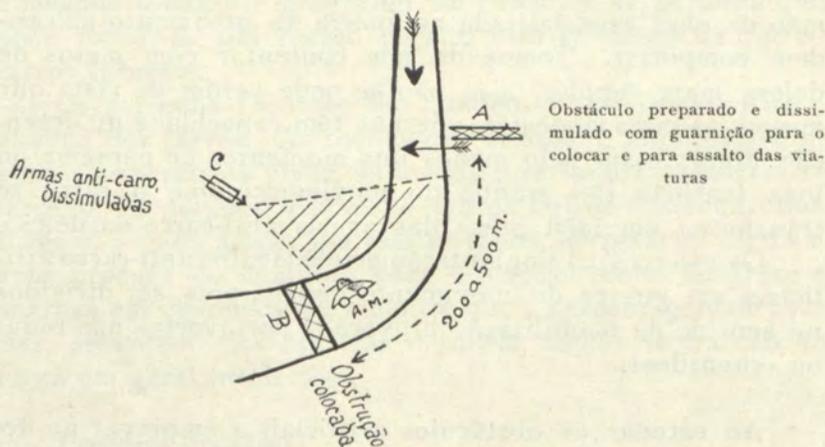


Fig. 1

tas do perfil do caminho; nas vias de comunicação dentro das povoações ou bosques);

— Em partes do caminho onde a saída das viaturas para o terreno vizinho seja difícil (obras de arte, caminho em atêrro ou enterrado, caminho em crista ou a meia encosta, ou encostas ásperas e em que o terreno seja intransitável para as viaturas normais).

Convém também, quando se disponha de tempo e meios, fazer anteceder a obstrução feita de outra preparada mas não instalada.

## Revista da Cavalaria

Assim (Fig. 1): em seguida a uma volta da estrada que corre enterrada, ou em atêrro, por exemplo, colocou-se em B um obstáculo. Em A está colocado um outro obstáculo que se preparou e junto do qual permanece uma guarnição de assalto, munida de granadas ou minas anti-carro, cargas explosivas, etc. Êste obstáculo e guarnição deverão estar bem dissimulados.

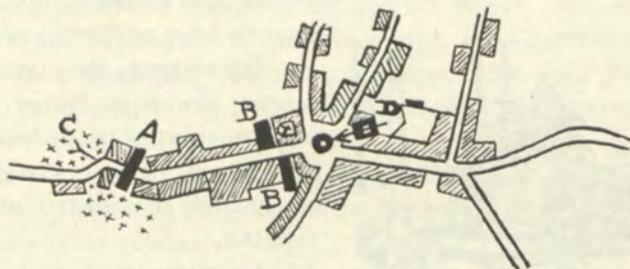


Fig. 2

*Emboscada numa povoação. A povoação parece inocuada. Um vigia na tórre da igreja assinala a aproximação de viaturas blindadas In. Uma barricada fixa em A, preparada com carroças, barra a saída da povoação em seguida a uma curva brusca precedida de uma rua recta com uns 300 ms. de comprimento. Uma M. L. vigia a barricada para fusilar a guarnição das A. M. Ins. se quiserem sair das viaturas para remover a barricada. Em B uma barricada móvel (por ex. instrumentos agrícolas, abatizes, etc...), que será colocada logo que as viaturas In. ultrapassarem a curva que antecede A. Uma Esp. anti-carro em D espera as viaturas quando retrocederem*

A viatura ou viaturas A. M. inimigas passaram A e avançam para B: a guarnição empurra o obstáculo A e interrompe com êle a estrada. A A. M. encontrando o obstáculo B procura retroceder mas encontra a retirada cortada em A. A arma ou armas anti-carro colocadas em C procuram então destruir ou, pelo menos, paralizar a viatura. A guarnição A assalta a viatura com as suas granadas, minas, cargas explosivas improvisadas ou engenhos incendiários, e com as suas armas portáteis.

# Revista da Cavalaria

Vejamos agora os diferentes tipos de obstáculos que se podem aproveitar.

a) — *Árvores derrubadas e atravessadas na estrada* <sup>(1)</sup> É talvez o obstáculo improvisado mais simples e o mais fácil de obter em regiões arborizadas ou bosques, ou quando a estrada é ladeada por árvores.

As árvores devem colocar-se obliquamente relativamente ao eixo da estrada, ligando-as a outras árvores próximas não derrubadas ou a picuetes bem enterrados no solo.



Fig. 3

Se se trata de viaturas inimigas do tipo auto normal, isto é, viaturas de rodas, os troncos de árvores com 30 a 40 cm. de diâmetro são suficientes.

Convém colocar vários troncos sucessivamente, intervalados de 5 m. e numa profundidade de 20 m.

O obstáculo torna-se mais eficaz (obstáculo activo) se nos intervalos das árvores se colocarem minas.

Contra verdadeiros carros de lagarta os troncos isolados não constituem obstáculo eficaz.

b) — *Taxas e ouriços metálicos. Tribóles.*

Na outra guerra empregaram-se como meio de obstrução das vias de acesso às zonas de estacionamento, e mesmo às posições defensivas, contra as viaturas auto-metralhadoras e veículos automóveis calçados com pneus: as taxas vulgares ou reforçadas, os vidros grossos partidos e pequenos ouriços ou abrolhos com quatro pontas de ferro forjado, (pontas de 5 a 10 cm.)

Os beduinos usaram muito contra as A. M. francesas, os silex estrelados.

(1) Ao tratar de abatizes indicarei o tempo necessário para preparar este obstáculo.

## Revista da Cavalaria

Qualquer destes meios de obstrução eram semeados sobre as estradas ou caminhos a barrar em zonas sucessivas de certa profundidade, (algumas centenas de metros) e sucedendo-se a poucos quilómetros umas das outras.

Era fácil a dissimulação destes obstáculos minúsculos sobretudo nas vias de comunicação não asfaltadas e nas arenosas dos desertos de Africa, bastando para isso lançar-lhes para cima uma camada muito ligeira de terra ou areia.

Era o suficiente para obter rapidamente uma série de *furos* que immobilizava em pouco tempo uma unidade auto.

Mas, precisamente por isso, começou-se a usar nos veículos de reconhecimento primeiro *bandagens* macissas, sobre as quais não tinham acção apreciável os tiros nem os meios usados para fazer *furos*, e depois *pneus* mixtos de vários tipos.

Modernamente aqueles meios são inúteis mesmo contra as viaturas auto de reconhecimento, porque as suas rodas são sempre calçadas com «pneus» especiais contra a perfuração dos projecteis normais de espingarda e contra os furos.

Só os *triboles* anti-carro de ferro e aço passam a ser eficazes, mas estes são de difícil e oneroso fabrico e transporte, em virtude das suas grandes dimensões.

Os *triboles* são colocados em forma de rosário e ligados uns aos outros por cadeias de ferro, em grupos de cinco, cobrindo cada grupo uma frente de 10 ms. A obstrução de uma via de comunicação exige a colocação de 5 ou 6 filas em xadrez sobre uns 50 ms. de profundidade.

c) — *Correntes metálicas*. Em 1914-15, para fazer face às irrupções das A. M. que precediam as colunas de infantaria alemãs em marcha através do Luxemburgo, da Bélgica e do N. da França, recorreu-se ao expediente de estender rapidamente através das estradas por onde as informações acusavam a aproximação das viaturas blindadas alemãs, fortes fios de ferro, bem ligados às árvores ou postes que ládeavam a estrada.

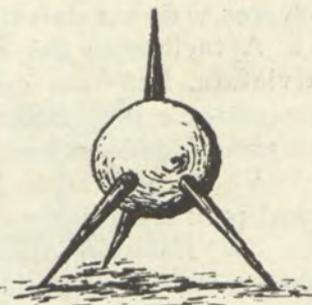


Fig. 4

## Revista da Cavalaria

Dai o começarem a aparecer A. M. munidas na proa de ferros, que se não cortavam os fios os levantavam e forçavam atenuando o efeito do choque e levando-os até junto da tôrre onde facilmente a guarnição poderia cortá-los (1).

Hoje a massa e fôrça dos motores das próprias viaturas de reconhecimento fez perder completamente a eficácia a um tal meio.

Os fios de ferro que agora barram as estradas são, afinal, meios de provocar a acção das minas a que estão ligados. Referir-me-ei ao assunto ao tratar de minas.

Mas ainda hoje se podem empregar contra A. M., e até contra carros, fortes cadeias de ferro barrando a estrada obliquamente ao seu eixo, e que se ligam fortemente às árvores vizinhas da estrada.

A inclinação das cadeias, de encontro à qual esbarra a viatura, fará com que esta resvale encostada à corrente, virando-se e indo esbarrar nos muros que ladeiam a estrada ou precipitando-se nos desníveis vizinhos.

Vê-se, pela acção descrita, a importância da escolha do local para a colocação das correntes.

d) *Rôlos de fio de ferro; concertinas anti-carro.* São obstáculos móveis eficazes contra veículos de rodas ou mesmo de *chenilles*, consistindo em rolos helicoidais de arame farpado ou liso, que se podem comprimir em harmonio (para o transporte) ou distender (para se collocarem).

Os franceses tinham as concertinas de rede Bruns (fio de ferro liso) e as Ribaud (fio de ferro farpado).

As concertinas alemãs de fio de ferro liso designam-se por K-Rollen (Kampfwagen-Rollen) e as de arame farpado por S-Rollen (Stacheldraht-Rollen).

A facilidade de transporte destas concertinas permitia o seu transporte em pequenas viaturas (mesmo de requisição) e daí o empregarem-se como meio de obstrução na D. C. B. em marcha.

---

(1) No trabalho meu «Autometralhadoras-Canhões de Cavalaria (1930)», pode ver-se este dispositivo na viatura Ansaldo m/917 apresentada na documentação fotográfica sobre a evolução das Autometralhadoras.

# Revista da Cavalaria

Com as vanguardas e os grossos das G. Av. G. Fl. ou G. de Ret. marcham estas viaturas com as rêdes, acompanhadas por fracções de sapadores regimentais.

Dado o aviso da aproximação das viaturas blindadas In. (artifícios luminosos, sinais acústicos ou estafetas moto) pelas patrulhas de vanguarda, de flanco ou de retaguarda, os sapadores estendem rapidamente as concertinas nas estradas, abrindo-as e mantendo-as abertas segurando as suas

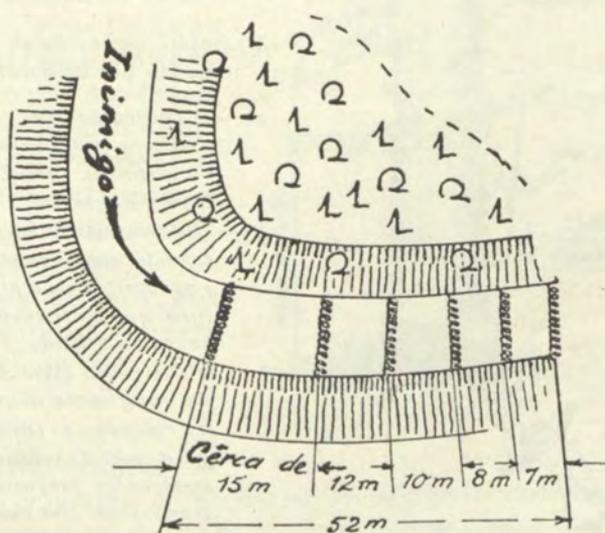


Fig. 5

extremidades às árvores que ladeiam a estrada ou com grampos de ferro (cavaleiros) cravados frouxamente no solo. Estes meios de fixação não têm por fim senão manter os rolos de arame abertos, mas devem desprender-se do solo com facilidade, quando um veiculo inimigo choca com os rolos, para que os rolos arrastados pelo carro se emaranhem nas rodas e roldanas de propulsão das «chenilles», obrigando-o a parar. A vantagem das concertinas de arame farpado sôbre as de arame liso reside na maior dificuldade que com aquelas a guarnição do carro encontrará no trabalho para libertar a viatura dos arames.

Para obstruir uma estrada, se se trata de viaturas inimigas com rodas é preciso colocar perpendicularmente ao

# Revista da Cavalaria

eixo da estrada grupos de seis fiadas de concertinas, barrando cada fiada a estrada de lado a lado, e distantes umas das outras de 15, 12, 10, 8 e 7 ms., com uma profundidade total de 50 ms., como se vê na figura.

Um grupo com esta profundidade não detém mais do que uma viatura, de modo que para deter, por exemplo, um pelotão de 5 viaturas será preciso dispor em profundidade 5 a 6 grupos de concertinas, distantes umas das outras de uns 50 ms.

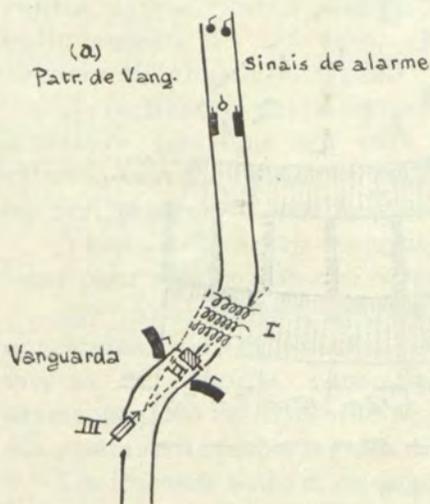


Fig. 6

Exemplo de medidas D. C. B. tomadas por uma vanguarda

- a) — A patrulha de vanguarda assinala a aproximação das viaturas In. (artif. lumin. ou toques de clarim).
- b) — Na vanguarda os sapadores estenderam as concertinas (I) e aproveitaram a própria viatura que os transporta para barrar a estrada, reforçando a obstrução (II). As fracções da vanguarda abandonaram a estrada e instalaram-se para bater as viaturas com as suas balas perforantes e outros meios. Um canhão anti-carro instalou-se em III, enfiando o troço de estrada onde se instalou a obstrução.
- c) — No grosso da G. Av. seriam tomadas disposições idênticas.

Quando se utilizem como obstáculos na frente de posições restritas (P. Avs.), contra viaturas todo o terreno, deverá constituir-se cada grupo com 9 fiadas de concertinas, distanciadas de 16, 13, 10, 9, 8 e 7 ms. Cada concertina pode estender-se numa largura de 20 a 30 ms. Cada fiada terá, pois, o número de concertinas correspondente à frente a barrar.

e) — *Abatisses.* As abatisses obtêm-se cortando as árvores à altura de pelo menos 50 a 70 cms. acima do solo. Tendo esta altura, os carros não são capazes de as derrubar.

# Revista da Cavalaria

O que acontece é que o fundo do carro, sob a acção propulsora das chenilles, desliza sobre o tronco empinando o carro. A certa altura, como só está adherente ao terreno uma pequena porção de chenille, a aderência ao solo não é suficiente e por isso a chenille patina e o carro immobiliza-se nessa posição empinada.

Outras vezes a grande força da propulsão leva o carro a montar sobre o tronco, com todas as probabilidades de tombar para um dos lados.

Desta forma as abatizes são esplêndidos obstáculos que podem deter por muito tempo a progressão dos carros inimigos através dos bosques, que facilmente se obstruem com abatizes.

Mesmo simples árvores atravessadas na estrada, com 0,30 m. de diâmetro, são suficientes para obrigar o carro a travar para os aborçar e passar, o que pode ser

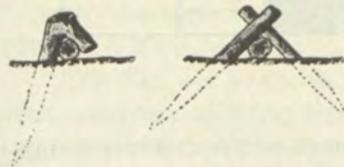


Fig. 8

o suficiente para dar eficácia certa ao tiro do anti-carro que vigia a estrada.

As abatizes devem ter 50 a 100 ms. de profundidade. A altura dos troncos acima do solo deve ser irregular podendo ir de 50 a 70 cm. até 1,5 ms.

As abatizes podem chegar a ter 2, e até mais, metros de altura.

Em princípio as árvores abatidas devem ficar ainda ligadas ao tronco enterrado e deitadas para o lado amigo. Fazendo-se fiadas sucessivas, é importante regular a direcção da queda por forma que entre as fiadas de troncos enterrados fiquem as árvores com os seus troncos formando

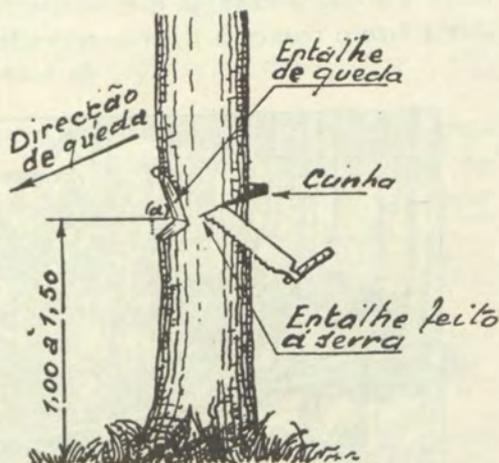


Fig. 7

## Revista da Cavalaria

triângulo e as suas copas entrelaçadas. Ligam-se troncos e ramos uns aos outros, para tornar mais difícil e demorada a desobstrução.

Para fixar os troncos podem usar-se laçadas de fio de ferro fixados ao solo com escápulas (cavaleiros); ramos de árvore em cotovêlo, dos quais um dos braços é cravado no chão e o outro cavalga o tronco a fixar; duas estacas cruzadas sôbre o tronco a fixar e cravadas no chão (Fig. 8).

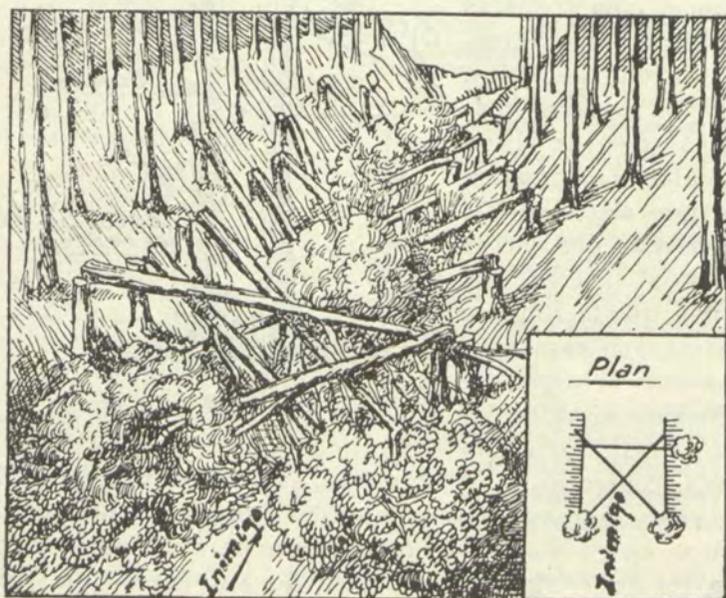


Fig. 9

Para derrubar uma árvore começa-se por abrir a machado um entalhe com cêrca  $\frac{1}{5}$  a  $\frac{2}{3}$  da largura do tronco, do lado para onde se quer que a árvore caia. Depois mette-se a serra do lado oposto e um pouco mais alta, tendo o cuidado, à medida que se serra, de ir introduzindo cunhas que vão desaprumando o tronco e garantem o livre trabalho da serra (Fig. 7).

Se há vento forte é preciso contar com êle para preparar o derrube, a fim de evitar que as quedas se façam em má direcção.

# Revista da Cavalaria

A massa das abatizes deve ser ligada ao solo por grampos de ferro, difíceis de localizar no emaranhado das copas e troncos entrelaçados.

Um grupo de 4 homens práticos pode obter o seguinte rendimento no abate de árvores, em 1 hora :

25	árvores	de	15	a	20	cms.	de	diâmetro
10	»	»	25	a	30	»	»	»
4	»	»	40	a	50	»	»	»

Duzentos e quarenta homens munidos de serras articuladas, podem em 10 horas de trabalho abater cerca de 1.500 árvores de madeira rija, de 0,40 m. de diâmetro. Com essas árvores pode-se construir uma abatiz com 3 Kms. de comprimento e composta de 3 fiadas de árvores, distanciadas de 6 ms. e com as árvores intervaladas de 6 ms.

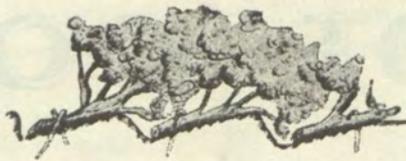


Fig. 10

Para aumentar a eficácia das abatizes como obstáculos anti-carro podem-se colocar no interior, sob a ramada, minas que explodirão à passagem do carro ou quando os sapadores ou pioneiros In. procuram remover o obstáculo.

Para dificultar mais o arraste das abatizes, podem colocar-se as árvores em profundidade, com a copa para a frente e o pé do tronco apoiado em degraus formados por escavações feitas no terreno.

Justifica-se a construção de abatizes mesmo fora das vias de comunicação para barrar a penetração num bosque, quando as árvores são muito espaçadas ou não o sendo são suficientemente frágeis para ser derrubadas sem dificuldade pelos carros In.





# CARROS DE COMBATE

pelo Capitão PASCOAL RODRIGUES

## A PEQUENA TÁCTICA

### TEMA N.º 1

*Um pelotão de carros em vanguarda ataca uma posição defendida por fogos de metralhadoras e canhão anti-carro.*

#### **Objectivo do exercício**

Dispositivo e emprêgo do pelotão no ataque e destruição das armas que defendem a posição.

# Revista da Cavalaria

## Situação

O 1.º Esquadrão do Regimento de Carros de Combate n.º 1 faz parte da guarda avançada de uma coluna em marcha que vinda do N. se dirige para S. através da povoação da AMADORA.

O 1.º pelotão<sup>(1)</sup> daquele Esquadrão<sup>(2)</sup> constitui a *vanguarda*<sup>(3)</sup> marchando a cêrca de 600 ms. à frente do grosso do Esquadrão.

Elementos motorizados informaram já não se encontrar ocupada pelo inimigo aquela povoação, mas assinalaram encontrar-se ocupado o CASAL DO BOREL, tendo verificado ali a presença de um anti-carro e metralhadoras; elementos inimigos que ocupavam o M.º DA ATALAIA retiraram já perante a pressão dos nossos elementos que actuam no flanco esquerdo.

## Situação do inimigo

O inimigo protege a retirada das suas tropas que retiram ao longo das estradas QUELUZ-CASAL DO BOREL-CRUZAMENTO QUATRO CAMINHOS e AMADORA-CRUZAMENTO QUATRO CAMINHOS, tendo instalado um pelotão de metralhadoras com um canhão anti-carro por CASAL DO BOREL com o fim de bater a orla da povoação da AMADORA e estabelecido potentes barricadas naquelas estradas a fim de retardar a progressão das nossas tropas.

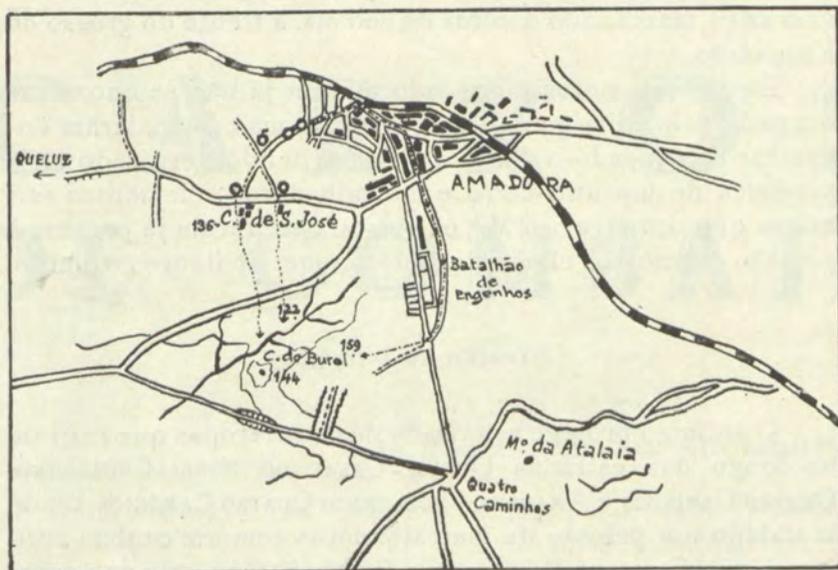
## Desenvolvimento do ataque

O pelotão da vanguarda atravessa a povoação da AMADORA e verificando existir um obstáculo — fôssco anti-carro — na frente e paralelamente à orla da povoação, obstáculo êste que não pode ser preparado pelos elementos de que dispõe para os carros o poderem passar com a facilidade e rapidez que a situação requiere, tanto mais que a orla se encontra batida pelos fogos das armas automáticas da posição inimiga, dispõe-se a desembocar da povoação pelo caminho junto ao CASAL DE S. JOSÉ por não existir já aqui aquêle obstáculo<sup>(4)</sup>.

## Revista da Cavalaria

A 1.<sup>a</sup> Secção que marcha em secção ponta da vanguarda<sup>(5)</sup> logo que desemboca daquele caminho é alvejada pelo fogo do anti-carro inimigo; imediatamente a secção recua e se abriga a coberto do Casal<sup>(6)</sup>; o comandante da secção em ligação pela rádio informa o seu comandante de pelotão<sup>(7)</sup>.

O comandante do pelotão de vanguarda adianta-se tanto quanto lhe fôr possível para pessoalmente se poder informar



da situação e fazer o reconhecimento do terreno tendo em vista o emprêgo do seu pelotão<sup>(8)</sup>.

Em face do reconhecimento feito, resolve atacar com o seu pelotão a posição inimiga, e para isso dá as ordens às suas secções de forma que:

1.<sup>a</sup> Secção: enquanto o carro n.º 1 — carro do comandante da Secção — o mais coberto possível, apoia violentamente pelo fogo e cobre a frente com fumos, o carro n.º 2, a coberto da cortina de fumos por aquêle e por êle próprio estabelecida, desemboca com a maior velocidade<sup>(9)</sup> e dirige-se o mais depressa possível, aproveitando todos os desenfiamentos que o terreno ofereça, até ao fôssco da pista de obstáculos que compartimenta o campo neste lanço, onde entra absoluta-

## Revista da Cavalaria

mente a coberto<sup>(10)</sup>; aqui lentamente avança até à crista da altura que se segue àquêlé fôssó por forma a ficar apenas com a tôrre enfiada<sup>(11)</sup> — armas a rasar a crista — para então apoiar agora por sua vez com fumos e fogo violento também a rápida progressão do carro n.º 1 que em posição se encontrava<sup>(12)</sup>; na rápida progressão efectuada neste lanço pela secção, o carro do comandante de pelotão apoia também essa progressão, sempre que tal entenda necessário e lhe seja possível, quer por meio de fumos quando os carros desembocam, quer pelo fogo durante aquela<sup>(13)</sup>.

Logo que o carro n.º 1 se encontra na posição de «tôrre enfiada», tal como o carro n.º 2, são agora êles que estabelecem uma cortina de fumos na frente da posição inimiga e a batem pelo fogo, para que efectue agora a mesma progressão o carro do comandante de pelotão, que, tal como a Secção no fim do lanço, se disporá a coberto da mesma altura, de forma que os três carros possam bater a posição inimiga com o fim de a fixarem.

2.ª Secção: Ao mesmo tempo que foi iniciado o movimento da 1.ª Secção, a 2.ª Secção põe-se imediatamente em marcha absolutamente a coberto, pela estrada a N. da povoação, deslocando-se rapidamente e rodeando esta até atingir o cruzamento desta estrada com a de AMADORA-Cruzamento QUATRO CAMINHOS, segue por esta até ao Batalhão de Engenheiros, donde, a coberto dos seus edifícios, se desloca até junto do último — Estação de Serviço desta Unidade; aqui aguarda ordens para o ataque final.

Ataque final: Logo que o carro do comandante de pelotão e os da 1.ª Secção se encontram em posição na altura em frente da posição inimiga, atrás da crista e apenas com as «tôrres enfiadas», atacam violentamente com os fogos das suas armas a resistência inimiga, fixando-a,<sup>(14)</sup> enquanto que à ordem do comandante de pelotão, os carros da 2.ª Secção desembocam do coberto onde se encontravam e finalizando a sua manobra envolvente<sup>(15)</sup> deslocam-se rapidamente, progredindo com a maior velocidade em direcção à posição inimiga, através do campo que a esta conduz, e procurando neste ataque de flanco, pôr fora de combate com o intenso fogo das suas metralhadoras os serventes das armas inimigas; continuando a sua marcha inutilizam estas por esmagamento<sup>(16)</sup>.

# Revista da Cavalaria

## Local de reunião <sup>(17)</sup>

Dominada a resistência inimiga, o pelotão reúne na estrada QUELUZ-Cruzamento QUATRO CAMINHOS e o comandante de pelotão *informa* <sup>(18)</sup> o seu comandante de esquadrão, prosseguindo a marcha, conforme ordens recebidas.

## NOTAS E CONCLUSÕES SUMÁRIAS

(1) O pelotão é a unidade elementar de combate, isto é, a mais pequena unidade que pode ser empregada em qualquer manobra táctica; é constituído pelo carro de comando e por 2 secções a 2 ou 1 carro cada.

(2) O esquadrão é a unidade táctica fundamental, isto é a mais pequena unidade de manobra que por si só é capaz de realizar tôdas as missões compatíveis com o seu efectivo nas diferentes fases da batalha, devendo dispor de todos os elementos que necessita para poder destacar-se e viver e combater isoladamente, estando apto a desempenhar-se de missões em que tenha de contar apenas com os seus recursos, podendo portanto actuar independentemente; o esquadrão é constituído por comando, trem e 3 a 4 pelotões.

(3) O esquadrão nas marchas para o inimigo articula-se de forma que marcha coberto por uma segurança que se denomina «vanguarda» que precede o grosso do esquadrão à distância de 600 a 1.000 metros, marchando o comandante de esquadrão na testa do grosso.

(4) Conhecendo-se a presença do inimigo e verificando-se que um obstáculo pode demorar a progressão dos carros, é preferível, desde que tal seja possível, evitá-lo, a fim de não lhe retirar a sua velocidade de ataque, característica que há que explorar de forma a permitir efectuar a acção com rapidez e a impedir ou retardar as reacções inimigas no tempo e no espaço.

(5) Em princípio, um pelotão em vanguarda adopta o seguinte dispositivo de marcha: na frente uma secção denominada secção ponta, com os respectivos carros a distância variável entre si de forma que o carro que segue na frente possa sempre ter o apoio do que se lhe segue; o comandante do pelotão marcha na testa da 2.<sup>a</sup> secção a distância da 1.<sup>a</sup> que lhe permita ter garantida a sua liberdade de acção em caso de encontro com o inimigo, de forma a dar-lhe tempo de precisar a situação e ver o que convém ordenar à secção que se lhe segue; os carros da 2.<sup>a</sup> secção marcham com distâncias de segurança tão grandes quanto o permita a visibilidade.

(6) Desde que se é surpreendido pelo inimigo, imediatamente os carros devem primeiro que tudo abrigar-se e só depois procurar esclarecer a situação.

(7) Logo que o inimigo se revela, o comandante da secção ponta deve imediatamente informar o comandante de pelotão.

## Revista da Cavalaria

(8) O comandante de pelotão deve procurar fazer o reconhecimento com o maior detalhe e precisão, de forma a ficar com uma idéia nítida da situação e do terreno que lhe permita determinar a manobra e dar as ordens correspondentes.

(9) Os carros devem utilizar grande velocidade de progressão, sobretudo em terrenos não ondulados que não lhes permita utilizar o terreno de forma a fazerem-no a coberto, visto que há que reduzir ao mínimo o tempo em que os carros estejam debaixo dos fogos inimigos, além de que quanto maior for a velocidade menor será a precisão do tiro inimigo.

(10) Todos os cobertos que o terreno ofereça devem sempre ser utilizados pelos carros, quer na aproximação, quer no ataque, porquanto é da judiciosa utilização do terreno que muito depende o êxito da acção.

(11) Ao abordar uma crista devem os carros fazê-lo lentamente até que o apontador pela luneta de pontaria veja o objectivo, ficando assim apenas a torre visível enquanto que o resto do carro fica protegido, apresentando em consequência ao inimigo o menor alvo possível; nesta posição o chefe do carro e o apontador têm visibilidade sobre o inimigo, não a tendo já o condutor que então procede de acordo só com as ordens do chefe do carro; convém antes de tomar esta posição — torre enfiada — tomar a de «carro desenfiaado» em que o carro se encontra todo a coberto, para que desta posição o chefe de carro fora da torre ou em cima dela mesmo, possa reconhecer a posição inimiga e então ordenar ao condutor para lentamente progredir até ficar só com as armas a rasar a crista.

Há que ter em conta na posição «torre enfiada», o fundo em que esta se projecta, pretendendo-se que ela não se destaque no cenário da posição.

(12) É da maior utilidade o emprêgo dos fumos, quer para esconder ao inimigo os próprios movimentos ou uma manobra a realizar, quer para o «cegar» dificultando-lhe a sua precisão de tiro, visto que se cobre momentaneamente o campo de tiro das armas. Para que essas cortinas de fumo sejam eficazes é necessário que tenham a altura e espessura suficientes e quanto à extensão ela deve ser maior do que a zona a mascarar visto que em caso contrário o inimigo facilmente concentra os seus fogos, tornando-a ineficaz. Para o emprêgo dos fumos há que ter em consideração as condições atmosféricas que no seu emprêgo exercem grande influência, sobretudo o vento, que se é forte, e o tempo sêco, dissipam a nuvem rapidamente, enquanto que se o vento é suave e há umidade, favorece o emprêgo dos fumos.

(13) Fogo e movimento é o sistema a que os carros recorrem, de forma que um carro avança sob a protecção do fogo do outro, tal como no pelotão, uma secção em posição apoia pelo fogo a progressão da outra. É da judiciosa combinação da abertura de fogo em posição com os movimentos rápidos dos carros, alternando-se dentro das secções e destas dentro do pelotão, que pode resultar o aniquilamento das resistências inimigas e portanto o melhor êxito no ataque.

(14) Convém ao fixar uma resistência que os carros não se apresentem sempre no mesmo ponto, mas sim que mudem frequentemente de posição, a fim de não permitir ao inimigo a sua referenciação, ao mesmo tempo que o mantém indeciso não só sobre a composição da força que o

## Revista da Cavalaria

ataca como também do ponto em que cada carro actua, conseguindo-se assim uma valiosa «arma»: a surpresa; para tal o carro sai da posição de «tôrre enfiada» em marcha atrás para depois ir então aparecer noutro ponto onde o inimigo o não espera, novamente na posição de «tôrre enfiada» variando os carros assim a sua situação perante a resistência inimiga.

(15) As resistências não devem ser totalmente atacadas de frente, mas sim fixadas de frente e envolvidas, conjugando assim essa fixação com uma acção de envolvimento que permita atacar de flanco a posição inimiga com os fogos das metralhadoras dos carros a fim de eliminar os serventes das armas que guarnecem aquela posição.

(16) Mesmo que os serventes das armas tenham sido eliminados torna-se indispensável destruir estas a fim de não poderem voltar a ser utilizadas pelo inimigo.

(17) Sempre que se inicia qualquer acção, é necessário marcar um local de reunião, para que terminada aquela os carros imediatamente reúnam e de forma que anulada a defesa inimiga, a marcha possa prosseguir assegurando logo a continuidade do avanço.

(18) O comandante de esquadrão deve ser sempre informado de todos os acidentes que à «vanguarda» se revelam, devendo a par e passo ter conhecimento da situação e sobretudo sempre que qualquer facto a altere.





# EXPLOSIVOS

pelo Capitão AMADEU BUCETA MARTINS

## A — GENERALIDADES

### AS DESTRUÍÇÕES NO CAMPO DE MANOBRA ESTRATÉGICO E NO CAMPO TÁCTICO

O emprêgo dos explosivos não é mais, afinal, do que um processo de *destruições* e isso justifica — que se faça um preâmbulo sôbre «destruições». As destruições podem considerar-se como *arma* e como *meio de manobra*, uma vez que são utilizadas para parar ou, pelo menos, dificultar o movimento do adversário, ou para canalizar o seu avanço conforme os interesses da idéa de manobra do Comando.

Assim lhe têm chamado os mais abalizados tratadistas na matéria.

## Revista da Cavalaria

As destruições estão sempre ligadas a um conceito de defensiva, até quando empregadas em determinado sector ou direcção como meio de segurança de flanco de uma manobra ofensiva. Arma de defesa, meio de manobra defensiva, são pois os significados tácticos do vocábulo «destruições». O papel material das destruições não é outro, afinal, do que o de criar obstáculos.

A acção da *destruição* é, pois, uma *acção passiva de resistência*; mas pode degenerar numa *acção activa*, se a *destruição* é feita com dispositivos de retardamento — que alemães e russos empregaram nesta guerra em tão larga escala — ou se no local e imediações da destruição são dispostos, bem dissimulados, *armadilhas activas* (petardos com processos de rebentamento eléctricos, minas dissimuladas, etc.).

As destruições podem ser utilizadas como meio de *manobra estratégica* ou meio de *manobra táctica*.

*No primeiro caso* visam — desde a protecção das fronteiras, em ligação com a fortificação permanente, até à defesa em profundidade do território e à cobertura de grandes movimentos de retirada estratégica — visam, dizia, a reduzir a capacidade de movimento e manobra do exército inimigo.

*No seu emprêgo táctico*, as destruições aplicadas em zona restrita pelos comandos tácticos, têm em vista dificultar os movimentos das tropas e das armas do inimigo no campo de batalha, em resumo, dificultar as operações tácticas do inimigo na referida zona e servir a segurança do comando e das tropas amigas que nela actuam.

Fazem-se à frente das tropas inimigas para dificultar a sua tomada de contacto ou deter o seu ataque conforme o momento e local em que se aplicam; para dificultar o seu avanço na exploração do sucesso, gastando-lhe a capacidade de movimento, senão pela detenção do seu primeiro escalão, pelo menos pela paralização dos remuniamentos e reabastecimentos desse escalão, e até, pela impossibilidade do seu apoio pela Art.<sup>a</sup> e Carros.

Fazem-se à retaguarda do inimigo — e é esse um dos papéis dos «raids», se nos permitem o termo cavaleiro — precisamente para lhe cortar pontos de passagem e nós de comunicações importantes no jôgo do movimento das tropas

## Revista da Cavalaria

em retirada, ou para lhe inutilizar instalações e vias de abastecimento na ofensiva.

No emprêgo estratégico das destruições recorre-se às destruições das vias de comunicação de tôda a espécie: — estradas, vias férreas — e das instalações afins, na maior profundidade possível e faz-se desaparecer tôda a espécie de recursos que o inimigo pode utilizar (víveres, forragens, munições e gasolina) incluindo destruição de fábricas, armazéns e depósitos e até dos próprios centros de produção de matérias primas (poços, minas, etc.).

No campo tático não se reconheceu durante muito tempo o valor das destruições na mesma proporção que na sua aplicação estratégica.

Todavia, já na grande guerra de 1914-1918 alguns factos permitiram constatar o grau do valor tático das destruições.

O facto da destruição feita não parar sôbre o próprio local, a infantaria inimiga, não é motivo para se julgar que não seja eficaz. Uma vez que o sistema de destruições permita organizar uma série de *brechas* em profundidade, capazes de impedir as viaturas de transporte e reboque das armas pesadas e a artilharia, bem como as viaturas de remuniciamento e reabastecimento, de acompanhar a progressão da infantaria, o ataque desta, perde rapidamente o seu vigor e o avanço é senão paralizado, pelo menos fortemente demorado, dando tempo para o lançamento do contra ataque ou da contra ofensiva.

Modernamente, já não se pode duvidar da importância que a motorização dos Exércitos veio dar ao papel tático das destruições, visto que as operações táticas se baseiam na deslocação automóvel das tropas e materiais além do transporte automóvel dos abastecimentos e evacuações.

Mas a guerra moderna veio criar um outro papel das destruições, êsse nitidamente ofensivo a que podemos chamar — destruições de assalto — novo papel a encarar para os sapadores, ampliando a sua organização.

Seja como fôr, e designadamente no campo tático, uma observação importante se oferece sôbre o emprêgo das destruições defensivas:

«a de que as destruições se empregam, como regra, em combinação com obstáculos para constituir as chamadas *bar-*

## Revista da Cavalaria

*ragens* cujo fim é, afinal, *retardar* ou *parar* com forças fracas, um inimigo nitidamente superior em número e em meios».

Uma vez que tratar de explosivos é tratar de destruições e que estas afinal são um elemento das *barragens* não posso furtar-me a tocar ao de leve este assunto.

Uma barragem para ter eficácia, precisa de interromper tôdas as vias de comunicação penetrantes da zona a barrar e de se sucederem as interrupções em profundidade. Mas o conjunto de obstruções a que dá lugar um «plano de barragem estratégica», não podem acometer-se ao mesmo tempo, porque exigem muito tempo e material; há que escalonar a sua execução segundo certa ordem.

Em primeiro lugar convém fazer uma *cortadura* que intercepte tôdas as vias de comunicação penetrantes que o inimigo possa seguir: ao conjunto das destruições que formam uma tal cortadura é que se chama a *série mínima*.

Cada itinerário penetrante é interrompido por uma *grande destruição* ou por um grupo de pequenas destruições equivalendo à importância de uma grande destruição, isto é, cuja reparação exija um lapso de tempo não inferior a 24 horas. As restantes destruições que se devem fazer para completar a barragem, dando-lhe a profundidade desejada formam as *séries complementares*.

Na série mínima teremos, pois, que cortar todos os caminhos por uma *brecha*, designando por *brecha* uma interrupção feita numa comunicação, capaz de impedir o trânsito de viaturas.

Conforme a sua natureza e eficácia em tempo, a *brecha*, pode classificar-se como:

- *inutilização ou corte*, quando se trata de pequenas destruições que conseguem apenas paralizar a circulação durante algum tempo, com possibilidade para quem a produziu de uma rápida reparação.
- se a interrupção é obtida pela acumulação sobre um ponto da via de comunicação de materiais mais ou menos pesados, mas removíveis, os quais por vezes se ligam ao chão (a interrupção designa-se por *obstrução* barricadas, abatizes, piquetes anti-carro, etc.).

## Revista da Cavalaria

Um sistema de destruições constituído por uma só linha de *dispositivos* ou *brechas* a tóda a largura da zona a barrar designa-se por cortadura.

As destruições quer no campo estratégico como no tático empregam-se geralmente:

a) Na manobra em retirada, englobando nesta designação a própria retirada, para ganhar tempo que facilite o reagrupamento das fôrças ou a sua recolha a um sistema defensivo forte e preparado à retaguarda.

b) Para cobrir uma posição defensiva. *Na frente* da posição retarda a colocação pelo inimigo dos meios de ataque. Na própria posição defensiva torna difícil a rotura, permitindo a economia e rendimento no emprego dos meios activos da defesa — os fogos.

c) Para cobrir *uma ala*, à qual o comando não pode afectar senão meios reduzidos. No campo estratégico englobaremos o caso especial da protecção dos flancos das regiões fortificadas.

As grandes destruições, que exigem forte especialização do pessoal e ferramentas e maquinaria pesada, terão de ficar a cargo de unidades especializadas de engenharia, por isso, as Div., Br. Cav. e C. E. dispõem de unidades de *sapadores mineiros*, que são auxiliados na execução pela mão de obra das unidades de pioneiros.

As pequenas destruições podem ser executadas pelas próprias tropas, que, para isso, dispõem nas pequenas unidades, de fracções especializadas — os pelotões de sapadores regimentais e dos G. Cav.

Cada R. I. ou Batalhão de Caçadores dispõe no comando do Reg. — na Formação — de um pelotão de sapadores dispondo de três Secções de sapadores. Na Cavalaria o regimento a cavalo ou motorizado, dispõe na Formação, fazendo parte do Dest. do Comando, de um pelotão de sapadores, com duas secções de sapadores, cada uma delas com 1 sargento, um cabo e 11 soldados sapadores e uma secção anti-gás. O pelotão de sapadores dispõe de duas viaturas de ferramentas e explosivos (caminhetas auto de carga até 1.600 kgs.).

## Revista da Cavalaria

O G. Cav., dispõe de um pelotão de sapadores com uma secção de sapadores, uma secção anti-gás e uma viatura de ferramentas o que, dado o papel que os G. Cav. podem assumir modernamente na constituição dos destacamentos retardadores e a tarefa que a estes pode competir na execução de pequenas destruições e lançamento de fogo a outras, é lícito considerar pouco. Parece antes razoável dar aos pelotões de sapadores do G. Cav. constituição idêntica à dos pelotões regimentais.

Quanto a dotações de material — explosivos — adiante nos referiremos ao assunto, ao tratar propriamente do material de explosivos.

Antes porém de terminar este capítulo em que trato do emprego tático dos explosivos, não quero deixar de tocar algumas observações de detalhe que parecem mais importantes no que respeita à tática das destruições:

1.º A espécie de destruição e obstáculo a empregar numa brecha ou numa cortadura e, bem assim, a extensão que deve abranger o sistema a montar, depende — como todos os problemas táticos — da missão que se atribui à destruição, da situação designadamente do inimigo, do terreno em que se pretende praticar as brechas e dos meios de que se disponha. É evidente que a eficácia de uma barragem é tanto maior quanto maior forem a largura e a profundidade da zona barrada.

2.º As destruições contra infantaria devem ser cuidadosamente camufladas e, para isso, o seu traçado deve coincidir com o dos obstáculos naturais. Através da brecha e na sua vizinhança devem colocar-se cargas explosivas com retardamento e minas bem dissimuladas. É o receio do encontro dessas surpresas, que faz com que o inimigo no torneamento da brecha, quanto possível, avance cautelosa e, por isso, demoradamente.

3.º Por outro lado os locais das destruições devem poder ser batidos depois da destruição feita, por forma a dificultar o mais possível a sua reparação e o restabelecimento de trânsito.

## Revista da Cavalaria

Como por outro lado convém que a artilharia inimiga não possa, à retaguarda da cobertura, alcançar com os seus fogos a posição que esta cobre, verifica-se que a zona mais favorável para o estabelecimento da barragem principal de destruições (série mínima) é a do alcance da artilharia.

4.º Por fim, deve-se observar que, para serem eficazes as destruições (brechas) devem ser colocadas em desfila-deiros tácticos de qualquer natureza, ou, de maneira geral, em lugares onde não seja possível torneá-las: sôbre taludes escarpados, nas estradas e caminhos ou vias férreas enter-radas, sôbre as passagens que atravessam as regiões pantanosas ou alagadas, à retaguarda de curvas bruscas em que as vistas são curtas, etc....

5.º Aumenta-se ainda o processo das destruições empregando processos diferentes nas diferentes brechas, colocando cargas ocultas nos locais das destruições e suas vizinhanças; empregando falsas destruições misturadas com verdadeiras.

6.º As vias de comunicação mais importantes, quer dizer as que oferecem não só um interesse local, mas geral, para o conjunto das operações, podem ser interrompidas com grandes destruições — obstruções a fundo — para o maior tempo possível, ou apenas com interrupções ou obstruções ligeiras para curto prazo, conforme o que se pretende.

As grandes obstruções implicam a destruição de obras de arte e instalações de tráfego de maior importância. Só podem ser feitas essas destruições por ordem do Comando em Chefe ou do Comando Superior do agrupamento estratégico que opera na zona de operações considerada, por delegação do primeiro, podendo êsses delegar nos comandos das G. U. tácticas que operam nos diferentes sectores dessa zona.

As *pequenas destruições* e obstruções destinadas a dificultar localmente a acção das tropas inimigas, podem e devem ser feitas por iniciativa de todos os graus do Comando, dentro da sua zona de acção, sempre que o comando de que se depende não tenha dado ordem expressa em contrário.

As grandes restrições na iniciativa do emprêgo de destruições, sôbre o pretexto de prejudicarem eventuais operações ofensivas preparadas pelo comando, não se justificam

## Revista da Cavalaria

na maior parte dos casos e os exemplos da última Grande Guerra e os da presente bem o confirmam.

Além de tudo porque se o inimigo recuar ele se encarregará de fazer a destruição que nós quisemos poupar.

7.º Aos comandos a quem competir determinar as destruições, cabe a responsabilidade não só da ordem de execução, como até da omissão dessa ordem e compete-lhe dar às forças encarregadas da sua execução instruções claras e concretas sobre o que se pretende obter e ainda sobre:

- a natureza e extensão da destruição que se pretende.
- a indicação de quem vai utilizar o efeito da destruição uma vez executada; e indicações eventuais sobre as passagens a deixar na obstrução, para a passagem de tropas amigas. Onde devem ficar essas *passagens* a quem cabe a responsabilidade de dar ordem para as abrir e encerrar. As condições em que será assegurada a guarda dessas passagens deve ser comunicada a tempo a todos os interessados;
- o começo e fim do trabalho de preparação da destruição;
- quando devem ser colocadas as cargas de explosivo;
- a quem compete o lançamento do fogo e em que condições deve ter execução;
- meios de transmissão e sua utilização, para ligar o destacamento que prepara a execução o comando que a determina e comando local; e entre o elemento que deve desencadear a destruição, o comando que a determina e o comando das tropas em proveito de quem funciona a destruição; só a T. S. F. e estafetas podem satisfazer para este serviço.

8.º O momento de lançamento de fogo — constitui o problema mais delicado do problema tático das destruições porque quando feitas prematuramente podem causar grave demora à manobra em curso, designadamente criando fatais dificuldades de ligação transversal e deixando à mercê do inimigo forças amigas mais ou menos importantes; quando a ordem de lançamento de fogo não chega a tempo e o agente de lançamento de fogo, não tem por si ou por dele-

## Revista da Cavalaria

gado do comando junto de si, instruções e iniciativa para escolher oportunidade, acontece muitas vezes que não chegam a fazer-se.

Se por um lado há interesse em que a ordem de lançamento emane de graus elevados do comando abrangendo a situação no conjunto, a verdade é que a maior parte das vezes e a despeito dos riscos da falta de critério fundamentado é preciso delegar a ordem num comando subordinado local, ou no próprio agente de execução do lançamento.

Assim numa barragem preparada, é vulgar serem as destruições das vias de comunicação e instalações que não atingem os itinerários de retirada, executados com certa antecedência por ordem do C. E.; as destruições sobre os itinerários de retirada são executados à ordem dos comandantes das G. Ret. ou destacamentos retardadores, em que foi delegada essa iniciativa.

### B—OS EXPLOSIVOS E A TÉCNICA DO SEU EMPRÊGO

Por muito que queira fugir da minha exposição aos pormenores técnicos sobre os explosivos, não posso deixar de sobre estes dar algumas indicações.

Em primeiro lugar definamos:

Explosivos são os corpos capazes de se transformar rapidamente em gases, a elevada temperatura. Têm uma composição química instável e tendência para tomar outra mais estável. A *explosão* não é mais que a reacção química por meio da qual se verifica aquela transformação.

Para que a explosão se produza é preciso porém que se reúnam determinadas condições de temperatura e nos explosivos que se usam na prática, é indispensável que a temperatura de reacção, seja superior à normal, sem o que não daria segurança no seu manuseamento e emprêgo. De sorte que, para produzir a explosão, é necessário levar o explosivo a uma temperatura elevada de explosão, mediante um choque violento ou outra qualquer fonte de calor. A velocidade de propagação da reacção explosiva desde o ponto em que se inicia até ao resto da massa do explosivo não é a

## Revista da Cavalaria

mesma para todos os explosivos e, até dentro do mesmo explosivo pode variar devido a causas externas, tais como a temperatura, a pressão e o impulso inicial dada a onda explosiva.

Segundo o valor crescente da velocidade de propagação da reacção explosiva, a reacção química pode assumir o aspecto de: *deflagração, explosão e detonação*.

Os explosivos, segundo o seu modo habitual de transformação em gases, classificam-se por isso em:

a) *detonantes*, como o fulminato de mercúrio, em que a produção de gases é tão rápida que dão lugar a enormes pressões sobre os corpos vizinhos, efeito este que se aproveita para criar as condições de explosão de outros produtos mais lentos.

b) *rápidos, vivos ou brisantes*, como são chamados os explosivos vulgarmente;—o trotil ou o dinamite por exemplo.

c) *lentos de projecção, propulsores ou ordinários*— a pólvora por exemplo.

Devemos acentuar que um mesmo explosivo pode decompor-se de maneira diferente à ordinária, se concorrem circunstâncias especiais.

A onda explosiva de natureza fisico-químico que se produz ao chegar à superfície do explosivo cessa, mas prolonga-se no meio que o rodeia por outra onda chamada *onda de pressão ou de choque*, esta de natureza física apenas, que se transmite ao exterior em todas as direcções dando lugar à compressão ou rotura dos objectos próximos e até à explosão de outra carga explosiva que se encontre próxima e que tenha recebido energia suficiente para elevar a sua temperatura à da explosão.

É às explosões assim provocadas que se chamam explosões por *simpatia* ou por *influência*, de que é um caso especial o da acção das *escorvas*.

Estas não são mais do que corpos detonantes, de baixa temperatura explosiva, que por simpatia provocam a explosão dos explosivos ordinários, de alta temperatura de reacção. Os detonadores ou escorvas são corpos que exigem cuidado no seu manuseamento e transporte, mas que não oferecem

## Revista da Cavalaria

perigo especial, uma vez que se trata de massas explosivas muito pequenas e de pequenas quantidades. Basta não as transportar ligadas aos explosivos e ter certo cuidado em evitar os choques e atritos violentos.

Devido ao vácuo que se forma em redor do foco de explosão, a tóda a onda de choque succede outra de direcção inversa chamada *onda retrógrada*. É este duplo fenómeno das ondas de choque e retrógrada que produz o chamado *choque explosivo* o qual provoca os danos produzidos a grande distância quando explode uma grande massa de explosivos.

As características práticas dos explosivos, que mais interessa conhecer para o seu emprêgo são:

- a sua *potência*, traduzida na maior ou menor energia e efeito da sua explosão gasosa;
- a *segurança*, traduzida na maior ou menor sensibilidade ao choque, ao atrito e à temperatura e ainda na aptidão para a explosão por simpatia.
- a *conservação*, traduzida na maior ou menor facilidade de decomposição por influências exteriores, tais como o calor, a umidade e a luz.
- a sua *velocidade explosiva*, que deu lugar à sua classificação que já enunciamos.

Os explosivos mais usados são, pela ordem decrescente da sua potência:

— o trotil . . . .	velocidade explosiva de	7.000	m/seg.
— o alg. pólvora .	»	»	» 6.000 »
— a amonite. . .	»	»	» 3.000 »
— a chedite . . .	»	»	» 2.000 »
— a pólv. negra .	»	»	» 500 »

modernamente empregam-se designadamente nas bombas de avião e voadoras, explosivos de potência muito superior e que são invenções recentes, algumas ainda secretas.

O *trotil* pelas suas propriedades de fraca sensibilidade ao choque, atrito e calor e à decomposição pela umidade,

## Revista da Cavalaria

bem como pelas facilidades de segurança que daí resultam no seu emprêgo e transporte, é o explosivo de uso militar ordinário pelas tropas. É conhecido em Espanha, por *trilicão*, na Alemanha por explosivo 02, por *tritolo* na Itália, *tolite* em França e trotil em Inglaterra e entre nós.

É quimicamente o trinitrotobrane, de côr branco sujo e emprega-se em petardos.

É um explosivo seguro no transporte e armazenagem; não se altera na água, o que permite empregá-lo em cargas sub-aquáticas; pode-se cortar à navalha sem perigo de explosão, o que facilita a composição das cargas para adaptação.

Ao ar livre o trotil arde sem explodir, mas pôsto em contacto com produtos a temperaturas superiores a 300°, (por exemplo o carvão ou ferro ao rubro) a produção de gases é tão rápida que se dá a explosão. Uma bala de espingarda disparada contra um petardo atravessa-o sem que se dê a explosão por choque. Mas pode fazê-lo arder e o calor da combustão acabar por o fazer explodir. Um empate de artilharia ou de canhão anti-carro provocará a explosão.

Os gases de trotil são venenosos.

Para iniciar a explosão dos petardos usam-se os *detonadores* (cápsulas de fulminato de mercúrio). O manejo dos detonadores exige certos cuidados, embora o resultado da detonação, só por si, não seja muito perigoso por falta de potência.

Um choque ligeiro ou atrito, pode fazê-los detonar; bem assim o contacto com qualquer corpo em ignição ou acção de faísca eléctrica, do ácido nítrico ou sulfúrico. Alteram-se com a umidade facilmente. Os detonadores compreendem um cilindro de latão contendo 2 grs. de fulminato, tapado por um tubozito interior com um orifício para a passagem do fôgo. Segundo a sua potência os detonadores são numerados de 1 a 10. Para dar tempo ao afastamento do pessoal e para provocar a explosão a distância os detonadores são ligados a *mechas*.

Para pegar fôgo a estes, podem-se usar os *acendedores próprios*, fósforos, a ponta de um cigarro a arder.

Há dois tipos de mecha: *lentas* e *rápidas*.

No tipo de mecha lenta que utilizamos, o Cordão Bickfort, a velocidade de combustão é de um cm. por segundo;

## Revista da Cavalaria

nos rápidos e nos chamados *detonantes* a velocidade é de 100 m/seg. a 3.000 m/seg.

A mecha lenta ordinária é formada por uma alma em polvorim (pólvora negra) revestido de fios de juta, cânhamo ou algodão, com uma camada preservadora de alcatrão. São exteriormente de côr branca, preta ou amarela. São bastante seguros, mas devem ser conservados em lugares temperados e secos, revestindo-se as extremidades para os preservar da umidade. Os *cordões impermeáveis* são revestidos de guta-percha, o que permite usá-los em meios úmidos.

O cordão *rápido* é revestido por fios de linho encerados e exteriormente é de côr alaranjada. Há ainda mechas detonantes com a alma carregada por um explosivo rápido num envólucro de estanho protector. Estas mechas detonantes empregam-se quando se pretende destruir simultaneamente várias obras colocadas em locais diferentes por comando a distância. Os detonadores podem ser constituídos por tubos metálicos contendo uma pequena cápsula de explosivo, que actua pela incandescência de dois filamentos colocados no interior e que se fazem atravessar por uma corrente eléctrica.

Estes detonadores empregam-se para reforçar a acção das escorvas no caso de explosivos com fraca aptidão para o rebentamento por simpatia ou para grandes massas explosivas.

O *detonador* completo é fornecido já, com a reunião do detonador, da mecha e do acendedor.

O escorvamento pode fazer-se, pois, de três maneiras, ligando:

- a) Escorva — carga explosiva
- b) Escorva — detonador — carga explosiva
- c) Escorva — cordão detonante — carga explosiva.

O explosivo usado pelas tropas, é constituído por petardos de *trotil*.

Os E. a cav., segundo os quadros orgânicos de material de 1915, tinham nos seus carros de ferramenta m/916:

- 214 petardos cilindricos m/915 (de 110 grs.)
- 110 petardos prismáticos m/915 (de 220 grs.)

## Revista da Cavalaria

Modernamente encara-se no nosso exército o emprêgo de petardos prismáticos m/44 n.ºs 1, 2, 3 e 4, com 70 a 1.000 gramas de trotil e de petardos cylindricos m/44 n.ºs 1, 2, 3 e 4 com pesos variando de 50 a 400 grs. Os petardos são fornecidos, em geral, envolvidos em uma capa de papel parafinado (ou cobre electrolítico).

Não estão fixados — que eu saiba — as dotações das unidades.

Os acessórios para o rebentamento constituem a carga n.º 26 do material de sapadores compreendendo uma «bolsa de acessórios de destruição m.940 com:

- 2 metros de cordão Bickford
- 2 metros de cordão detonante
- 4 escorvas de fulminato
- 1 trado de 30 mm.

Na secção de sapadores há quatro cargas n.º 26 e na viatura de sapadores outras 4 o que perfaz 8 bolsas com acessórios.

### EMPRÊGO DOS EXPLOSIVOS

Continuando a focar apenas os aspectos gerais, vejamos o seu emprêgo:

*Cargas:* podem introduzir-se no seio da massa a destruir (fornilhos), encostados a ela ou separadas.

Para se calcularem as cargas a aplicar nos forninhos, nas destruições de madeira em esquadria, roliças ou a distância, e em blindagens, existem fórmulas apropriadas, de extrema simplicidade, que não reproduzo aqui, por sairem do sentido geral que procurei dar a este trabalho.

Ainda pela mesma razão e sem os extensísimos pormenores próprios, limitar-me-ei a recordar algumas das principais destruições a obter com um número maior ou menor de petardos, colocados devidamente, segundo processos de sobejo conhecidos pelos especialistas:

Destruições de linhas telegráficas e telefónicas — árvores, palissadas e muros, linhas férreas, agulhas, travessas e

## Revista da Cavalaria

locomotivas, estradas, depósitos de água, pontes, chaminés e tórres, edificios e abrigos.

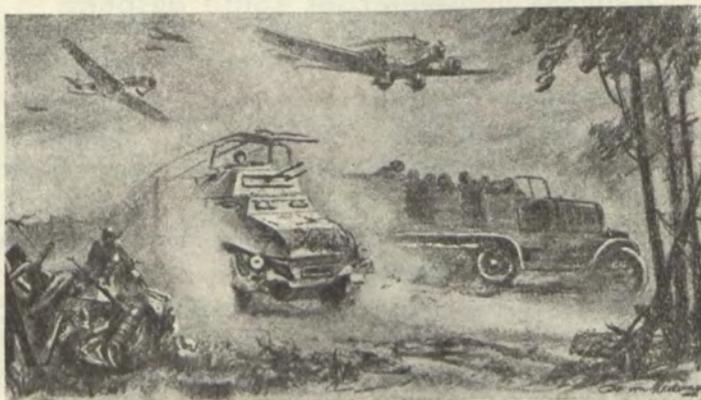
E para terminar: «*Minas, armadilhas, torpedos fluviaes*».

*As minas* podem ser:

- retardadas: com um dispositivo de rebentamento retardado para algumas horas ou meses.
- de contacto: cargas explosivas contidas em caixas ou granadas, enterradas a profundidade e munidas de um artificio de rebentamento para actuar pela passagem de tropas ou veiculo.

*Armadilhas* — minas colocadas em território abandonado ao inimigo; o meio mais usual de transmissão de fogo, é o eléctrico, provocado por um acto habitual, como seja, a abertura de uma porta, levantamento de um auscultador telefónico, deslocamento de qualquer objecto sobre uma mesa, etc.

*Torpedos fluviaes* — caixas metálicas carregadas com alguns quilos de explosivos, munidos de um dispositivo de rebentamento, que se empregam para destruir pontes improvisadas ou de equipagem, lançando-se na corrente a montante da ponte a destruir.





# Educação Física

*N*o Regimento de Cavalaria 1 realizou o Snr. Capitão José Costa Gomes uma conferência sobre Educação Física, que pelo Ex.<sup>mo</sup> Governador Militar de Elvas, foi dedicado à mocidade.

*Um pouco de história; o problema português; possibilidades de Educação Física; organização e metodização do Ensino; algumas considerações sobre desporto, tais foram os títulos da sua conferência da qual transcrevemos:*

## **Algumas considerações sobre desporto**

Consideramos o desporto como grau superior de educação física dando utilização a um conjunto de qualidades amontoadas nos períodos de formação que tornam reais e expressivas as possibilidades individuais.

O desporto não tem preocupações correctivas ou mesmo a idéia do desenvolvimento harmónico, mas apenas mercê de uma técnica cuidada preparar individuos para atingirem determinado resultado ou «performace».

A actividade física individual realizada exclusivamente à base de um desporto origina um ser detornado no sentido em que determinados grupos musculares são chamados a trabalhar mais intensamente.

## Revista da Cavalaria

Na idéia preconcebida do melhor resultado avivada pelo espirito de luta na acção as capacidades individuais são excedidas sendo indispensável um contrôlo médico para que não provoque estragos orgânicos de certa gravidade.

Pelo desporto o homem dá realização a um grande número de determinantes da sua vida psíquica. Numa idéia permanente de aperfeiçoar-se, apaixona-se esquecendo contrariedades de vida ou distraíndo a imaginação das fontes de vício, adquirir endurance, a noção da necessidade de cooperação, domínio e confiança em si próprio.

Concluindo diremos que as actividades desportivas têm um fundo benéfico de incomensurável valor desde que os seus praticantes tenham:

- Uma preparação física anterior.
- Um espírito dirigido no sentido dos sentimentos positivos que elevam o homem.
- Uma vigilância médica permanente.
- Uma ginástica de conservação, beneficiação e compensação orgânica.

Os desportos nas mulheres deverão ser escolhidos entre aquêles que exigem esforços musculares pouco acentuados e mesmo êsses praticados sem espírito de competição.

O contrôlo do doseamento de esforço em competição torna-se de tal forma difícil que nos arriscamos a transformar um conjunto cheio de graça que Deus criou, num ser indefinido de arestas angulosas e feições carregadas, cedendo tudo o que nela havia em harmonia e beleza em favor de uma imitação grotesca do homem.





# As «poules» da S. H. P. na primavera de 1945

pelo Alferes LEMOS DA SILVEIRA

**S**e tivéssemos de sintetizar numa só palavra todo o desenrolar da série de «poules» organizada pela Sociedade Hípica na primavera de 1945, tal palavra seria — sucesso!

E escolheríamos essa expressão porque, de forma inegável, os fins em vista foram amplamente conseguidos.

No entanto, para que o êxito se torne absoluto, ou verdadeiramente triunfal, são indispensáveis certas modificações na orgânica destas provas de abertura da temporada de hipismo. Por isso, durante a nossa crónica, iremos enumerando diversas fórmulas tendentes a eliminar factos que achamos não haver razão de existir.

Depois desta explicação necessária — não vá o leitor julgar que as «poules» deste ano tiveram apenas defeitos, em vez de valiosas qualidades... — analisamos, um por um, os aspectos fundamentais da «Série de Poules» que há pouco terminou.

# Revista da Cavalaria

## 1 — A organização

Esta iniciativa da S. H. P., como dizemos acima, conseguiu amplamente os principais fins em vista:

- a) Proporcionar aos sócios provas-treinos nas condições habituais dos concursos hípicas;
- b) Contribuir para que o hipismo adquira uma característica que tão necessária lhe é — a popularidade.

Dois elementos importantes estiveram a favor da entidade organizadora: o tempo e a propaganda. Tôdas as tardes foram amenas — apenas uma prova não pôde realizar-se por motivo de mau tempo — e certos jornais desportivos fizeram óptima publicidade das «poules», rodeando-as de uma atmosfera de grande simpatia e interêsse.

As primeiras competições foram feitas no campo de treino, mas passaram depois a ser disputadas na pista de provas do Jockey Clube, o que representou um grande beneficio para os concorrentes, público e júri.

## 2 — As provas

Fizeram-se em cada dia, duas provas:

«S. H. P. — 1945», para cavalos não concursados ou pouco concursados, e não ganhadores;

«Taça Rodrigo de Castro Pereira», para os restantes.

Notou-se neste agrupamento de provas uma lacuna que é preciso eliminar. Houve cavalos que, pelo regulamento, foram obrigados a passar da primeira para a segunda, e tiveram sérias dificuldades...

Depois de se classificar três vezes numa prova da maior simplicidade, um animal pode não estar, obrigatòriamente, em condições de fazer «o máximo de velocidade com o mí-

## Revista da Cavalaria

nimo de faltas» (objectivo da competição) num percurso semeado de obstáculos bem mais complicados do que aqueles a que está habituado.

Porque não, três «poules», com exigências diferentes, como se faz na Escola Prática de Cavalaria?

A solução seria:

a) Uma prova muito fácil, com obstáculos de altura e largura reduzidas, para, em qualquer altura da temporada, «meter» cavalos;

b) Uma prova, com obstáculos um pouco mais elevados, e sérias dificuldades de condução, obrigando a apresentar já montadas mais maneáveis. Os percursos podem aumentar em dificuldade sem alterar a altura dos saltos... Nesta «poule» poderiam entrar também cavalos de categoria, mas ainda insuficientemente preparados;

c) Uma prova já de uma certa responsabilidade, para os outros.

Quanto a «handicaps», parece-nos melhor estabelecer todos de 10 cm. — para evitar aquela dança dos «centímetros para cima, centímetros para baixo». A ordem de entrada passa a fazer-se, muito simplesmente, pelo número de obstáculos com «handicap» de cada cavalo.

Dois obstáculos elevados ao vencedor, um ao segundo e terceiro classificados. Não vemos conveniência em «handicapar» até ao quinto — visto que um 5.º lugar, numa prova com uma dúzia de inscrições, não reflete categoria num cavalo...

### 3 — Os percursos

Os percursos da «S. H. P. — 1945», simples como convinha, foram feitos por alguns concorrentes em demasiado galope.

É necessário evitar toda a tentação de velocidade que, procurada prematuramente, pode tornar-se um factor de insucesso para o futuro. Não vemos inconveniente, por

## Revista da Cavalaria

exemplo, em haver numerosos ex-aequo para os percursos totalizando o mesmo número de pontos. Faça-se uma barage sôbre um único obstáculo progressivamente elevado — o que poderá dar, também, indicações âcerca do poder do animal.

Um esforço isolado será infinitamente menos prejudicial para o «aprendiz» do que um andamento demasiadamente vivo numa dezena de obstáculos... E, segundo a



*Capitão José Beltrão no cavalo «Kirsh», ex-«Chaimite», vencedor da «Taça Rodrigo de Castro Pereira»*

nossa maneira de ver, o salto no «seu» andamento é, verdadeiramente, a chave do ensino em obstáculos de um cavalo novato!

Os percursos da «*Taça Rodrigo de Castro Pereira*», fáceis a principio, tornaram-se progressivamente mais severos, a ponto de, em certos dias, não ter havido uma única prova limpa.

Os cavalos que, desde o inicio, entraram nesta «poule» cumpriram mais ou menos bem. Mas, a maioria dos que tiveram de passar da primeira para esta, como atrás dissemos, sentiram-se em dificuldade.

# Revista da Cavalaria

## 4 — O Terreno

O piso, sem estar perfeito, apresentou-se quasi sempre brando e não escorregadio, pelo que os concorrentes não tiveram razão de queixa.

## 5 — Os Tempos

Além de um grave engano na 6.<sup>a</sup> «poule», rectificado mais tarde, vimos cavalos separados nas classificações por 1/5 de segundo — estando os relógios nas mãos de... cronometristas «de opereta». Êste é outro pormenor que exige correcção.

## 6 — As classificações

Os vencedores das diferentes provas foram :

### Prova «S. H. D. — 1945»

1. <sup>o</sup>	dia	<i>Alcoa</i>	Cap. Oliveira Reis
2. <sup>o</sup>	»	<i>Leve</i>	Maj. Herculano Moura
3. <sup>o</sup>	»	<i>Isento</i>	Ten. Joaquim Leote
4. <sup>o</sup>	»	<i>Tobruk</i>	D. Maria Teresa Ivens Ferraz
5. <sup>o</sup>	»	<i>Idem</i>	Idem
6. <sup>o</sup>	»	<i>Squalus</i>	Cap. José Beltrão
7. <sup>o</sup>	»	<i>Isento</i>	Ten. Joaquim Leote
8. <sup>o</sup>	»	<i>Ribamar II</i>	Asp. Pereira Coutinho
9. <sup>o</sup>	»	<i>Ulano</i>	Alf. António Romão

# Revista da Cavalaria

## Prova «Taça Rodrigo de Castro Pereira»

1.º	dia	<i>Congo</i>	Cap. Reimão Nogueira
2.º	»	<i>Montes Claros</i>	Henrique Volmer
3.º	»	<i>Barrufo</i>	D. Fernanda Leote
4.º	»	<i>Montes Claros</i>	Henrique Volmer
5.º	»	<i>Lord</i>	Alf. Abrantes Silva
6.º	»	<i>Barrufo</i>	D. Fernanda Leote
7.º	»	<i>Inquiridora</i>	Asp. José Granate
8.º	»	<i>Congo</i>	Cap. Reimão Nogueira
9.º	»	<i>Jocoso</i>	Alf. Barros e Cunha

Para classificação final desta competição escolheram-se, mensalmente, as duas melhores provas de cada cavaleiro montando o mesmo cavalo.

Vejamos as melhores pontuações, em cada mês:

Fevereiro: H. Volmer, 40; D.<sup>a</sup> F. Leote, 38; J. Granate, 38; R. Nogueira, 37; J. Barreto, 35; C. Pereira, 35.

Março: J. Beltrão, 38; D.<sup>a</sup> F. Leote, 33; H. Volmer, 30; R. Nogueira, 30; J. Barreto, 29; M. e Silva, 29.

Abril: B. e Cunha, 38  $\frac{1}{2}$ ; J. Granate, 30; J. Beltrão, 29; J. Barreto, 28; R. Nogueira, 27; D.<sup>a</sup> F. Leote, 25.

Destas classificações parciais resultou a seguinte classificação final:

1.º	Taça	<i>Kirsh</i>	Cap. José Beltrão	100 $\frac{1}{2}$
2.º	»	<i>Barrufo</i>	D. Fernanda Leote	96
3.º	»	<i>Congo</i>	Cap. Reimão Nogueira	94
4.º	Escudo	<i>Selecto</i>	Alf. Joaquim Barreto	92
5.º	»	<i>Montes Claros</i>	Henrique Volmer	89
6.º	»	<i>Inquiridora</i>	Asp. José Granate	57
7.º	»	<i>Lord</i>	Alf. Abrantes Silva	56
8.º	»	<i>Zelante</i>	Rodrigo de Castro Pereira	55

# Revista da Cavalaria

## 7 — Os concorrentes

Na «S. H. P. — 1945», a mais de alguns velhos «frequentadores» de provas de 1 metro, apareceram muitos cavalos novos — alguns dos quais podem ser considerados verdadeiras «esperanças» para a época de concursos próxima.

Distinguiram-se: *Squalus* com José Beltrão, *Ambriz* com Peixoto da Silva, *Isento* e *Bagdad* com Joaquim Leote, *Tobruk* com D.<sup>a</sup> Maria Teresa Ivens Ferraz e *Ulano* com Antônio Romão.

O quadro seguinte condensa a pontuação dos cinco conjuntos que estiveram em evidência na Taça «Rodrigo de Castro Pereira» — o que reflecte claramente as respectivas actuações:

CONCORRENTES	PONTUAÇÃO			
	Fevereiro	Março	Abril	Final
José Beltrão . . . . .	33,5	38	29	100,5
D. <sup>a</sup> Fernanda Leote . . . . .	38	33	25	96
Reimão Nogueira . . . . .	37	30	27	94
Joaquim Barreto . . . . .	35	29	28	92
Henrique Volmer . . . . .	40	30	19	89

No primeiro mês, Henrique Volmer colocou-se à frente da classificação geral, somando o máximo de pontos (40 — duas vitórias). Um lote dos mais valorosos ficou com pequena diferença na pontuação, dando às «poules» seguintes um grande interesse.

Ao fim de dois meses de provas, o «leader» foi ultrapassado por José Beltrão, vindo do 7.<sup>o</sup> lugar (Fevereiro), em brilhante recuperação. Outros perseguidores, não conseguindo surpreender o primeiro classificado, aproximam-se perigosamente d'ele — aumentando as respectivas possibilidades.

No mês decisivo, o «comandante», resistiu a tôdas as deligências que os seus mais directos competidores fizeram para o atingir. E assim foi atribuída ao capitão José Beltrão muito justamente, a «Taça Rodrigo de Castro Pereira».

## Revista da Cavalaria

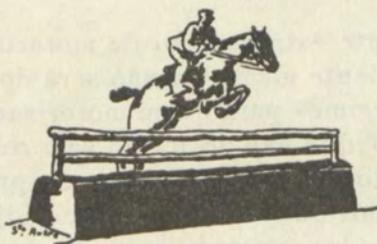
D.<sup>a</sup> Fernanda Leote, Reimão Nogueira e Joaquim Barreto, mantendo as suas posições relativas, consolidaram as respectivas classificações, ultrapassando Henrique Volmer, que fraquejou na altura definitiva.

### 8 — O público

As provas, duma maneira geral, tiveram assistência grande, por vezes desusada.

A concessão de entrada livre em todos os lugares não reservados, afigura-se-nos ser uma alta medida de vulgarização do desporto hipico.

Resumindo: magníficas provas, seguidas em cada dia com maior interêsse por bastantes concorrentes e por um público sempre numeroso... mas cuja concepção, regulamentação e organização nos sugeriu algumas considerações âcerca do que julgamos ser necessário cuidar para que a «Série de Poules de 1946» seja uma competição assente em bases modelares!



# AS «AVARIAS»

---

---

## NO CAVALO

por \* \*



Os «britânicos» são homens práticos, para quem o «humour» é predicado infalível. Assim, um caro camarada dos exércitos do Reino Unido teve a gentileza, prestante de nos fazer uma «comunicação» que, consta ser produto do alto laboratório que é a Escola do Estado Maior de Quetta, em terras do Industão, a melhor jóia da Coroa britânica. Que a comunicação é de interesse vão verificá-lo, se se derem ao trabalho de a ler, os nossos caros camaradas. Pedese um pouco de benevolência para a versão em português «básico», a que se deve acrescentar o «arranjo» de «Timpanas».

Vejamos.

Se é possível estabelecer para o automóvel um quadro sinótico de defeitos de funcionamento e localização da causa e se é possível estabelecer um método para busca da causa de «panne» — da «avaria» — porque se não conseguirá o mesmo para o cavalo? Em tempos de motorização é, verdadeiramente, «up to date».

Evidentemente este aspecto de motorização, integrando o cavalo no ambiente mecânico não será do agrado dos cavaleiros «ancien régime» para quem motorizar o próprio cavalo será «sacrilégio» que não aceitarão sem reiterada ordem de serviço! Mas não negarão o que tem de prático os diagnósticos e os remédios que se encontram no adjunto quadro que, estamos convencidos, passará a ser vade mecum de todo o cavaleiro que devidamente motorize o seu corcel.

Seja como fôr a intenção é excelente. Se quiserem aproveitar aí a têm!

E que o velho amigo e companheiro não tome a sério esta pretensa mecano-mania.

## AS «AVARIAS» NO CAVALO

Instruções concernentes ao rápido diagnóstico e remédio dos defeitos de funcionamento do motor «cavalo-aveia»

Defeito	Diagnóstico	Remédio	
O cavalo não quiere andar	Cavalo com querença na cavaleriça . . . . .	Ensine o seu cavalo	
	Pés agarrados ao chão (má ferração). . . . .	Arranje um ferrador	
	Pouca «faisca» (cavalo sendeiro) . . . . .	Venda o cavalo	
	Falta de esporas . . . . .	Venda o cavaleiro	
O cavalo anda mal	Pouca energia (cavalo molengão) {	Cavalo com a barriga cheia demais	«Racione» o seu cavalo
		Cavalo com a barriga vazia demais	Habitue-o a comer
	Falha nas subidas (cavalo que se fica) {	Cavalo farto até aos olhos . . . . .	Experimente deixá-lo na cavaleriça
		Cavalo pesado demais . . . . .	Treine-o para as corridas
O cavaleiro sente-se mal	Subida íngreme demais . . . . .	Vá à volta	
	Velocidade demasiada . . . . .	Tenha dó do seu cavalo	
	Cilha desapertada . . . . .	Agarre-se à 5. <sup>a</sup> rédea	
	Pernas de comprimento diferente . . . . .	Acerte os loros	
O cavalo pára sùbitamente	Cavalo trocado . . . . .	Troque o cavaleiro	
	Selim pôsto ao contrário . . . . .	Aparelhe até aprender	
	Falta de «ar» . . . . .	Experimente as esporas	
	Rédeas curtas demais . . . . .	Não se agarre à bôca	
O cavalo não pára	Rédeas partidas . . . . .	Unte as rédeas	
	Cavalo com o freio nos dentes . . . . .	Parta-lhe os «queixais»	
	Esporas demasiadamente compridas . . . . .	Tire as esporas	
	Moscardo debaixo da manta do selim . . . . .	Talvez que a inflamação seja noutro sítio	
	Cavalo com o cheiro na mangedoura . . . . .	Volte para trás	
O cavalo salta	Voluntariamente = Obstáculo baixo demais . . . . .	Aumente-lhe a largura	
	Sem querer {	Demasiada faisca . . . . .	Faça-o «mudar de côr» duas vezes
		«Mistura» muito rica . . . . .	Tire-lhe a fava da ração
		Cavalo estúpido . . . . .	Aproveite a «estupidez»
O cavalo não salta	Obstáculo demasiadamente alto . . . . .	Experimentar ser montado por um exímio cavaleiro	
	O cavalo continua a não saltar . . . . .	Experimentar outro exímio cavaleiro	
	O cavalo persiste em não saltar . . . . .	Experimentar um outro cavalo	





*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Eqüestre Internacional*

CAPÍTULO I

Regras Gerais

Artigo Primeiro

*Fim e composição do R. G.*

1. — O presente Regulamento tem por fim coordenar e unificar os princípios gerais e as regras que as Federações Nacionais e as Sociedades nelas filiadas, devem observar em tôdas as provas internacionais.

As Sociedades Hípicas Rurais devem inspirar-se nestas regras.

2. — O Regulamento da F. E. I., foi idealizado no espírito mais lato, a-fim-de deixar às sociedades organizadoras a

# Revista da Cavalaria

maior liberdade na organização das suas reuniões e na elaboração dos seus programas.

3. — Compreende :

a) Definições de princípios que tôdas as F. N. devem transcrever integralmente no seu Regulamento Nacional e observar (Art. 1.º e 2.º do Cap. I).

b) Generalidades que têm aplicação a tôdas as provas (Art. 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º do Cap. I).

c) Regras particulares que dizem respeito às provas de ensino, provas de exterior, provas de obstáculos, campeonatos e records (Cap. II, III, IV, V).

Estão-lhes submetidas tôdas as manifestações desportivas eqüestres internacionais excepto as corridas, os concursos de equipagens, e o Polo, que têm cada um o seu regulamento especial.

d) Os programas e certas regras fundamentais dos Jogos Eqüestres Olímpicos (Cap. VI).

## Artigo Segundo

4. — Denomina-se *Concurso Hípico Nacional* (C. H. N.) um concurso em que tôdas as provas são reservadas aos cavaleiros nacionais do país onde tem lugar. Os cavaleiros de nacionalidade estrangeira *domiciliados* no país podem tomar parte, se a Federação Nacional os autorizar.

5. — Denomina-se *Concurso Hípico Internacional* todo o concurso que compreende uma ou mais provas abertas aos cavaleiros estrangeiros, mas onde não poderá ser feito convite oficial pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros ou da Guerra. Êstes dois Ministérios apenas terão intervenção para dar autorização aos interessados a título individual e privado. Nenhuma equipe, nem concorrente isolado serão enviados oficialmente a um C. H. I.

Nas cidades de fronteira, onde é costume convidar a título de reciprocidade e de boa vizinhança os cavaleiros estrangeiros civis e militares, a sua presença dá a êstes concursos o carácter de C. H. I.

## Revista da Cavalaria

a) Nenhum C. H. I. poderá ser organizado sem o consentimento da F. N. do país onde tiver lugar.

b) Qualquer Sociedade, Comissão ou Agrupamento que deseje organizar qualquer Concurso Internacional, deve avisar a sua F. N. a fim de fixarem a data das provas. A F. N. tem poderes para modificá-lo de acôrdo com a Sociedade organizadora;— ou para interdizer as provas, se prejudicarem outros concursos já autorizados, ou tendo direitos adquiridos do antecedente.

6.— As F. N. são obrigadas a fazer aplicar o Regulamento da Federação Equestre Internacional, pelas Comissões Organizadoras, em tôdas as provas internacionais. Não têm o direito nem lhes podem substituir e impor regras particulares próprias, sob o pretexto que essas regras solucionam casos não previstos no R. G. da F. E. I. As Federações, Comissões ou Sociedades que após aviso, persistem em estar em opposição formal com o Regulamento da F. E. I., podem ter todos os seus Concursos Internacionais interditos pela F. E. I. e se necessário fôr a sua irradiação de aderente pedida ao Congresso.

7.— 1.º Um Concurso Internacional será oficial (C. H. I. O.) quando, autorizado pela sua F. N. e tendo obtido autorização da F. E. I., é inscrito no seu calendário, e tem cavaleiros civis ou militares enviados oficialmente pelos governos ou F. N.

2.º Êste calendário, estabelecido pela Direcção no Congresso de Novembro sob as indicações das F. N., fixa as datas dos C. H. I. O., reconhecidos pela F. E. I., para o ano seguinte. É publicado no Boletim Oficial (B. O.) da F. E. I., e no Jornal Oficial da F. E. I.

3.º Não se poderá realizar nenhum C. H. I. O., se não estiver inscrito no Calendário da F. E. I. Uma vez inscrito não poderá mudar a localidade ou a data sem autorização da Direcção da F. E. I.

Se excepcionalmente, no decorrer do ano, fôr feito um pedido de inscrição suplementar, a Direcção decide e comunica a sua decisão às F. N., filiadas por intermédio do Jornal Oficial que é, actualmente o jornal «L'Éperon».

4.º Cada país não poderá organizar senão dois C. H. I. O. por ano e nunca duas vezes no mesmo ano na mesma cidade.

## Revista da Cavalaria

Êstes dois concursos, reconhecidos pela F. E. I., serão os únicos a ter direito de pôr o cunho oficial da F. E. I. nos anúncios e nos programas, e são os únicos autorizados a disputar uma vez por ano cada um a Taça das Nações.

5.º Em caso de conflito entre as F. N., a F. E. I. desempata, ou impondo a data na qual as provas projectadas terão lugar, ou suprimindo essas provas.

6.º Os convites civis ou militares, feitos a título individual ou feitos às equipas, são dirigidos aos Ministérios interessados (Negócios Estrangeiros e Guerra) e às diversas Federações, quer pelo Presidente da Sociedade organizadora, depois de entendimento com a sua F. N., quer pelo Presidente da F. N., se a Comissão organizadora lho pedir. Êstes convites são apoiados por via diplomática, transmitidos por êle ao Ministério da Guerra, para os militares, e às F. N., para os civis.

7.º a) Sòmente poderão organizar um C. H. I. O., as comissões que tenham uma F. N., filiada na F. E. I.

b) Sòmente poderão ser convidadas as nações que tenham uma F. N., filiada na F. E. I.

c) Em todos os Concursos Internacionais o Regulamento da F. E. I., deverá ser estritamente aplicado e nitidamente mencionado no programa geral do Concurso.

d) As excepções e tolerâncias admitidas pelo Congresso para certos países, são notificadas pela Direcção, por officio registado a tôdas as Federações interessadas.

e) Tôdas as provas internacionais são sempre arbitradas por um *Jury Internacional* (R. G. n.º 36).

8. — Poderão apenas tomar parte num Concurso Hípico Internacional Oficial (C. H. I. O.):

1.º Os cavaleiros das Nações convidadas;

2.º Os cavaleiros que, não estando neste caso, mas residindo num país tendo uma F. N., filiada na F. E. I., obtiverem dessa F. N., com o consentimento da sua F. N., ou com o dos representantes diplomáticos acreditados do seu país no país onde residem legalmente, uma licença especial para os Concursos Internacionais.

3.º Os cavaleiros pertencendo a um país não tendo F. N., nem Sociedade Hípica reconhecida, desde que tenham

## Revista da Cavalaria

obtido da F. E. I., pelo intermediário dos Negócios Estrangeiros dos países nos quais residem, uma licença especial autorizando-os a participar nesse Concurso.

9. — É qualificado GENTLEMAN, pela F. E. I., todo o cavaleiro que, reunindo as qualidades de honorabilidade, de educação e de boas maneiras requeridas para ser recebido na boa Sociedade do seu país, é, a seu pedido, admitido e reconhecido como Gentleman pela sua própria F. N.

As AMAZONAS são comparadas aos gentlemen. Elas têm as mesmas obrigações que elles.

10. — Todo o Gentleman ou Amazona deve munir-se da sua *licença de Gentleman*. Ela é-lhe conferida pela sua F. N. e é-lhe renovada todos os anos, a seu pedido, para que conserve tal qualidade.

Uma licença concedida pode ser sempre retirada no decorrer do ano por falta grave.

11. — A licença de Gentleman não poderá ser dada a alguém, que é, se tornou ou foi Profissional em qualquer desporto, — nem a um oficial reintegrado nos quadros activos do Exército, que na vida civil foi Profissional em qualquer ramo de Desporto. Faz-se excepção no entanto para alguns casos especiais, bem determinados, actualmente conhecidos, e cujo número limitado não pode ser modificado. Devem desaparecer por extinção e não podem tomar parte nas provas destinadas aos oficiais, aos gentlemen e aos amadores. A F. N., à qual pertencem estes casos especiais, deve remeter todos os anos ao Congresso de Novembro a lista nominal dos cavaleiros que fazem parte ainda dessa medida de excepção.

Um gentleman pode não ser qualificado «Amador». Exemplo: Um antigo oficial que se tornou professor de equitação ou profissional em qualquer ramo de desporto.

12. — Os OFICIAIS, MILITARES DE CARREIRA em serviço activo, são por direito qualificados gentlemen. Como militares não precisam ter licença de gentleman.

A sua participação nas Provas Militares é regulada pelas autoridades de que dependem hierárquicamente.

Caem na regra comum e devem, além da autorização militar, munir-se junto da sua F. N. da licença de Amador e uma *Autorização especial* tôdas as vezes que quizerem

## Revista da Cavalaria

tomar parte a *título privado*, num Concurso Civil no estrangeiro, ou montar numa prova de C. H. I., ou C. H. I. O., no seu país.

13.— Os oficiais das «*Formações especiais*» e os oficiais de reserva (milicianos) convocados momentânea e excepcionalmente para ser enviados oficialmente pelo seu governo para tomar parte em Provas Internacionais *Oficiais Militares*, são comparados aos oficiais de carreira durante essas Provas Militares, desde que nunca tenham sido e não sejam *Profissionais* em qualquer ramo de desporto.

Para as Provas Civis, os cavaleiros das formações especiais devem ter a *sua licença* de Amador, *além de autorização especial* prevista no n.º 18.

14.— Nenhuma praça de pré poderá ser admitida a tomar parte em provas eqüestres internacionais durante tódá a duração do seu serviço militar. A única excepção a esta regra é a participação eventual de certos sargentos nos Jogos Olímpicos no Pentatlo Moderno.

15.— É AMADOR para a F. E. I. todo o cavaleiro que, reunindo tódas as condições enumeradas acima, é, a seu pedido, reconhecido como tal pela sua F. N. responsável.

O AMADOR é aquêlê que monta a cavalo por amor do cavalo, — para seu prazer — com um fim apenas desportivo e não com fim lucrativo. — Não tira proveito da prática do seu desporto, — não faz dela profissão, e ainda, não entra em nenhuma das categorias enumeradas na definição do «*Profissional*».

As Amazonas são comparadas aos Amadores. Estão sujeitas às mesmas obrigações que êles.

Todo o Amador, deve munir-se *todos os anos* junto da sua F. N., da sua licença de Amador. Esta pode sempre ser-lhe retirada durante o ano por falta grave, ou no caso em que a sua qualidade de Amador se tornou duvidosa. Deve munir-se *a mais* duma *Autorização Especial* tódas as vezes que desejar tomar parte, no seu país ou no Estrangeiro, num Concurso Internacional (18).

A Licença de Amador não pode ser dada a alguém que é, se torne ou foi Profissional, nem a um oficial reintegrado nos quadros do Exército activo que, na vida civil, foi profissional em qualquer ramo de desporto.

## Revista da Cavalaria

Um Amador pode não ser reconhecido «Gentleman». Apenas, os Amadores reconhecidos como tais pela sua F. N., e sob a responsabilidade desta são qualificados para os Jogos Olímpicos, com excepção das Amazonas.

16. — Diz-se **PROFISSIONAL** nos Desportos Eqüestres qualquer pessoa, cavaleiro ou Amazona, que tire ou tirou meios de existência da prática do seu desporto. É portanto considerado como Profissional aquêle que faz o comércio dos cavalos, que aluga, monta, ensina, trabalha, faz trabalhar cavalos com fim lucrativo ou dá lições pagas.

Os proprietários, directores, empregados (com excepção dos empregados de escritório e escriturários), picadores, equitadores de «tatersalls», de picadeiros, de circos e de estabelecimentos de cavalos são Profissionais. Para poder tomar parte num concurso reservado aos profissionais, devem munir-se da sua licença de Profissional. É-lhes fornecida pela sua F. N., e renovada todos os anos a seu pedido.

A licença concedida pode ser sempre retirada no decorrer do ano por falta grave.

Um Gentleman ou um Amador tornado Profissional num ramo de desporto qualquer não pode ser, nem voltar a ser considerado Amador, no Desporto Eqüestre.

Um Profissional em qualquer ramo de desporto não poderá nunca obter uma licença de Gentleman ou de Amador no Desporto Eqüestre.

17. — **Oficiais, Gentlemen, Amadores, não podem concorrer com Profissionais sem perder a sua qualidade de Amadores.** — É feita excepção para os casos previstos no n.º 20.

18. — **CONTRÔLE** — As F. N., são convidadas a exercer um contrôle severo sôbre todos os cavaleiros sem excepção que desejam tomar parte em Concursos Internacionais. Para êste efeito todo o Gentleman, Oficial, Amazona, Amador, desejando montar numa prova civil no estrangeiro ou numa prova dum C. H. I., ou dum C. H. I. O., no seu país deve munir-se além da sua licença, duma *Autorização Especial Nominal*, cedida a seu pedido pela sua F. N.

Essa *Autorização Especial*, com validade apenas para o concurso para a qual é pedida, pode ser-lhe recusada, se a F. N. reprovar, por qualquer razão, a participação no concurso designado.

## Revista da Cavalaria

Deve ser dada, nas mesmas condições, a todo o Profissional autorizado a tomar parte no Estrangeiro num concurso entre Profissionais.

Cada F. N., é inteiramente responsável pelas Licenças Anuais que concede, como pelas Autorizações Especiais que dá para tal ou tal concurso.

19. — ORGANIZAÇÃO DE CONCURSOS — Podem ser organizados concursos e provas:

- 1.º Para Gentlemen, Amazonas, Amadores;
- 2.º Para Oficiais de carreira em serviço activo;
- 3.º Para Profissionais.

Oficiais, Gentlemen, Amazonas e Amadores podem concorrer juntos nos C. H. I., e nos C. H. I. O., os Profissionais são excluídos de todos estes C. H. I. ou C. H. I. O.

Todavia para facilitar a organização dos Concursos dos Profissionais entre si, os organizadores de uma reunião podem aproveitar o terreno e os obstáculos do Concurso regularmente autorizado. Neste caso, tôdas as provas para Profissionais formam um conjunto à parte, absolutamente distinto do resto do Concurso, C. H. I., ou C. H. I. O. — Tôdas as provas reservadas aos Profissionais figuram obrigatoriamente no fim do programa geral e dos programas diários com a denominação de «*Concurso reservado a Profissionais*».

É atribuído um número especial a cada uma destas provas. São tôdas submetidas ao Regulamento Geral da F. E. I.

20. — *A título puramente excepcional*, sob o contrôle e a responsabilidade da F. N. competente, e com a sua autorização, certos profissionais podem ser admitidos a tomar parte *no seu país apenas*, com oficiais, gentlemen, amadores do seu país, em certas provas *nacionais* de Ensino, de Exterior ou de Obstáculos chamadas «*Omnium ou Open Class*».

O termo «*Omnium ou Open Class*» applica-se exclusivamente aos cavaleiros e não aos cavalos.

Para tomar parte nestas provas de Ensino, Exterior ou nestas «*Omnium ou Open Class*», os Profissionais têm a obrigação formal de se munir previamente, junto da sua

# Revista da Cavalaria

F. N., da licença de Profissional e duma Autorização Especial. *A autorização é apenas válida para o Concurso e para as provas para que foi dada.*

## Artigo Terceiro

### *Generalidades que se applicam a tôdas as provas*

21. — INSCRIÇÕES — a) As inscrições dos cavalos civis devem ser feitas pelo proprietário do cavalo, ou excepcionalmente em seu nome, pelo seu representante se este foi admitido pela Comissão Organizadora.

b) Quando um ou mais cavalos pertencem a proprietários de nações diferentes, estes devem declarar *desde a primeira inscrição* e *uma vez para sempre*, na Direcção da F. E. I., a nacionalidade sob a qual o ou os cavalos da Associação correm enquanto essa associação não fôr dissolvida, ou enquanto o ou os cavalos não forem vendidos.

c) As inscrições para as Provas Militares são feitas pelos oficiais interessados. Estas estão debaixo da autoridade do seu chefe de equipe durante os C. H. I. O., para a designação das provas a que devem concorrer.

d) Qualquer inscrição chegada depois do dia e hora fixada pelo programa geral dum concurso para o encerramento das inscrições é *nulo de pleno direito*, sem qualquer reclamação possível, mesmo no caso em que o atrazo seja justificado por razões de força maior.

e) Em princípio, em qualquer Concurso Internacional, cada cavaleiro não pode montar senão 3 cavalos no máximo em cada prova. Em caso de insuficiência de inscrições, este número pode ser aumentado pela Comissão Organizadora.

f) Nas provas de Ensino, nos concursos do Concurso Completo de Equitação, no Prémio das Nações e nas Provas de Equipas, os cavaleiros não são autorizados a montar cavalos pertencendo a proprietários de nacionalidade diferente da sua.

g) EQUIPES — Quando uma prova é disputada entre equipas, apenas poderão tomar parte os cavaleiros designados pelo Chefe da Equipe, quanto aos militares — e pela F. N., ou o seu representante quanto aos civis.

## Revista da Cavalaria

As equipes mixtas são geralmente constituídas na ocasião e amigavelmente de acôrdo com o chefe da equipe e o representante da F. N.

Deverá ser depositada na Comissão do Concurso uma relação escrita relativa à equipe, o mais tardar, na véspera da prova pelo Chefe da Equipe ou pelo delegado da F. N.

22. — ORIGENS — Tôdas as inscrições devem trazer o resenho do cavalo, acompanhadas do número do certificado de origem ou do *recepisse de depot* numa Sociedade de corridas, numa Sociedade de Concursos qualificada ou na F. N.

Os cavalos sem documentos deverão ter a indicação obrigatória «sem origem: S. O.». Convidam-se as Sociedades a transcrever estas informações nos programas diários.

23. — MUDANÇA DE NOME — Quando o nome dum cavalo, tendo tomado parte numa prova pública ou registado com os seus documentos de origem, fôr mudado, o ou os proprietários sucessivos, devem fazer constar em tôdas as inscrições *durante três anos* o nome novo seguido do nome com o qual o cavalo foi inscrito ou era conhecido anteriormente, sem o qual o cavalo não é qualificado para tomar parte numa prova internacional.

24. — IDADE — O primeiro ano da idade dum cavalo é contado desde o dia do seu nascimento até ao dia 31 de Dezembro do ano seguinte. Um poldro nascido em Maio de 1935 tem, administrativamente, um ano até ao dia 31 de Dezembro de 1936, dois anos desde o dia 1 de Janeiro até ao dia 31 de Dezembro de 1937, etc.

25. — OS PRÉMIOS PECUNIÁRIOS pertencem aos proprietários dos cavalos; os objectos de arte e as lembranças aos cavaleiros.

26. — HANDICAPS — A questão dos *handicaps* é inteiramente deixado ao critério de cada Comissão Organizadora que lhe atribui a aplicação como melhor lhe aprouver, com a condição de que objectos de arte e taças nunca entram na conta das quantias ganhas. Apenas devem ser tomadas em consideração para a contagem dos *handicaps*, as somas ganhas durante os três anos anteriores.

27. — UNIFORME — Officiais: o pequeno uniforme. Amadores: o traje duma equipagem de caça, ou a casaca com calção branco, botas altas, chapéu alto ou toque.

## Revista da Cavalaria

28. — DOPING — É proibido administrar a um cavalo, na véspera ou no dia da prova, qualquer estimulante e por qualquer meio que seja, sob pena de desqualificação perpétua do cavaleiro.

Se durante o decorrer duma prova ou após uma prova que é apenas parte dum concurso, o estado dum cavalo necessita a administração dum medicamento calmante, anti-tetânico, reconfortante, estimulante, etc., deve dar-se parte *imediatamente* ao veterinário acreditado para o concurso. Êste virá constatar a oportunidade dos cuidados prestados, e envia em seguida o seu relatório ao Presidente do Júri.

29. — Todo o tratamento estimulante ou reconfortante julgado necessário em viagem, ou após uma prova que tem continuação nos dias seguintes, *envolve obrigatoriamente a retirada do concurso ao cavalo.*

Se apenas foi aplicado um tratamento de cólicas, a comissão de exame do estado do cavalo, se existir, decide antes do início da prova seguinte, se o cavalo está em estado de continuar, ou se deve ser definitivamente suspenso.

Compete ao Júri das Provas tomar a decisão, se a comissão não estiver constituída.

30. — Se, para ser ganha definitivamente, uma Taça deve ser ganha um certo número de vezes pelo mesmo cavaleiro ou pelo mesmo país, as condições gerais da prova não podem ser modificadas enquanto a Taça não fôr definitivamente atribuída. Contudo se ao fim de cinco anos, uma Taça não foi ganha, as suas condições podem ser modificadas desde que as novas condições sejam mencionadas com antecedência no programa geral do concurso.

(Continua)

A. C.

# Jornaes revistas Livros

## PORTUGUESES DE OIRO

pelo TENENTE-CORONEL A. FARIA DE MORAIS

Comungando na mesma fé e exaltação patriótica daqueles «Portugueses de Oiro» que dão o título ao seu opúsculo, o Tenente-Coronel de cavalaria A. Faria de Moraes andou desde muito moço ao serviço de Portugal pelas longes terras de África, Índia e Oceânia, onde Portugal pôde dar a medida do seu génio, grandeza de alma e capacidade de acção.

Não se limitou, porém, a percorrê-las ou a estar nelas, passivamente, sonolentamente, no charro cumprimento do dever profissional a contar os dias que faltavam para dar por finda a Comissão de Serviço no Ultramar.

Atento, culto, estudioso, investigador e, sobretudo, abrasado do mesmo ardente patriotismo dos grandes portugueses dos séculos áureos, percorreu-lhes também a história, penetrou-lhes a alma, devassou-lhes segredos, perscrutou-lhes as vozes remotas, palpou-lhes as grandes cicatrizes do Passado e auscultou-lhes as aspirações e necessidades do Presente. E com a sua rica sensibilidade de poeta e de português romântico, extraiu dessas demoradas e piedosas romagens algumas dezenas de páginas de evocação e exaltação lusíada que reuniu agora em volume sob o título feliz de *Portugueses de Oiro*.

Conforme o dissera um dia o Rei de Cochim, a Índia e o seu Império português no Oriente perder-se-iam logo que deixassem de ir de Portugal as três coisas com que Portugal os ganhara — verdade, espadas largas e *portugueses de oiro*...

Sob tal invocação deu o Tenente-Coronel Faria de Moraes corpo e unidade às suas cinco conferências reunidas agora em volume.

# Revista da Cavalaria

Porque se trata, de facto, de cinco conferências proferidas em épocas e circunstâncias diversas, tôdas consagradas a evocações do Passado e a problemas actuais do nosso longínquo Ultramar.

A primeira — «*Os panos que el-rei quis ordenar*» — lida em 1944 na Sociedade de Geografia, evocando as vicissitudes e a decadência, do nosso efêmero império do Oriente, fêz a crítica histórica dos audaciosos planos que referveram na mente dos seus dois grandes iniciadores D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque, planos desmesurados, grandiosos de mais para a pequenez do acanhado e temerário reino, mas de que outros mais solertes vieram a aproveitar-se.

Na segunda, «*Os primeiros europeus nas ilhas Molucas...*» aproveita um curioso estudo analítico sôbre a prioridade dos portugueses na descoberta e exploração dêsse remoto arquipélago do Extremo-Oriente, para pôr o problema dos métodos de colonização dos portugueses em confronto com os métodos e critérios de outras potências coloniais.

A terceira «*Portugal Maior*» é num rápido escôrço a análise do problema colonial português e da sua importância para o futuro da Nação, na hora que passa e no plano da futura vida internacional.

A quarta, proferida na sede da *Revista Militar*, evoca, a-propósito de «*Três Cartas de Mousinho...*» e dessa extraordinária figura de soldado, o problema da ética militar e de formação de espírito dos que abraçam a profissão das armas.

Finalmente, a última «*Soldados de Além-Mar*» aborda o espinhoso e complexo problema do soldado expedicionário de todos os tempos e faz uma sugestiva e colorida evocação do que era a vida, hábitos, vícios, glórias e misérias dos soldados da Índia ao tempo dos vice-reis e das Conquistas do Oriente.

Essas cinco evocações, escritas tôdas numa linguagem nobre, viril, repassada do sentido poético da vida e da história, penetrada do patriotismo mais límpido e mais compreensivo denunciam um curioso caso de amor ao estudo e à cultura, de profundidade de análise e de investigação, que não é vulgar entre nós, sobretudo por parte daqueles que teem de ocupar-se doutras tarefas mais positivas e mais absorventes do dia a dia.

Há muito que aprender nestas cinco lições de história da Índia e do Ultramar e acertadamente procedeu o seu autor ao reûni-las em volume para as poder salvar e projectar para além do sucesso duma noite e do âmbito duma assemblêia efêmera e de acaso.

A *Revista da Cavalaria*, ufana-se de arquivar hoje nas suas páginas esta brilhante afirmação literária e cultural dum oficial da arma que tão alto soube erguer o seu amor às coisas do Passado, assim provando que, tal como aos doutores, não fazem mal as musas aos oficiais de Cavalaria.

(Edição do Autor)

C. S.

# Actualidades Gráficas

## Esquadrão Moto-Mecanizado do R. C. da G. N. R.



Esquadrão Moto-Mecanizado do R. C.  
da G. N. R.

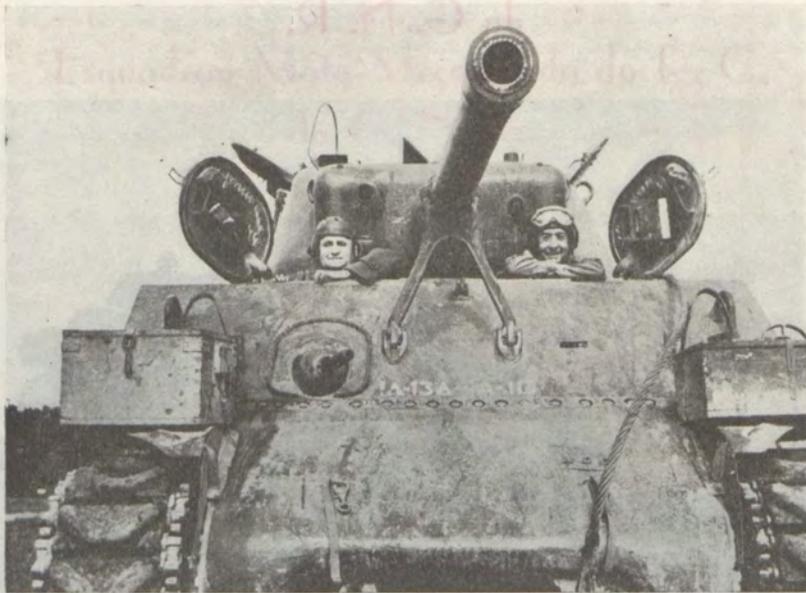


Uma das motocicletas do Esquadrão Moto-Mecanizado do R. C. da G. N. R. em exercício.



Dois soldados do Esquadrão Moto-Mecanizado do R. C. da G. N. R. em exercício.

## Material do Exército Americano



*Os generais brasileiros Gaspar Dutra, Ministro da Guerra, e Mascarenhas de Moraes, Comandante das Forças expedicionárias brasileiras na frente italiana, experimentam um carro de combate «Sherman»*



*Novo carro anfíbio de desembarque do exército norte-americano*

## Material do Exército Americano



*O novo carro de combate ligeiro M-5 do Exército norte americano*



*O novo carro anfíbio de desembarque*

## Material do Exército Americano



*Moderno material norte americano na Índia*



*Carros de combate anfíbios navegando*

# A AVIAÇÃO

## Os «olhos» dos homens dos carros de combate



O reconhecimento aéreo desempenha um papel importante nas operações das unidades de carros de assalto, principalmente durante as operações ofensivas.

Vou descrever uma dessas operações.

Durante as fases preparatórias da ofensiva, os pilotos de reconhecimento aéreo russo tinham a missão de revelar os pontos fracos nas defesas inimigas e descobrir os pontos de junção entre unidades, localizando os pontos donde o inimigo

fazia fogo, posições de canhões e obstáculos anti-carro.

Os pilotos fizeram muitos vôos, cujo resultado era reunir dados que tornassem possível o estudo detalhado do estabelecimento da defesa pelas tripulações dos «tanks». Quando o ataque foi lançado, os «tanks» com esta informação à sua disposição puderam evitar as obstruções anti-«tanks», destruir os ninhos de metralhadoras e infiltrar-se profundamente no sistema de defesa inimigo.

Após a rotura feita pelos «tanks», quando a infantaria atravessou as brechas, o Alto Comando confiou outras missões aos exploradores do ar. Foi-lhes ordenado fazer um reconhecimento cuidadoso do campo de batalha. O inimigo estava a opor forte resistência. Abrigos betonados para metralhadoras impediam o avanço da infantaria. Outras tropas alemãs estavam também a abrigar-se em trincheiras profundas e abrigos.

Em muitas fases num ataque num campo, os objectivos camuflados não são visíveis aos «tanks» e à infantaria mas os pilotos vêem-nos do ar.

O sargento Khutorov subiu num avião, acompanhado por homens da unidade de «tanks» atacante, para examinar o campo de batalha. Num determinado ponto, a aviação de reconhecimento avistou numa depressão de terreno, duas baterias de artilharia e cerca de um regimento de infantaria. Os canhões e morteiros alemães faziam violento fogo sobre as nossas tropas avançadas. Os pilotos telegrafaram imediatamente esta informação para o comandante do grupo de carros de assalto, enquanto eles próprios bombardeavam o objectivo em «vôo a picar». Os objectivos indicados foram bombardeados com violência, entrando depois os «tanks» em acção contra esses objectivos. Os resultados foram bons. Os «tanks» russos não tiveram grande trabalho em esmagar as baterias inimigas, já desmoralizadas pelo fogo dos canhões dos «tanks» e em fazer abandonar e «limpar» a infantaria que estava concentrada em massa na depressão do terreno, para um contra-ataque.

Depois desta acção, as nossas tropas continuaram o seu avanço sem serem embaraçadas. Os aviadores de reconhecimento cumpriram bem a sua missão.

## Revista da Cavalaria

Durante o progresso seguinte da ofensiva, a infantaria e os «tanks» encontraram novas dificuldades. Os alemães começaram a trazer as suas reservas em homens, «tanks», peças de campanha e anti-«tanks», tendo sido determinado que as suas posições fôsse ocupadas, custasse o que custasse.

Aos «tanks» foi confiada a missão de destruírem as reservas inimigas que se aproximavam, antes que pudessem ser empregadas na batalha. Aos exploradores aéreos foi ordenado manterem as unidades de «tanks» informadas dos movimentos destes reforços que avançavam. Os pilotos de reconhecimento examinaram de perto os bosques, estações de caminho de ferro e os lugares habitados. Na orla norte duma certa aldeia localizaram uma grande força de canhões anti-«tanks» e, numa estrada que conduzia a outro ponto, artilharia rebocada por tractores e caminhões. Os exploradores aéreos avistaram também concentrações de tropas numa quantidade de aldeias. Numa depressão de terreno observaram uns vinte «tanks», e numa estação de caminho-de-ferro próxima, dez combóios.

O piloto informou o Q. G. do grupo de carros de assalto e também o comandante do ar, sobre o resultado deste reconhecimento. Em consequência desta informação os «tanks» conseguiram destruir as reservas inimigas antes que estas pudessem intervir na batalha.

Mais tarde, quando as tropas russas iniciaram a perseguição das tropas alemãs em retirada, os exploradores aéreos russos encaminharam os nossos «tanks» em perseguição do inimigo. Isto permitiu que as unidades avançadas de «tanks» russas interceptassem os alemães nas estradas e os destruíssem.

De **The Tank**



## O ASSALTO DE «TANKS» EM TERRENO PANTANOSO



Fôrças russas enviadas para defender as linhas da frente nos arredores dum local habitado, viram que a área mais vantajosa para manobras de «tanks» ficava a noroeste, perto duma altura. Por causa dos terrenos pantanosos descobertos em ambos os lados da colina, o golpe principal das unidades de «tanks» e de infantaria foi dirigido directamente contra a altura.

Após três dias de batalha, as linhas alemãs ainda não estavam perfuradas. Os alemães, esperando o ataque frontal, tinham concentrado os seus escalões de combate, incluindo seis «Ferdinands», em frente da colina e abriram atalhos nas encostas em direcção aos bosques a fim de facilitar as suas operações defensivas. Só com o fogo dos «Ferdinands» era evidente que a resistência inimiga não podia ser quebrada pelos ataques frontais.

O Tenente-Coronel Losik foi pessoalmente fazer o reconhecimento das posições de flanco alemãs e descobriu uma outra passagem através de pântanos sêcos à direita da aldeia. Resolveu-se lançar o ataque nesta direcção. Depois de inutilizar os campos de minas, o regimento de «tanks» pôs-se a caminho na madrugada do quarto dia da batalha. Os «tanks», acompanhados por um regimento de infantaria, romperam então súbitamente através das linhas alemãs, varreram várias companhias de infantaria e, após um rápido avanço, aproximaram-se da aldeia do lado noroeste. Os soldados dos «tanks» russos abriram fogo sôbre a única estrada pela qual o inimigo podia retirar.

Compreendendo a sua situação perigosa, os alemães lançaram as reservas, compostas de «tanks Tiger» e dum batalhão de infantaria, num contra-ataque. As tripulações dos «tanks» russos destruíram dois dos «Tigers» e, com fogo preciso, «varreram» 150 alemães e puseram os outros em debandada. Esta acção arrojada provou ser decisiva neste combate. As linhas de defesa do inimigo enfraqueceram rapidamente.

A coberto da noite, os alemães recuaram e atravessaram a ponte a oeste da aldeia. Pela manhã a retirada foi feita debaixo de pânico, e muitos alemães na sua fuga tentavam atravessar o rio a nado. Perseguido-os de perto, os «tanks» russos espalhavam a confusão entre as tropas inimigas desmoralizadas.

É interessante notar que o Tenente-Coronel Losik não perdeu um único «tank» em toda a batalha — em grande parte devido ao facto dos «tanks» lançarem um ataque tão esmagador onde o inimigo menos o esperava.

Um outro exemplo em que bosques e pântanos foram utilizados para um ataque de surpresa de «tanks» ocorreu quando os alemães trans-

# Revista da Cavalaria

formaram a área em redor da aldeia de Lyanpo num formidável centro de resistência. Ficando a aldeia situada para além duma vasta corrente pantanosa, só se podia entrar nela por uma estrada cêrca de um quilómetro ao sul, mas essa estrada estava muito bem protegida de ambos os lados pela concentração de artilharia, morteiros de trincheira e «tanks». Compreendendo que uma «carga» de «tanks» estava condenada ao fracasso, o comandante russo ordenou que procurassem o ponto mais fraco da defesa inimiga.

Um destacamento de sapadores russos começou a construir uma ponte perto da estrada para atrair a atenção dos alemães, enquanto outros sapadores contruíam uma estrada de troncos de árvores através das turfeiras e do rio, a este da aldeia. Quando esta passagem estava pronta, um grupo de «tanks» russos simulou um ataque ao longo da estrada, enquanto o grosso das colunas de «tanks» atravessavam o caminho pantanoso.

Ao avistarem os carros russos na estrada principal, os alemães trouxeram a artilharia de outros sectores e deixaram os flancos desprotegidos. O comando russo esperava esta acção da parte do inimigo, e, por isso, quando a artilharia russa enfrentou as baterias alemãs num duelo, o regimento de «tanks» russos atravessou o rio e rompeu esmagando o flanco e posições da rectaguarda do inimigo. No espaço de meia hora os alemães estavam derrotados; e os «tanks» russos, perseguindo restos de unidades inimigas, avançaram nesse dia mais de vinte quilómetros.

## De The Tank



# Tributos Pessoais

O Tenente I. Thorpe, da Guarda Escocesa, que morreu em combate durante o avanço na Holanda, era muito estimado por todos aquêles com quem conviveu.

Este facto não era devido a uma só qualidade de destaque mas sim à constante influência dum carácter extraordinariamente altruísta.

A sua morte causou em todos profunda impressão.

*O seu modo era afável: nunca proferira uma palavra que chocasse ou ofendesse alguém. Era calmo, modesto e sincero e por isso inspirava confiança a todos que o conheciam.*

Interessava-se pelas pessoas e possuía êsse grande dom de poder agradar a todos, mesmo que as idéias e as opiniões dos outros diferissem das dêle. Era inacreditavelmente alegre e espirituoso. Onde êle estivesse havia alegria e boa disposição. Amava a côr e a beleza. Acima de tudo gostava de ir para um canto sossegado, longe do barulho e da multidão, para discutir assuntos sensatos da vida e fazer planos para o futuro.

## Como êle odiava a Guerra

Tinha idade suficiente para saber que a guerra não era sômente uma grande aventura, idade suficiente para querer viver, para compreender o perigo e para o recear; contudo, dominava-se e adaptava-se maravilhosamente. Para os soldados êle era um comandante de pelotão ideal. Encantava de tal maneira que bastava que sugerisse qualquer coisa, quasi casualmente, para que isso fôsse feito imediatamente.

Nunca lhes pedia para fazerem aquilo que êle próprio não pudesse fazer e mais depressa se sujeitaria ao desconfôrto e se sujeitaria aos perigos do que exporia a êles, os seus homens. Fazia tudo quanto podia para os auxiliar, quando estavam em aflicção, sentia os desgostos dêles e compreendia-os tão bem que êles consultavam-no sôbre qualquer coisa.

Era uma dessas raras pessoas que compreendem que se pode agradecer e «lastimar», como se fôssem iguais, com aquêles que estão sob o seu comando, sem que um homem, sequer, se aproveite da oportunidade para faltar à disciplina.

*Com 22 anos de idade êle fêz o trabalho duma vida...*

De Times



# O GABINETE NEGRO

por Vladimir do Korostovetz

É em tempo de guerra e de revolução que a conspiração secreta e as organizações secretas de toda a espécie conseguem absurdos dos mais espantosos. Vou dar alguns exemplos tirados da minha própria experiência. Nas vésperas da outra guerra, eu estava no Serviço Diplomático russo. Actuando de acôrdo com as autoridades militares russas, conseguimos apresentar o nosso Estado Maior General com os planos de mobilização secretos do Exército austriaco. O Adido Militar russo em Viena, Coronel Zwankevitch, conseguiu roubar os planos durante as férias da Páscoa e trazê-los para S. Petersburgo (como se chamava então Leninegrado). Fotografámos esses planos e levámo-los outra vez para Viena, onde foram colocados de novo nos cofres do Q. G. do Estado Maior General austriaco. Isto parece simples; mas não foi tão simples como parece. Foram precisos dois anos de subtis trabalhos preliminares da parte de Zwankevitch, que desempenhou um primoroso papel de traidor para o fim em vista. Ele entregou ao seu colega austriaco, Coronel Redl, do Exército austriaco, alguns planos secretos antiquados de fortalezas russas, incluindo Kronstadt. Quando começou a guerra, em 1914, as tropas austriacas acharam-se cercadas pelas forças russas, tendo-se rendido quasi meio-milhão de homens. O Exército austriaco podia ter sido completamente destruído se não fôsse o facto da Rússia ter recebido uma ordem urgente, do Q. G. Aliado, para invadir a Prússia Oriental, como diversão, para auxiliar os Aliados a fazer frente à invasão da França pelos alemães. Relativamente aos dois principais personagens implicados neste assunto, Redl suicidou-se e Zwankevitch foi promovido.

As cifras e códigos secretos pairam com abundância no horizonte da alta diplomacia. O seu emprêgo é múltiplo. As mensagens têm de ser mandadas a enviados no estrangeiro quando não há mensageiros disponíveis, ou não são dignos de confiança ou, ainda, quando estão sujeitos a acidente ou emboscada. Tem, portanto, que se utilizar o telégrafo. Os códigos e as cifras tornaram-se uma ciência. É uma antiga ciência que se tem desenvolvido desde a primitiva simplicidade até à técnica da alta matemática, fotografia, química e artificios complicados de muitas espécies. O seu foco é a cifra, que pode ser telegrafada facilmente sem revelar o seu segredo. Na sua simples forma original, a técnica concentrou num simples vocabulário, palavras compostas por três ou quatro números ou por letras do alfabeto. Por vezes as mensagens eram enviadas «en éclair» exceptuando as passagens mais secretas, ou passagens das quais dependia todo o significado, que eram enviadas em cifra. Na transmissão era costume cometer proposadamente erros telegráficos com o fim de enganar o inimigo nas suas tentativas para descobrir o segredo do código, sendo

## Revista da Cavalaria

empregado um pessoal técnico, pelos correspondentes, para eliminar esses erros propositados, a fim de que não pudessem deturpar o verdadeiro significado, enganando tanto o amigo como o inimigo.

Às vezes, percebíamos que o inimigo descobrira o segredo do nosso código. Quando assim acontecia, continuávamos a empregar esse código (a fim de que o inimigo ficasse contente e ocupado) para mensagens sem qualquer importância, ao mesmo tempo que se ia utilizando um novo código para assuntos importantes. O pessoal necessário para esta delicada organização aumentou em número e tornou-se uma profissão requerendo habilidade especial. No meio diplomático é conhecido por *Gabinete Negro*. Como secretário particular do Ministro dos Negócios Estrangeiros russo, estava muito embrenhado no assunto. No princípio da outra guerra, um cruzador alemão foi afundado por minas russas nas águas pouco profundas do Báltico. Os nossos mergulhadores trabalharam dia e noite, abriram finalmente o cofre do cruzador e o código secreto da Marinha alemã caiu nas nossas mãos. Desde então, tivemos conhecimento de todas as instruções secretas telegrafadas para a frota alemã no alto mar. Comunicámos a descoberta à nossa aliada Inglaterra por intermédio do chefe do Serviço de Informações do Almirante, Almirante Sir Reginald Hall, do que resultou ficarem condenados os couraçados alemães. Lembro-me ainda dum outro caso que se deu com uma esquadilha de «destroyers» russos comandada pelo Capitão Shipilev, que fez um grande reconhecimento na baía de Danzig em 1915, mesmo «nas barbas» da esquadra alemã: ele deixou o seu cartão de visita ao comandante alemão gravando a sua assinatura em grandes letras num dos rochedos vizinhos. Alguns dias mais tarde, um cruzador alemão e vários «destroyers» foram muito danificados por minas colocadas por Shipilev à entrada do porto de Danzig.

Viena e S. Petersburgo tinham o melhor *Gabinete Negro* do mundo. As cifras simples não eram suficientemente boas para eles. Cifravam primeiro os seus textos em cifra simples, e depois, este texto já cifrado, era cifrado novamente numa outra cifra, procedendo de forma idêntica, mas por ordem inversa, os correspondentes que recebiam. Este próprio processo baseava-se num código que, por sua vez, era mudado todos os dias do mês, ou até do ano. Os especialistas da alta matemática costumavam calcular quantas possíveis indicações seriam precisas para o inimigo poder descobrir o segredo, pela comparação de vários documentos. Recordo-me de que num dos casos os matemáticos calcularam que o inimigo necessitaria de mais de um milhão de telegramas para comparação antes que pudessem descobrir o segredo. Acrescente-se a isto o facto do próprio segredo ser mudado diariamente e veremos quão bem ele era guardado.

Não obstante, por métodos de suborno e de «chantage» (segundo a maneira de Zwankevitch registada atrás) o inimigo conseguiu obter alguns dos nossos segredos. Conseqüentemente o trabalho de cifra mais importante tinha de ser confiado a pessoas em quem se pudesse confiar em absoluto, resultando daí que os próprios Ministros e secretários tinham de tomar a seu cargo esse trabalho aborrecido e fatigante. Eu próprio

## Revista da Cavalaria

me ocupei todos os dias muitas horas com êle. As cifras eram muitas vezes descobertas pelo inimigo por brilhante trabalho de conjecturas. Por exemplo, uma das nossas principais cifras foi descoberta partindo da suposição de que cada uma das nossas mensagens terminaria num ponto final, suposição esta que deu resultado. Quando descobrimos isso, nunca mais tornámos a empregar o ponto final. Decorridos muitos meses estava tão aborrecido desta espécie de trabalho que resolvi inventar uma máquina de cifra só para mim, que transformasse os números da cifra em números da cifra original que nós conhecíamos de cor. A dificuldade não estava só no facto de eu não ser técnico de engenharia e não poder pedir a uma terceira pessoa para me auxiliar, como também porque, tendo traçado o meu esquema de trabalho, tinha de mandar fazer as diferentes peças do maquinismo, em diferentes oficinas. Algumas das peças eram, por assim dizer, inseparáveis e tinham de ser encomendadas numa só firma. Quando o trabalho estava pronto pedi ao meu secretário para o ir buscar, e dei-lhe dinheiro para pagar. O operário chamou o meu secretário de parte e segredou-lhe: «Korostovetz é boa pessoa e cavalheiro rico para me pagar tão generosamente, mas, aqui para nós, êle não regula lá muito bem». «Porquê?» perguntou o meu secretário. «Porquê», respondeu êle, «o serviço que eu lhe fiz é baseado num simples sistema de dactilografia, mas sempre que se bate na tecla 8, por exemplo, imprimo 5 ou 0 ou qualquer outro número, excepto 8, e muda tôdas as vezes. Isto tem algum sentido? Êle deve estar doido!»

Fiquei encantado quando soube da reputação que tinha adquirido. Esta máquina particular diminuiu para quasi um décimo a perda de tempo. Destruí-a quando rebentou a revolução bolchevista, pois sabia que os chefes bolchevistas estavam então em contacto com o Estado Maior alemão.

Houve alguns episódios divertidos resultantes do trabalho do *Gabinete Negro*. Eis um deles:

Decifrámos secretamente os códigos de inimigos e amigos igualmente, mas não dissemos aos nossos amigos que liamos as suas instruções secretas aos seus próprios Embaixadores, tomando precauções ao extremo. Quando a Batalha do Marne estava em progresso, os nossos aliados pediram-nos para afrouxar a nossa ofensiva contra a Austria, como atrás já disse, a fim de atacar a Alemanha pela retaguarda. Tomámos as nossas disposições nesse sentido, o que transmitimos em cifra para o nosso Embaixador em Paris, a fim dêste fazer a comunicação respectiva ao Alto Comando francês. Recebi o texto das mãos do meu chefe e imediatamente comecei a fazer a cifração. De repente, o meu chefe, num estado de grande irritação, mandou-me chamar e ordenou-me para tornar a arrumar tudo no seu lugar. «Acabo de saber», disse êle, «pelo Embaixador francês aqui, que êle deu ordem ao seu Adido Militar para cifrar e enviar imediatamente, para Paris, estas mesmas disposições. Você sabe que nós aqui sabemos ler êste código francês como queremos, e, provavelmente, também os alemães o sabem. Portanto, não deixe seguir essa mensagem francesa, e evite dar a perceber o facto de nós conhecermos o código francês». Tive de deter o envio do telegrama francês dando simplesmente as ordens necessárias para as autoridades postais. Mas,

## Revista da Cavalaria

mais tarde ou mais cedo, as autoridades francesas descobriram o que eu tinha feito. Como enfrentaria eu tal dilema? Fiz o meu plano e pu-lo em prática. Conhecia bem o Adido Militar francês. Convidei-o, pois, para jantar comigo num restaurante elegante fóra da capital. Antes do jantar pus nas mãos dum secretário mais moderno o trabalho de cifrar a nossa própria mensagem. Quando eu convidara o Adido Militar francês este explicou-me que teria de voltar à Embaixada logo depois do jantar porque tinha um trabalho importante a fazer. O jantar, era bom quanto podia ser, com cosinha russo-francesa, excelentes e abundantes vinhos e «vodka» bebido à maneira antiga russa — de um só gole. No fim do jantar, o meu amigo e colega francês, concordou que se terminasse um dia bem passado indo comigo ouvir os famosos coros ciganos que se exibiam em vivendas particulares e começavam as suas festas noturnas cêrca das 10 horas, prolongando-se até de madrugada. O meu convidado tinha dito que só podia ficar meia hora, mas o «champagne» alterou tudo isso. Às 2,30 da manhã lembrou-se de repente do telegrama que devia ter enviado. Disse-lhe então que o nosso próprio Ministro dos Estrangeiros tinha sem dúvida já enviado o conteúdo da mensagem, por nossa iniciativa, e, para o convencer, levei-o de automóvel ao Ministério dos Estrangeiros. O meu colega, mais moderno, estava lá, é claro, e recebeu-nos numa bela sala de chá com uma reconfortante brazeira ao centro. Mostrámos, ao Adido francês, a entrada no registo, para que êle visse que o nosso telegrama dando a informação tinha já chegado a Paris. Ele rejubilou, beijou-nos à maneira francesa, e declarou: «Estou salvo». Depois, tirou o texto da sua mensagem de dentro da algibeira (onde tinha ficado preparado para imediata expedição, depois do jantar) e lançou-o às chamas. Por êste trabalho recebi a Ordem russa de S. Estanislau.

Recordo-me também dum caso em que o nosso *Gabinete Negro*, ao decifrar telegramas inimigos descobriu que continham as nossas instruções secretas enviadas para os nossos Embaixadores no estrangeiro. Aconteceu isto porque o inimigo encontrou a chave das nossas cifras. Decifrando os nossos telegramas tornaram-nos a cifrar literalmente nos seus códigos secretos e enviaram-nos de países neutrais para o Ministério dos Estrangeiros do seu próprio país. Em consequência disso, tivemos de mudar urgentemente as nossas cifras. Esta batalha invisível continua no tempo de paz e no de guerra, e agora, em que todo o mundo está em torvelinho, mais do que nunca. E assim, o fastidioso e rotineiro trabalho de diplomacia dá ainda muito entretenimento aos que estudam os acontecimentos passados e presentes.

De *The Contemporary Review*

## UM EPISÓDIO COMOVENTE

---

---

UM operário torrejano deslocou-se para Castelo Branco e vendo-se aí sem dinheiro e com fome, bateu à porta da Cavalaria portuguesa a pedir de comer.

O que se relata a seguir, transcrito do jornal *Beira Baixa* de 1 de Abril de 1944 é a prova da magnífica influência da E. P. C. em Tórres Novas e de quanto esta unidade militar e escolar é estimada na vila.

«O caso que vamos narrar em duas linhas parece antes inventado que real. É dos que, lidos nos romances, fazem exclamar o leitor: — Que imaginação, a dêste romancista.

Há meses um homem, ainda novo, tipo de operário, desconhecido nesta região, chegou a Castelo Branco em busca de trabalho. Morto de fome e sem recursos, bateu à porta do Quartel de Cavalaria 8, fiado nas tradições cavalleirescas e generosas desta arma. Acertou, porque lhe deram comida suficiente para se retemperar. Despediu-se, silenciosamente como surgira.

Um destes dias, o mesmo operário apresentou-se de novo no Quartel, desta vez sem fome, mas decerto mais comovido que da outra. Recebido pelo Comandante, pediu-lhe licença para oferecer à Unidade, em testemunho do seu reconhecimento, duas placas de mármore com os distintivos da mesma Unidade primorosamente fundidos, e dourados, trabalho seu, perfeitíssimo.

Explicou então que se empregara em Castelo Branco e, nas horas vagas fabricara pacientemente as placas, tendo sempre presente no espírito e na carne e lembrança daquele gesto humano que meses antes o libertara da fome e do desespero.

Aceite com emoção bem compreensível a oferta, o próprio operário colocou as lápides nos locais onde, na manhã de 26 foram descerradas, na presença de tóda a Unidade e muito povo. A charanga executou a canção do Regimento e os Ex.<sup>mos</sup> Senhores Major Maia Mendes e Capitão Fernando Cabral proferiram sentidas alocações.

A cerimónia terminou como devia. O operário recebeu, pelo seu lindo gesto, digno de outros tempos, centenas de abraços dos presentes, o primeiro do Ex.<sup>mo</sup> Senhor Coronel Luis de Camões, Comandante da Unidade e os últimos dos seus patrões, proprietários de uma importante fundição albicastrense.

A estas homenagens, prestadas a um operário, que mostrou possuir uma sensibilidade mais afinada que muitos poderosos, se associa comodamente *Beira Baixa* e quantos nêle trabalham.

Que Deus o ampare e recompense, José Pedro de Castro.

# ESTORIL

COSTA DO SOL

A 23 quilómetros de Lisboa

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os desportos — Golf (18 buracos), tennís (7 courts), natação, hipismo, esgrima, tiro, etc.

Estoril-Palácio-Hotel — Luxuoso e confortável. Magnífica situação.

Hotel do Parque — Elegante e moderno.

Monte Estoril-Hotel — (antigo Hotel de Itália) completamente modernizado.

Estoril-Termas — Estabelecimento hidro-mineral e fisioterápico, sinástica, cultura física. Análises clínicas.

Tamariz — Pavilhão restaurante, bar americano, magnífica esplanada sobre o mar.

Casino — Aberto todo o ano, concertos, cinema, dancinç, restaurante, bars, e jogos autorizados.



ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

SALA DE ARMAS

PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol

ESTORIL — PORTUGAL

Marca

Registada

Empresa do Calçado Atlas, Limitada

Fábrica e Escritórios  
RUA D. JOÃO IV, 624 a 640

PORTO

Telefones 2 768 e 2 769

Telegramas: ATLAS

A MAIS IMPORTANTE FÁBRICA NO PAÍS. APETRECHADA PARA UMA PRODUÇÃO DIÁRIA DE MIL E QUINHENTOS PARES PELOS SISTEMAS MAIS APERFEIÇADOS

26 DEPÓSITOS DE VENDA

em: Lisboa, Porto, Coimbra, Braga, Viseu, Aveiro, Santarém, Vila Real, Covilhã, Viana do Castelo, Matosinhos, Espinho, Madeira e Açores

Agências em: LUANDA e LOURENÇO MARQUES

V. Ex.<sup>a</sup> vai a Lisboa?  
Prefira os melhores  
Restaurantes

## PENINSULAR

R. Arco de Bandeira, 124 e 126  
Telef. ————— 2 1280

Serviço à carta a preços  
acessíveis

## COLOMBO

R. Arco de Bandeira, 41 e 43  
Telef. ————— 2 4834

Ótimo serviço de mesa

## Pacheco, L.<sup>da</sup>

Rua de Campolide, 76

—  
Sucursais

Lisboa:

Rua de Campolide, 95

Lagos:

Praça Luís de Camões

—  
Tecidos de algodão, lã, linho  
e sêda

Meias e outros artigos de ma-  
lha a preços de armazém

Drogaria e Perfumaria  
J. Pires Tavares

SUCESORES

J. da Silva Pies, L.<sup>da</sup>

Importadores e Exportadores

128, R. 1.º de Dezembro, 130

L I S B O A — Telef. 2 5813

Drogas, Produtos Quí-  
micos, Especialidades

Farmacêuticas, Brochas,

Pincéis, Tintas, Verni-  
zes, Esponjas e Anilinas

Representantes de

Brandram Brothers C.<sup>o</sup>, Ltd — LONDRES

ALVAIADÉS

The Mentholatum C.<sup>o</sup> — BUFALO U. S. A.

MENTHOLATUM

SUCURSAL

Rua Jardim do Regedor, 10 a 18

## *A. Santos*

Alfaiate

para homens

e senhoras

—  
FAZENDAS NACIONAIS  
E ESTRANGEIRAS

—  
Rua Venceslau de Moraes, 1-A

L I S B O A

# Dansk Industri Syndikat

Material «Madsen»

**Metralhadoras e Canhões Automáticos**

Armas automáticas de pequeno e grande calibre para o Exército, Marinha, Aviação, Defesa contra Aeronaves e Defesa contra Carros de Assalto



O canhão automático **Madsen** de 20<sup>mm</sup>, sôbre «side-car», pode fazer fogo montado sôbre êste, ou no terreno, sôbre o reparo a que está permanentemente ligado

A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

**Vaz Ferreira, L.<sup>da</sup>**

Fanqueiro, Retrozeiro, Mercador

Modas e Confeções, Camisaria e Alfaiataria

A casa que maior sortido tem  
e mais barato vende

117, R. Campo d'Ourique, 121  
126, R. Ferreira Borges, 138

LISBOA — Telef. 6 3631

Filial — R. de Campolide, 68 A, B e C

Telef. 4 4164

**DROGARIA OLIVEIRENSE**

— DE —

**AGOSTINHO MARQUES D'OLIVEIRA**

CASA FUNDADA EM 1882

Rua da Lapa, 18 — LISBOA

**TELEFONE 6 4517**

OURIVES  
JOALHEIROS  
FABRICANTES

CONCERTOS GARANTIDOS  
EM RELÓGIOS  
DE TÔDAS ASMA RCAS

*Graciano Simões, L.<sup>da</sup>*

ANTIGA CASA LUPI — Fundada em 1920

Fabrica e conserta todos os objectos de platina, ouro e prata

Doura-se, prateia-se e fazem-se trabalhos em bronze

Boa execução e modicidade de preços

26, Rua Camilo Castelo Branco, 28

(à Praça Marquês de Pombal)

Telefone 4 7103

**ALFAIATARIA**  
**J. A. NEVES**

ALFAIATE-MERCADOR

Novidades em fazendas nacionais e  
estrangeiras / Especialidade em for-  
ros / Corte elegante e bom acabamento

8, LARGO DA GRAÇA, 9

LISBOA — Telef. 2 3324

**Restaurante Silva**

*M. J. DA SILVA*



— 8, Travessa da Glória, 16 —

Telef. 2 8307 — 2 9780 — LISBOA



**OCULOS** CONFORME O RECEITUARIO  
TODAS AS REPARAÇÕES  
PREÇOS VANTAJOSOS

**MACHADO & GARCIA, L<sup>DA</sup>**  
AV. ALMIRANTE REIS, 66-A TEL. 52 970

Casa de Pasto e Café  
**G. Alvarez, L.<sup>da</sup>**

Rua do Crucifixo, 21 e 23  
Telefone 2 0534  
**LISBOA**

**OPTIMUS**



**UM CHOCOLATE ALIANÇA**

**Adega Antigo Cartaxeiro**

Os melhores vinhos —  
do Cartaxo

COM RESTAURANTE

152, R. dos Douradoures, 156  
Telefone 2 9851 — LISBOA

**Farmácia FIGUEIREDO**

Depósito Geral da  
*Pomada de Salicilato  
de Chumbo Composta*  
**A. Veiga**

## C. Santos, L.<sup>da</sup>

Avenida da Liberdade, 29 a 41

L I S B O A

Automóveis:

«Studebaker» «Willys» «Standard»

Camions:

«Studebaker» «Willys» «Mack»

Acessórios e peças sobresselentes para tôdas as marcas de automóveis e camions

Baterias «Willard» e alcalinas «Edison», de ferro-niquel. Tintas anticorrosivas «Bitumastic», de fundo «Moravia», sintéticas e celulósicas «Glidden». Motores outboard «Evinrude» e outros, etc.

## ALMEIDA & SANTOS, L.<sup>DA</sup>

Escritório, Estância e Armazens:

Campo dos Mártires da Pátria, 94-95

Telefone 4 8054

L I S B O A

|||||||

## ESTÂNCIA

— D E —

Madeiras de pinho em tôco, aparelhadas e contraplacadas. Materiais para construção. Ferragens para mobiliário e construção civil. Grude. Serraduras. Lixa. Etc.

## M. CASTRO

É o alfaiate que V. Ex.<sup>a</sup> precisa ao seu dispor para ser bem servido e acabar com a má disposição, truncando tôda a responsabilidade sôbre as suas execuções

Para Homem, Senhora e Criança, Exército, Marinha e Clero

## Alfaiataria Inglesa

Rua de Santa Marta, 7-A

## CASA MATOS

22, R. dos Poiais de S. Sento  
Rua do Vale, 2 e 2-A

TELEF. 21416

Fanqueiro e Retrozeiro, Fazendas de Lã e Algodão, Crepes da China e tôdas as qualidades de sêda, recebidas directamente dos fabricantes

Sortido completo em Meias, Peúgas, Camisaria e Grayataria  
SEMPRE NOVIDADES

# Restaurante Portugal

*Ribeiro & Catita, Limitada*

COZINHA À PORTUGUESA,  
CONFECCIONADA À VISTA  
DO CLIENTE

ONDE MELHOR SE COME  
EM LISBOA

Serviço de Bar, Chá e Café permanente

Rua do Carmo, 101, 1.º

(Junto ao Rossio)

Telefone 29501

L I S B O A

## TINTURARIA PIRES BRANCO

Casa fundada em 1835

— D E —

**CARLOS ALBERTO BRANCO DOS SANTOS**

45, Calçada do Carmo, 47 — Telefone 21860

(às Escadinhas do Duque, perto da Estação do Rossio)

Com maquinismos modernos movidos a vapor e a electricidade, tingem em tôdas as côres, lava e limpa a sêco tôda a qualidade de fazendas, capas de borracha, tapetes, pelerines, sêda, lã, jutas, algodão em fio, fatos de homem feitos e desmanchados, vestidos de senhora, e curte, tingem, limpa, transforma e confecciona tôda a qualidade de peles

**Atenção:**— Passa a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 10 minutos, tendo os Ex.<sup>mos</sup> fregueses um gabinete de espera cômodamente instalado

**TRABALHO PERFEITO — PREÇOS RESUMIDOS**

## Café do Coliseu

R. Eugénio dos Santos n.º 92

Telefone ————— 2 6191

ESMERADO SERVIÇO  
DE RESTAURANTE

Almoços (mesa redonda) 13\$00

Jantares » » 14\$00

Serviço à Lista  
a preços convidativos

**Café do «Nicola»**

Cervejas, Laranjadas, Refrescos

## Frutaria

### Bristol

Casa especializada em  
frutas verdes e sêcas

Rua Eugénio dos Santos, 57

Telefone 2 4637

Vinhos engarrafados || Con-  
servas || Compotas || Lam-  
preias || Camarão || Lagostas  
Mariscos || Salmão || Etc.

TELEF. 4 1359

Sociedade Importadora  
de Automóveis, Lda.

DE

NASCIMENTO & COELHO

Comissões, Consignações  
e Conta Própria  
Compra vende e troca auto-  
móveis e camionetes de  
tôdas as marcas

Rua Actor Taborda, 13-A, 13-B  
L I S B O A

Artigos para feirantes,  
Bijouterias, Cutelarias,  
Novidades

Preços sem competência

Fornecimentos para  
cantinas militares

**Fernandes, Ribeiro  
& Pissarro, L.<sup>da</sup>**

Armazém de Quinquilha-  
rias, Malhas, Miúdezas  
e Rouparia

**Sede**

40, R. Martim Moniz, 42  
LISBOA ————— Telef. 2 7400

## LEÃO D'OURO

RESTAURANTE ◊ CERVEJARIA ◊ BAR

Rua 1.º de Dezembro, 89 a 99

Telefone 26195 — LISBOA

O melhor estabelecimento do género da capital, com seleccionado serviço de cozinha, especialidade em cerveja, mariscos e aperitivos

Cervejaria e Restaurante

## BONJARDIM

Especialidade em aperitivos, Cerveja nacional e estrangeira, Whisky, Vinhos do Porto, Cockttail's e todo o serviço de bar a preços excepcionais  
BONS LEITÕES ASSADOS

Travessa de Santo Antão, 7 a II

LISBOA Telef 2 4389

# Bertrand & Irmãos, L.<sup>da</sup>

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS, SIMPLES  
E DE LUXO, REPRODUÇÕES EM FOTO-  
GRAVURA, OFFSET E LITOGRAFIA

TRAVESSA DA CONDESSA DO RIO, 27  
Telefones P. B. X. 2 1227 e 2 1368 — LISBOA

## CASA CÉSAR

FAZENDAS DE LÃ,  
SEDAS, MALHAS,  
MEIAS, CAMISARIA

TELEFONE 4 0245  
Aven. Almirante Reis, 6-C, 6-D, 6-E  
LISBOA

Casa de Pasto

Flor da Mouraria

DE  
CÉSAR VICENTE DA SILVA

Rua da Mouraria, 102 a 108  
LISBOA

GRANDE ALFAIATARIA E  
CHAPELARIA DO CARMO

**António Rodrigues**

ALFAIATE-MERCADOR

Garantimos o bom Corte e Acabamento

Grande sortido de fatos para crian-  
ças em tôdas as medidas e casacos  
para senhoras

Sempre o maior sortido em Fatos,  
Sobretudos e Gabardines já feitos,  
como em finas casimiras para a  
execução dos mesmos

55, Calçada do Carmo, 61

LISBOA — Telef. 2 0537

**António Cardoso**

ALFAIATE

Para homens e senhoras  
com bom gosto e bom  
acabamento



R. Gomes Freire, 209-r/c

L I S B O A

**OLIMPIA CLUB**

O mais antigo e animado  
«Cabaret» de Lisboa

O nosso programa de  
variedades é constituído  
por famosas artistas  
::: internacionais :::

Orquestras de Jazz e Tangos

Moderníssimo repertório

Restaurante e Bar

O mais elegante  
e luxuoso dancing

de Lisboa

**MIAMI**

Apresenta tôdas as noites  
as mais célebres atrações  
internacionais e a

Orquestra Caravana

MIAMI: Praça da Alegria, 56

Telefone 2 4282

## O MALEIRO

(Gerência de A. JARDIM)

Fabricante de malas e artigos de Viagem

CONSERTOS EM MALAS

Preços especiais aos revendedores, colegiais, praeistas,  
empregados no comércio e militares

Encarrega-se de encomendas para  
todo o país e África

Loja — Rua do Comércio, 25-27

Oficina — Rua da Padaria, 17-19

L I S B O A

TELEFONE 4 6971

## Alfaiataria Trevo

Fazendas, Gabardines, Camisaria,

Gravataria e Chapelaria

Artigos de Capelista — Fino corte  
pelos últimos Figurinos

J. RODRIGUES, LDA.

Rua Angelina Vidal, 64 a 66

L I S B O A

## BANACÃO — O MELHOR DOS ALIMENTOS

PRODUTO PORTUGUÊS PARA OS PORTUGUESES

O BANACÃO é preferido para a 1.<sup>a</sup> refeição

porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.<sup>a</sup> refeição,  
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos  
exercícios físicos, que normalmente fazem,  
porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

provam que é o mais nutritivo,  
provam que fornece mais calorias do que qualquer outra refeição.

BANACÃO sempre BANACÃO

## António Duarte

COM

Estabelecimento de vinhos,

:: comidas, frutas e tabacos ::

Rua Eugénio dos Santos, 147

L I S B O A

## MANUEL TAVARES LOPES

Transportes automó-  
veis para todo o país

Lubrificantes e  
gasolina Vacuum

10, RUA ANDRADE, 12  
Telefone 4 6233 — LISBOA

# Banco Fonsecas, Santos & Vianna

CAPITAL.....	Esc. 81.600.000\$00
FUNDO DE RESERVA...	Esc. 54.400.000\$00

Rua do Comércio, 132

L I S B O A

## Officinas Gerais de Material de Engenharia

Sede: Avenida da Índia — BELÉM

### Manufatura de Material de Engenharia

Sapadores mineiros, sapadores de caminhos de ferro, telegrafia e telefonia por fios e sem fios, :: pontoneiros, automobilistas ::

### Mobília e utensílios

Trabalhos em ferro e madeira para construção civil

Construção, reparação e pintura de carroseries

Pundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação de sobresselentes para automóveis e motocicletes

Fornecimentos análogos para o público

## AQUÁRIO

R. Jardim do Regedor, 34, 50

L I S B O A

Bar, Restaurante de Mariscos  
género «Premier»

Especialidades — Spécialités

Peixe, mariscos

Poissons, Fruits de mer

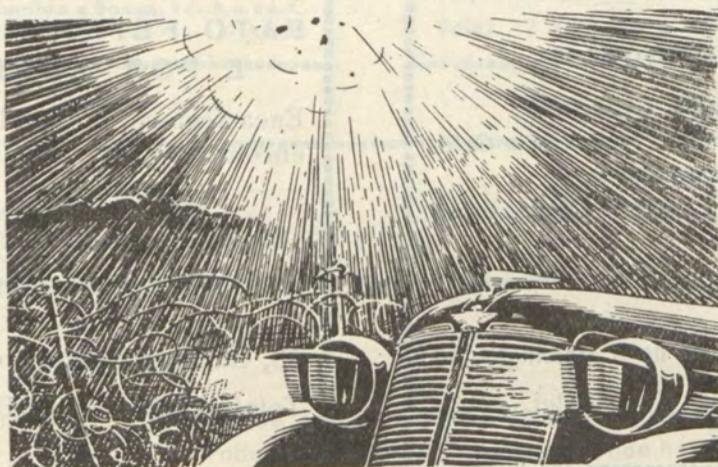
Carnes, aves, caça

Viandes, volaille, gibier

Cave afamada

Cave Renommée

Reservam-se salas para banquetes



## AUSTIN

### resiste às provas da guerra

nas mais difíceis missões, que têm desempenhado com o maior sucesso. Também em Portugal, o esforço que se lhes tem exigido, é mais uma demonstração das qualidades que popularizaram a marca.

#### **THE AUSTIN MOTOR COMPANY LTD.**

Export Department    Birmingham, Grã-Bretanha

Distribuidores Gerais em Portugal :

### **J. J. GONÇALVES SUCRS.**

80-92, R. RODRIGUES SAMPAIO, LISBOA

130, R. ALEXANDRE BRAGA, PORTO

## BAR DE S. DOMINGOS

Aberto tda a noite  
Concerto jazz todos os dias

Serviço esmerado de:

*Pastelaria, Cervejaria,  
Mariscos, Ch e Café,  
Vinhos do Pôrto,  
Licores e Champanhes*

28, Largo de S. Domingos, 30  
LISBOA — Telef. 26949

## GRANDES ARMAZENS

## DO CARMO

Alfaiataria, Sapataria e Chapelaria

### FATO FEITO E POR MEDIDA

Encarrega-se de qualquer  
encomenda cm a máxima  
perfeição

Esmerado serviço de corte  
Fazendas nacionais e estrangeiras

40, Calçada do Carmo, 46  
Telef. 2 2165 — LISBOA

## ESTABELECEMENTOS

Manoel A. F.

Callado & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

Armazém de Drogas, Tintas  
e Produtos Químicos—Fa-  
bricantes dos Alvaiades  
«Pomba», «Viriato» e  
:::: «Reclame» ::::

Largo do Corpo Santo, 19 a 23  
L I S B O A

## ROYAL

A máquina de escrever  
de fama mundial  
A máquina de escrever  
preferida em Portugal

Sociedade Comercial  
Luso-Americana, L.<sup>da</sup>

Rua da Prata, 145  
Telef. 2 5281 — LISBOA

Rua S da Bandeira, 339  
Telef. 1 248 — PORTO

**A Electrificadora  
de Campo de Ourique**

Instalações e reparações de água, gaz e electricidade. Completo sortido de candeeiros, esquentadores, banheiras, artigos de menage, louças, vidros, cutelarias e quinquilharias. Aparelhos de T. S. F. — e suas reparações. Preços módicos. —

**Orçamentos Grátis**

**R. Almeida e Sousa, 14-A a 14-C**  
TELEFONE ————— 6 1009

**Luiz Mayor Santos**

**ARMAZÉM DE PAPELARIA**

*Papéis nacionais e estrangeiros  
para escrita. — Papéis especiais  
= para revistas, jornais, etc. =*

72, Rua dos Sapateiros, 74  
Telef. 2 5934 — LISBOA

**Cana Imperial**

Acaba de aparecer este precioso produto, que não obstante a sua alta categoria, pode hoje ser servido quási ao preço dos brandys vulgares.

Peça-o em todos os bons cafés e demais estabelecimentos

DISTRIBUIDORES ÀQUEM-MONDEGO:

**J. SALLES CALDEIRA, LDA.**

Rua Alves Correia, 160 — LISBOA — Telefone 2 6753

**FARMÁCIA LIMA AMARO**

**Director Técnico**

**A. BRITES MOITA**  
(LICENCIADO)

Sortido completo de especialidades farmacêuticas nacionais e estrangeiras

P. da Alegria 27-28 — Tel. 2 1149

**Restaurante «UNIÃO»**

Rua do Crucifixo, 112-114

Refeições a 6\$50

Recebe comensais por senhas de 12, 25 e 50 refeições

Única no género em todo o país

## Império das Limonadas

---

### **Salão de Chã-Café**

*Frequência elegante e selecta*

### **Pastelaria - Lanches**

*Superior fabrico e apetitosos*

*Lanches*

### **Bar - Limonadas**

*Servindo as melhores limonadas ao natural. Especialidade*

*desta casa*

*Vinhos finos, Licores, Espumantes, Cognacs das melhores marcas. Tabacos Nacionais*

*e Estrangeiros*

---

52, RUA DO CRUCIFIXO, 56

**L I S B O A**

## **Serralharia Civil, de Narciso dos Santos**

Fabrica fogões e fornalhas, fogareiros para coke ou sôbro, lenha e serradura, portões, grades, torradores para café, fogareiros e ferros para en-  
— gomadeiras e alfaíates —

Responde pelo bom funcionamento e solidez do que se fabrica nesta oficina e mais trabalhos concernentes à sua arte. Torneiras de metal para vinho, com rosca, argola ou manípulo, ditas para água, de passagem ou de serviço, válvulas para lavatórios, etc. Esta casa não se responsabiliza por consertos que não sejam reclamados dentro de 60 dias. Recebe tôdas as encomendas em metal, responsabilizando-se pelo seu bom acabamento.

73, Rua dos Correiros, 77

(Vulgo Trav. da Palha)

Telefone 2 6422 — LISBOA

## VACARIA ÁUREA

### ÁUREA BAR

133, R. do Crucifixo, 135

**L I S B O A**

\*

### **Aberto tôda a noite**

O local mais alegre da cidade, com **JAZZ-BAND** das 15 às 19 e das 21 às 2 da manhã.

\*

### **Open all night**

The gayest place in town. With **Jazz-Band**, from 15 P. M to 19 P. M from 21 P. M to 2 A. M

\*

### **Ouvert tout la nuit**

L'endroit le plus gais de la ville **Jazz-Band** de 15 heures à 19 h. de 21 heures à 2 h. du matin.

## Farmácia Magalhães

Director Técnico J. M. Quintão

Coronel Farmacêutico

■

*Medicamentos Nacionais e Estrangeiros — Hóstias antigripais — Herpetina contra dermatoses, Ecsemas, Herpes, Pruridos e infecções da barba, etc.*

■

Av. Almirante Reis, 4 D - 4 F

**LISBOA**

## AGUIAR & MELLO, L.<sup>DA</sup>

P. Município, 13—Tel. 2 1151/2

LISBOA

■  
CIMENTOS:

Portland Liz

Hidrofugado Liz «K»

Fundido Lafarge

Rápido e Extra Rápido

Branco «Meduza»

■  
Temos sempre um cimento especial  
para cada caso

PASTELARIAS FINAS  
LUNCHS

Pastelaria  
Herculano

T  
E  
L.

5 0350

R. Alexandre Herculano, 29-A

L I S B O A

## Manuel da Costa

—  
**Oficina de pintura**

Letreiros, Tabuletas, Brazões  
e Monogramas a Ouro e Prata

—  
4, Travessa do Carmo, 4

(Próximo ao Chiado)

Telef. 2 8327 — LISBOA

## Máquinas de escrever

de tôdas as marcas

VENDE  
COMPRA  
ALUGA

Reparações com garantia

■  
Domingos Gonçalves & C.<sup>a</sup>

RUA DO ARCO BANDEIRA, 133 - 2.º

Tel. 2 5741 — LISBOA

**J. L. da Cruz, L.<sup>da</sup>**

**ÁGUIA DE PRATA**

RUA BARROS QUEIROZ, 19-21-23-25



Flores artificiais, Jogos de  
tôdas as qualidades, Car-  
tas de jogar, Artigos de  
papeleria, Artigos religio-  
sos, Velas de cera em  
todos os tamanhos, Etc.

O que é que a Baiana tem?

Tem Cassafas e Sorvetes

Em copos e tabletes

É o que a Baiana tem!

**BAIANA, L.<sup>DA</sup>**

Avenida da Liberdade, 59 e 61

Telefone ————— 2 9612

**Farmácia Liberal**

Avenida da Liberdade, 219

LISBOA — Telef. 4 3641



Produtos de perfumaria  
marca **SALOMÉ**  
os mais puros e mais perfeitos

Água de Colónia

Sabonetes

Elixir para dentes



Sortido completo de Espe-  
cialidades nacionais  
e estrangeiras

**GALERIA CHIC**

RETROSARIA

R. Braamcamp, 48-A

Telefone 4 5417

L I S B O A



Modas para senhoras  
e para homem

Novidades - Objectos  
para brindes

Bijuterias - Artigos em lã  
e para bordar

RECEBE OBRAS PARA A  
TINTURARIA « PORTUGÁLIA »



TIPOGRAFIA DA LIGA DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS  
EM TODOS OS GÉNEROS

CALÇADA DOS CAETANOS, 18  
Telefone 2 1450 — LISBOA

**Mata-percevejos “Lusitano”**

Êste produto contra insectos de cama

é de resultados eficazes.

À venda nas melhores drogarias.

Únicos depositários:

**Machado, Marques & C.<sup>a</sup>**

16, Rua Martim Moniz, 20

Telefone 2 8688

L I S B O A

# CONCHA

DANCING-BAR  
O mais característico cabaré de Lisboa

Apresenta o melhor programa de VARIEDADES da actualidade  
**LAS CHAVALLILLAS** — A célebre pareja de canto e baile gitano  
Trini de Albaicin — Carmelita de Córdoba — Anita Sansano — Maruja Carreres  
Estrélas de canto e bailes gitano e espanhol  
Carmen Montecruz — Marina Harwey — Carmelita Gallardo  
**ALFREDO LOPES** — O melhor vocalista português  
A mais animada Orquestra — **LUSO BRASILEIRA**

Joalheria, Ourivesaria  
e Relojoaria

“Casa das Bengalas”

Rua da Prata, 87, 89, 91 — LISBOA

No centro do quarteirão — Telef. 2 0256

Não confundir, esta casa é a  
que tem 2 taças expostas num  
grande candeeiro reclame  
colocado no passeio, em  
frente do estabelecimento

Taças de Prata para prémios  
desportivos

Em exposição permanente mais de 1.200

ANTÓNIO CASANOVAS AUGUSTINE

CORRECTOR OFICIAL

Câmbios, Fundos Públicos  
e Mercadorias

Rua da Conceição, 133

Telefones } Estado . 54  
              } Rêde. . 2 2280

Bôlsa de Mercadorias

P. do Comércio

Telefones { 2 8182  
              { 2 8615

L I S B O A

*Uma impermeabilização  
perfeita obtem-se com*

# SIKA

Fabricantes: { KASPAR WINKLER & C.°  
                  { ZURICH ALTSTETTEN (Suíssa) \*

Agente depositário em Portugal

CARLOS ABREU BAPTISTA

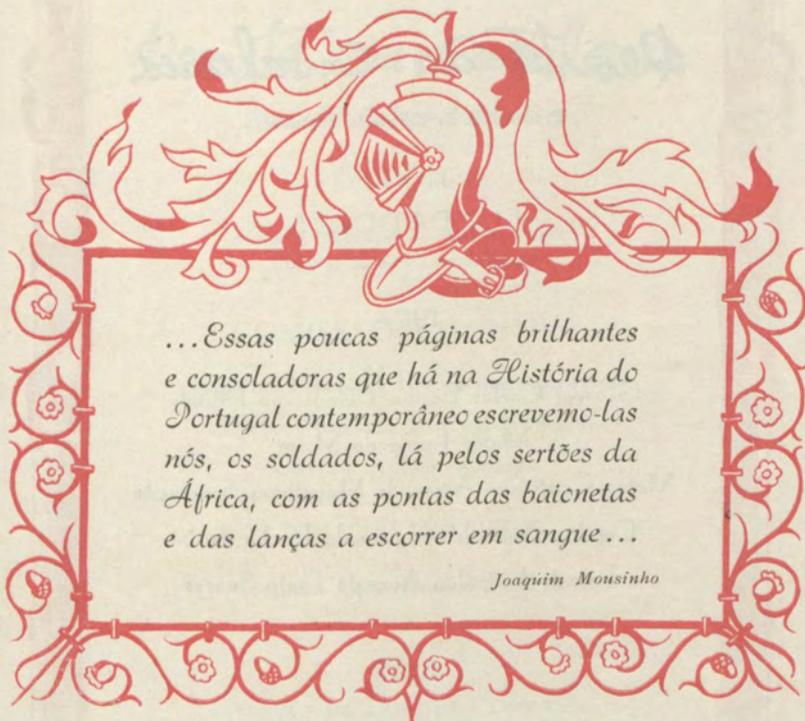
Rua da Emenda, 111-1.° — Telef. 26902 — LISBOA

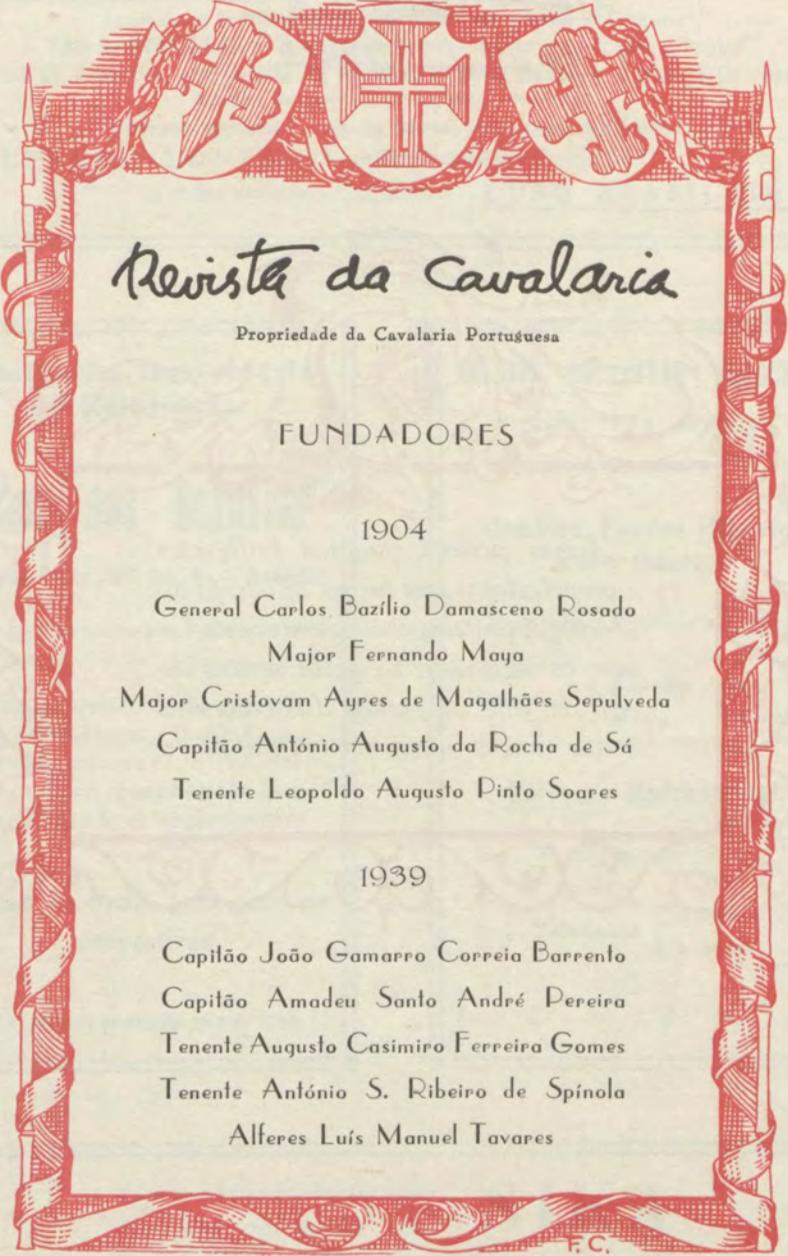
ESTADO MAIOR DO EXERCITO

BIBLIOTECA

N.º ~~5578~~ 1804

Em 7 / 12 / 1946





# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## FUNDADORES

1904

General Carlos Bazilio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Aypes de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarró Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## DIRECTOR

General Afonso de Sousa Botelho  
Director da Arma de Cavalaria

## COMISSÃO EXECUTIVA

Capitão Fernando Dias Pires Monteiro  
Capitão Amândio Pascoal Rodrigues  
Capitão António Crespo

## ADMINISTRADOR

Capitão Luís Manuel Tavares

## SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA  
Calçada da Ajuda — Telef. 81 290

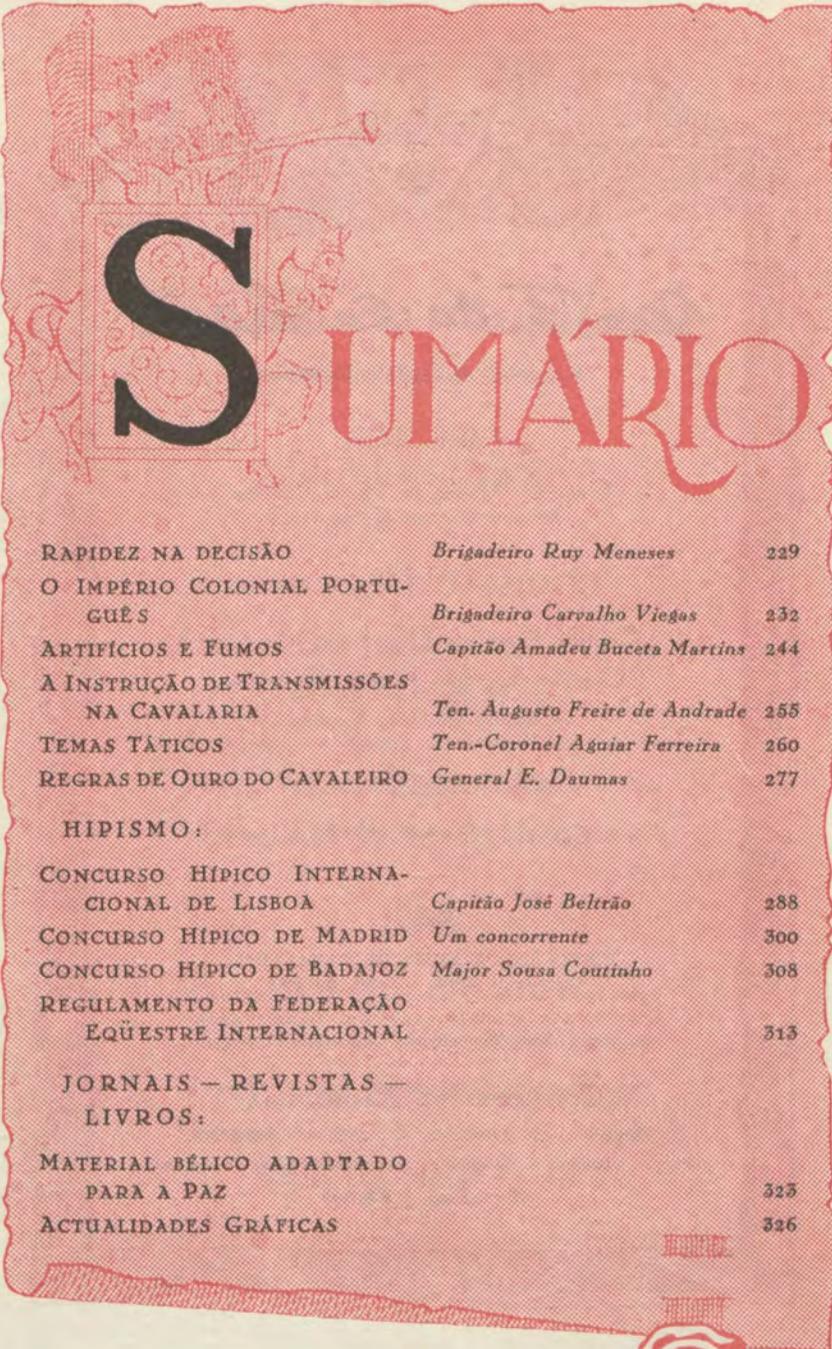
Composta e impressa na Tipografia  
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

## CONDIÇÕES DE ASSINATURA

**Ano . . . . . 30\$00**

(Para o Ultramar e estrangeiro acrescido do porte do correio)

**Avulso 5\$00**



# SUMÁRIO

RAPIDEZ NA DECISÃO	<i>Brigadeiro Ruy Meneses</i>	229
O IMPÉRIO COLONIAL PORTUGUÊS	<i>Brigadeiro Carvalho Viegas</i>	232
ARTIFÍCIOS E FUMOS	<i>Capitão Amadeu Buceta Martins</i>	244
A INSTRUÇÃO DE TRANSMISSÕES NA CAVALARIA	<i>Ten. Augusto Freire de Andrade</i>	255
TEMAS TÁTICOS	<i>Ten.-Coronel Aguiar Ferreira</i>	260
REGRAS DE OURO DO CAVALEIRO	<i>General E. Daumas</i>	277
HIPISMO:		
CONCURSO HÍPICO INTERNACIONAL DE LISBOA	<i>Capitão José Beltrão</i>	288
CONCURSO HÍPICO DE MADRID	<i>Um concorrente</i>	300
CONCURSO HÍPICO DE BADAJOZ	<i>Major Sousa Coutinho</i>	308
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUÍSTRE INTERNACIONAL		313
JORNALIS — REVISTAS — LIVROS:		
MATERIAL BÉLICO ADAPTADO PARA A PAZ		323
ACTUALIDADES GRÁFICAS		326



# Revista da Cavalaria

6.º ano - n.º 3

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Maio-Junho

## RAPIDEZ NA DECISÃO

pelo Brigadeiro RUY MENESES



A *Rapidez na decisão*, de que o General Trémeau fez conceito constitutivo do espírito da Cavalaria, é qualidade de comando tão apreciada e tão apregoada que pode considerar-se, entre nós Cavaleiros, princípio doutrinário de valor permanente.

E com justa razão porque, numa Arma que vive do movimento, da velocidade, da prontidão, não pode permitir-se nenhuma manifestação de morosidade, de lentidão, de hesitação, por mínima que seja, a menos que se perca a sua principal característica.

Mas, analisemos em que consiste esta rapidez na decisão, examinando em pormenor a própria decisão nos quatro factores que classicamente a condicionam em qualquer escalão hierárquico em que ela haja de ser considerada: *a missão, o inimigo, o terreno e os meios*.

A missão aparece geralmente a quem tem de cumpri-la sob o aspecto de uma ordem emanada do escalão superior.

## Revista da Cavalaria

Em primeiro lugar surge-nos imediatamente a proposição de Geslin de Bourgue: *de que se trata?*

Dentro da condição de rapidez que determina a análise dos factores de decisão impõe-se uma resposta pronta, e esta depende essencialmente de qualidades intelectuais imprescindíveis: poder de receptividade, presteza na compreensão, vivacidade de inteligência, facilidade de raciocínio, desembaraço mental.

E depende também da ligação espiritual que houver entre quem dá a ordem e quem a recebe.

Estas qualidades intelectuais promovem então um movimento cerebral que poderia comparar-se ao da elaboração dum periódico: arrumação de ideias, trabalho de linotipografia, passagem através da rotativa, . . . . . e a missão aparece impressa no espírito com a nitidez e a precisão de um grande cartaz.

Quási simultaneamente as notícias, as informações, o conhecimento directo que se tem do inimigo, vêm sublinhar, anotar, entrelinhar as grandes letras dêste cartaz e dar à missão o seu primeiro condicionamento: obstáculos que o inimigo lhe opõe, reacções que êle pode produzir.

Êste condicionamento está desde logo ligado ao terreno: há que procurá-lo. São pontos notáveis a considerar, desenfiamentos, abrigos, máscaras, posições de tiro ou de observação; são direcções a seguir, linhas de horizonte a registar; são distâncias a medir, sítios a avaliar. . .

Tudo isto deve aparecer sem procura, nitidamente, flagrantemente deante da objectiva do binóculo; tudo isto deve saltar à vista ao desdobrar da carta; tudo isto se deve desenhar no espírito como as fases de uma panorâmica que se vão sucedendo com uma velocidade cinematográfica.

E já os meios se vão adaptando a esta panorâmica, cada canhão com o seu valor, cada metralhadora com o seu poder de fogo, cada carro com as suas faculdades de movimento.

No decorrer destas operações mentais, profundas apesar de tudo, perfeitas, completas — e isto depende essencialmente do grau de preparação técnica, do poder dos reflexos, do sentimento profissional — aquêles elementos vão-se projectando uns sôbre os outros no grande écran donde ná-de sair, nítida, flagrante, incisiva, a decisão do chefe.

Ê todo este movimento de análise e de síntese, de selecção e de combinação, de trabalho detalhado e de construção de con-

## Revista da Cavalaria

junto, activado ao máximo, lançado a tóda a velocidade compatível com as condições fisiológicas do trabalho mental que dá a rapidez na decisão.

Se é certo que as condições fisiológicas do trabalho mental não são iguais para todos, que as qualidades intellectua's diferem de indivíduo para indivíduo, e que o temperamento de cada um tem sôbre umas e outras uma influência notável, não é no entanto êrro afirmar que estas condições e estas qualidades se podem cultivar, aperfeiçoar e orientar por uma ginástica adequãda, a praticar na instrução profissional dos officiaes e que elas são determinantemente valorizadas pelo conhecimento profundo da doutrina e do valor dos meios, conhecimento este que por ter utilidade e applicação não pode deixar de constituir acção reflexa e pronta a todos os momentos.

A rapidez na decisão depende pois, essencialmente :

- da rapidez e precisão na análise dos factores
- dum método de raciocínio equilibrado
- de simultâneidade fácil no trabalho de selecção e combinação dos vários elementos dêsse raciocínio
- do conhecimento perfeito de doutrina e do valor dos meios
- da actividade intellectual, do temperamento vivo e do moral elevado

Só dentro dêsse conjunto de condições é possível obter a *rapidez ou decisão . . . . . com a devida ponderação.*



# O Império Colonial Português

## Sua expansão

pe'lo Brigadeiro CARVALHO VIEGAS

*Conferência realizada em Elvas,  
durante a Semana das Colónias*



O «Grupo dos Amigos de Elvas», confiando decerto no meu patriotismo e no conhecimento que possuo, praticamente, da grandeza do nosso Ultramar, e bem assim dos sacrificios que por êle fizeram os nossos maiores, quis honrar-me com o seu convite para realizar esta palestra.

Se razões havia que me aconselhavam a não me abançar a tal tarefa, outros motivos há que me levaram a não recusar.

Nesta sala, ouvi já vários oradores em suas eloquentes e brilhantes conferências e assim ao sentir-me numa situação difícil, eis que me assalta a idéia que esta minha vinda aqui constituirá uma ousadia que talvez vá chocar a vossa requintada sensibilidade, tanto mais tratando-se de assuntos que a vossa cultura e a fina educação de vossos espiritos bem dispensam.

E por situação difícil, lembra-me um caso sucedido em 1669, salvo êrro:

Conta-se que numa solenidade religiosa na Igreja de S. Domingos em Lisboa a que assistia a Côrte, o Corpo Diplomático e tudo quanto havia de mais selecto, distinto e de maior relêvo na sociedade portuguesa, era prêgador nesse dia o Padre António Vieira, o grande orador nacional. O Embaixador de Espanha, dias antes chegado a Lisboa, não o conhecia pessoalmente e ao ver dirigir-se para o púlpito

## *Revista da Cavalaria*

uma figura tão debil, tão fraca, como era a do Padre António Vieira, arrastando os pés, não pôde conter-se que não dissesse em voz baixa para alguém que estava a seu lado: «Caras te sairon las zapatas», mostrando assim o seu espanto por ver tão modesto sacerdote ir falar naquela tão imponente cerimónia em que estava a melhor gente de Lisboa.

Padre António Vieira, contudo, ouviu; continuou em direcção ao púlpito, subiu as escadas e depois de se persignar e rezar, dirige o seu olhar para a Côrte e diz: «Caras te sairon las zapatas; tema que me foi dado pelo Snr. Embaixador de Espanha».

E com a sua erudita e fluente palavra, numa fulminante eloquência, desenvolveu de tal forma aquêlê tema, que todos os olhos acabaram por se fixar no Embaixador como de censura pela sua leviandade, deixando-o numa desairosa, incómoda e difficil situação.

Mas, minhas senhoras e meus senhores, era então o orador o padre António Vieira, glória insigne da oratória nacional que a todos podia enfrentar. Agora sou eu, êste vosso humilde servidor, e assim êsse desaire ficará decerto para mim, e «las zapatas» que me trouxeram até aqui, ficar-me-ão bem caras.

Espero, porém, que a franqueza da minha confissão trará o vosso perdão; e assim porque conto com êle e com o conhecimento que tenho do nosso Império Colonial, desde as mais longínquas, Macau e Timor, até às mais próximas, a Guiné e Cabo Verde, eu me encorajo a prosseguir.

Comprometi-me a falar sôbre:

### *Portugal e o seu Império — sua expansão*

Está o nosso livro pátrio tão cheio de gloriosos feitos, é tão vasta a nossa História da Colonização que, narrá-la, se torna um assunto praticamente inexgotável e só uma longa série de conferências a poderia abraçar.

Mas não é meu propósito vir aqui martirizar V. Ex.<sup>as</sup> com o meu fastidioso dizer, e assim procurarei fazer sòmente uma síntese, célere e lacónica, não saindo das generalidades.

## Revista da Cavalaria

Referir-me-ei no entanto ao que vi por esses mares da China, da Índia e da África, padrões de glória, disseminados pelo Mundo, atestando o esforço da nossa Raça no anseio patriótico de servir a pátria e a Fé cristã, vasto espaço onde se registam, em blocos de sacrificios e de sangue, aureoladas de heroísmo as energias de um povo que foi o primeiro do mundo velho a desvendar novos mares e terras de mistérios; sacrificios e bendito sangue que redundaram num máximo de benefícios para a Civilização.

Desde que começámos repelindo o sarraceno, são oito séculos de História em que a Alma portuguesa, de soldado e de apóstolo, se irradiou por todo o Mundo, levando em assomos de bravura e de bondade, a lei de Cristo e a pureza da sua Civilização.

Não há fora do Continente Europeu um recanto da terra onde não se encontrem rastos magníficos da passagem intermerata de descobridores, de marinheiros, guerreiros, missionários, comerciantes e colonos, espalhando a Fé e a Civilização pelos povos mais incultos e atrasados do Mundo.

São oito séculos de história que nos devem servir de espelho para nêle nos olharmos e acreditar que somos um povo ainda de grandes empresas.

Tem a nossa história pontos fulgurantes, todos êles ligados numa continuidade de soberania espiritual que se pode dizer que esses oito séculos formam um corpo donde irradia a beleza forte de um povo altivo da sua independência, e de que se sente com a alma luminosa de engrandecer o Mundo na sua espiritualidade.

Separada a Galiza de Portugal, aquela para ficar sempre ligada ao bloco leonês-castelhano, Portugal para se engrandecer a ponto da sua Bandeira tremular em tôdas as partes do Mundo; voltadas as costas para Castela porque a não receávamos, vê-se no reinado de D. Dinis, expulso o sarraceno do Algarve, atingir a superfície que, pouco mais ou menos, hoje tem.

Foi então o Mar que nos descobriu um horisonte infindo, e cujo determinismo nos levou a descobrir a Terra «sulcando mares nunca dantes navegados» como diz o Príncipe dos poetas da nossa Raça.

## Revista da Cavalaria

Eis que aparece o grande propulsor da navegação e dos descobrimentos marítimos: o Infante D. Henrique.

Infante D. Henrique!: nenhum português culto pode esquecer esse homem que no século xv, sob a sua divisa «*talent de bien faire*», criou a moderna ciência de navegação facilitando os descobrimentos, e que estabeleceu em Sagres uma escola que se tornou um centro interno de cultura cosmográfica.

Foi naquele rincão da costa algarvia, naquela escola náutica, que se gerou a idéia de descobrir novos mundos; foi ali que, segundo as directrizes de Arriano, Estrabão, Pompílio Mela, Santo Isidoro de Sevilha, e como mostravam a carta de Marino Sanuto e o portulano laurenciano dando a África como cercada pelo mar, se formou o pensamento do Infante, admirável em previsão, precisão e unidade.

Para todo o português, a imagem do Infante deve ser o indicativo constante do destino exterior de Portugal.

Foi ele ainda que previu a existência de um continente a Oeste, transformando assim numa realidade geográfica as lendas da Antilha e da Ilha de S. Brandão.

Foram sucessivamente abertas ao conhecimento do mundo civilizado três quartas partes do Globo, tendo tido o seu remate na audaciosa viagem de circumnavegação de Fernão Magalhães, em que se provou praticamente a esfericidade da Terra.

Ao Infante D. Henrique se deve a transladação da hegemonia comercial e política do Mundo, do Mediterrâneo para o Atlântico, convertendo Lisboa na doirada Veneza do Ocidente.

Os nossos navegadores e guerreiros, cobertos de glória, tornaram-se os senhores do comércio mundial; ao nosso formosíssimo Tejo vinham os navios de tôda a Europa buscar as capitais especiarias, o ouro, a prata, as pedrarias, as pérolas de Ceilão e de Bornéu, os brocados da Pérsia, os damascos, as sêdas e porcelanas da China, esplendor imenso de um Império onde se misturavam a bravura, a heroicidade e a Fé.

O Infante D. Henrique encarou a política do Cristianismo como o Papa Nicolau V, na sua Bula de 8 de Janeiro de 1454, enunciou: «tornar o Oceano navegável até à Índia,

## Revista da Cavalaria

a fim de socorrer a cristandade do Ocidente contra os sarracenos e submeter ao mesmo tempo os povos pagãos ainda não infestados pela peste maometana».

O movimento de expansão colonial do nosso país começou por estabelecer nas costas da Mauritânia essas fortalezas, ou presídios, prestando um grandioso serviço a toda a Europa pelo policiamento das águas marroquinas no combate à pirataria barbaresca que tanto prejudicava a navegação pelo estreito de Gibraltar.

Foi ali que se prepararam os nossos heróis que depois seguiram à conquista de mundos desconhecidos, levando como pendão a cruz de Cristo com a divisa «in hoc signo vinces» nas velas enfunadas das suas fustas e caravelas.

É, assim, que três anos decorridos após a tomada de Ceuta, o Infante D. Henrique se estabelece em Sagres e é ainda nesse ano, 1418, que Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira descobrem a Ilha de Porto Santo e no ano seguinte a Madeira. Temos depois Gonçalo Velho Cabral a descobrir as diferentes ilhas dos Açores, Gil Eanes a dobrar o Cabo Bojador, Nuno Tristão a atingir o Cabo Branco e três anos depois, em 1444, as Ilhas de Arguim.

E faço notar esta data, 1444, porque foi nela em que se formou a primeira Companhia Colonial: uma empresa de pesca em Lagos e de exploração comercial naquelas terras de África que os nossos navegadores fôsem descobrindo e assenhoreando-se em nome do Rei de Portugal.

Em 1460, Diogo Gomes e o genovês Nolli ao serviço de Portugal, descobrem e se apossam das ilhas de Cabo Verde; Maio, S. Tiago e Fogo; depois, Diniz Dias e Nuno Tristão a Guiné; Pedro Diniz chega à Serra da Leoa em 1462 e nove anos depois João de Santarém e Pedro Escobar descobrem as ilhas de Ano Bom, de S. Tomé e do Príncipe.

Entretanto, no Norte de África fazem-se as brilhantes conquistas de Alcácer-Seguer, de Arzila e de Tânger na pertinaz insistência da expansão portuguesa, o que deu a Afonso V o cognome de «Africano».

Em 1471, João de Sequeira dobra o cabo de St.<sup>a</sup> Catarina e no ano seguinte Fernão do Pó descobre a ilha que ainda hoje tem o seu nome.

## Revista da Cavalaria

Em 1482, Diogo de Azambuja constrói o forte de S. Jorge da Mina e dois anos depois Diogo do Cão chega ao Congo e descobre a foz do grande rio Zaire.

Percorrida tôda a costa ocidental de África e estabelecida nela várias feitorias para comércio com o indígena e fortalezas para o proteger e afirmar a nossa soberania, eis que em 1487 Bartolomeu Dias dobra o cabo das «Tormentas», pois ali elas são muito freqüentes, para depois passar a chamar-se «cabo da Boa Esperança» porque a sua descoberta a trazia para se atingir o Oriente, a tão almejada Índia.

E lá se foi; não se julgue que só o espírito aventureiro nos permitiu ali chegar. Não; presidia à nossa expansão um método de estudo, um método científico. E foi por isso, para colher informações sôbre esse Oriente, que D. João II mandou por via terrestre para a Terra do Prestes João, hoje a Abissínia, que se dizia ser um grande reino de negros cristãos, como embaixador do rei de Portugal junto do Né-gus, o frade Pero de Covilhã conhecedor do árabe e Afonso de Paiva.

Foi a conjugação dos dois serviços — o de Bartolomeu Dias dobrando o Cabo da Boa Esperança e o de Pero da Covilhã — que permitiu a D. João II a formação do plano definitivo, até nas suas minúcias, para se chegar à Índia.

Por isso, se devem considerar o Infante de Sagres e o Príncipe Perfeito, D. João II, os dois maiores portugueses da nossa expansão colonial.

Foi mais tarde, a vitória das armas portuguesas derrotando e matando em combate o rei da Zeila, que tempo antes, tendo recebido reforços turcos, atacaram uma expedição comandada por Cristovão da Gama, irmão de Vasco da Gama e a aniquilara, martirizando-o até morrer, que evitou que a Civilização Cristã estabelecida na Abissínia no século IV não fôsse destruída pela expansão do Islam. O nosso esforço colonizador está ali bem patente nos belos castelos, edifícios, igrejas e conventos que ainda se vêem em Gondar e nessa monumental ponte sôbre o Nilo Azul que durou 300 anos sem ser reparada.

Outra Nação, Castela, procurou alcançar a Índia, mas pelo Ocidente.

## Revista da Cavalaria

Cristóvão Colombo que aprendera a navegar com os portugueses e entrevira na descoberta da Terra Nova, em 1463, por Côrte Real, e Martins Homem, e nas afirmações do navegador Afonso Sanches, haver um novo mundo no extremo oriente do Atlântico, oferecia os seus serviços aos Reis Católicos que os aceitou, organizando a expedição que descobriu a América.

Assim os dois povos da península estendiam pelo mundo desconhecido os seus interesses, pelo que, e ainda para contrariar as ambições de outros povos que tal grandeza estava suscitando, negociaram o tratado de Tordesilhas, dividindo os mundos novos pelas duas Nações, a partir de determinado meridiano, pelo que o Brazil ficaria pertencendo a Portugal.

Como os Papas eram nesses tempos o Rei dos reis, o Papa Alexandre VI confirmou, em 1494, por uma das mais célebres bulas papais, as cláusulas desse tratado.

Para continuar o pensamento e obra da nossa expansão colonial, segue-se uma incomparável plêiade de denodados portugueses: os Gamas, os Dias, os Almeidas, Afonso de Albuquerque, João de Castro, os Cabrais, os Lopo Soares, os Lopo de Sequeira e tantos outros!

Assim se conquistaram, uma após outras, as praças de Marrocos, a Guiné, Angola, Moçambique, Melinde, Calecut, Gôa, Marcate, Socotorá e Aden à entrada do Mar Vermelho, e o Oriente, tendo chegado, nas suas explorações, aos mares da China e do Japão.

El-rei de Portugal passou a cognominar-se: «Rei de Portugal e dos Algarves d'aquém e d'além mar, em África, Senhor da Guiné, da Conquista, Navegação, e Comércio, da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia».

Ao Oriente longinquo levamos as luzes da Civilização e da Fé e S. Francisco Xavier na Índia, sepultado em Goa, é objecto de intenso culto e ardente veneração por parte do catolicismo asiático. O Padroado do Oriente estende ainda a sua soberania espiritual a muitos territórios que de há muito deixaram de ser portugueses.

Além das escalas de África, em todo o Mundo oriental se nos deparam ruínas das nossas antigas fortalezas, do

## Revista da Cavalaria

Golfo Pérsico, das ilhas Barém, Ceilão, Malaca, Malásia, etc., sombras coloniais da nossa grandeza passada, padrões de génio e glória nacional.

No cemitério de Pekim se encontram muitos túmulos de portugueses. Não há ilhas ou porto do Atlântico Sul de que não tenhamos sido donos, ou, pelo menos, padrinhos, porque lhes demos os nomes porque são, ainda hoje, conhecidos.

Além do Brazil, integral criação nossa, e que constitui a mais bela página, pela sua perseverança e continuidade, da História da Colonização portuguesa, as costas da América do Sul e do Norte conservam nomes dos portugueses que as exploraram.

São consideráveis os vestígios da nossa influência lingüística, formando diversos dialectos: O dialecto crioulo de Cabo Verde; o dialecto crioulo da Guiné e do Golfo da Guiné; o indo-português de Diu, Damão e Goa; o dialecto «norteiro» sôbre a costa ocidental da Índia: os dialectos crioulos de Mangalor, Cananor, Mahé, Cochim e costa de Coromandel; o dialecto crioulo de Ceilão; o malaio português; o dialecto crioulo de Java, Malaca e Singapura; o dialecto macaista e o de Timor. E ainda se poderá juntar o crioulo brasileiro.

Passados já mais de 300 anos sôbre o esfacelamento do nosso Império no Ocidente, ainda ali se conservam muitas das nossas tradições históricas, dos nossos costumes e muito da nossa lingua.

E, para amenizar a minha leitura, contarei rapidamente. «à vol d'oiseau» a quantidade de vestígios das nossas glórias passadas, vistos por mim numa viagem pelas ilhas de Luanda e das Molucas, pela China, Malaca, Índia, mar Vermelho e Norte de África, desde Timor até à Metrópole.

(Seguiu-se a narrativa de vários episódios sucedidos mostrando a influência e tradições portuguesas e a indicação de várias fortalezas, igrejas e edificios vistos pelo conferente na sua viagem).

Ainda há poucos anos, um Embaixador da França, na Turquia, referindo-se à epopeia portuguesa diz num dos seus livros.

## Revista da Cavalaria

«Vasco da Gama modificou profundamente a situação comercial da Europa com o abrir o novo caminho das Índias. Alexandria tinha sido até então o empório dos géneros coloniais; Vasco arruinou o comércio árabe no mar Vermelho e no Golfo Pérsico e barrou o caminho do istmo do Suez e do Eufrates.

Alepo não tardou a sofrer o empobrecimento da metrópole egípcia.

Lisboa tornou-se então o mercado mundial da mais preciosa das mercadorias, a pimenta. E os mercadores de Veneza, se quiseram continuar o seu negócio, tiveram de o ir buscar a Lisboa».

Maginot, o grande Ministro francês, por ocasião da Exposição Colonial de Paris, falando de Portugal a êle se referiu nos seguintes termos:

«Foi Portugal que abriu caminho à Civilização europeia. O seu território colonial é rico em nomes ilustres que rememoram magníficas proezas. Êste País mostrou como era possível conquistar um Grande Império e administrá-lo a bem dos interesses da Civilização».

Assim, a nossa colonização perdurará através dos séculos, afirmando altaneiramente o nome de Portugal como o seu principal e primeiro pioneiro, de quem o Marechal Lyautey, o grande colonial que fez de Marrocos uma segunda França, disse:

«Em tôdas as regiões da Terra por onde passei, sempre que deparei com pontes, com igrejas, com antigas fortalezas e perguntei a quem se devia a sua construção, ouvi quasi sempre a resposta: Foram os portugueses.

Por isso, se por acaso Marrocos estiver destinado a tornar-se, um dia, chinês ou esquimó, eu desejarei que os nossos vindouros topem nesse país com tão freqüentes vestígios franceses, quanto os de portugueses se encontram a cada passo.

E para que reproduzir mais citações se temos êsse grande livro aberto, «Os Lusíadas» poema em que Camões, êsse glorioso Apóstolo da Grandeza Lusitana, tão bem descreve a alma portuguesa ao contar «as navegações grandes que fizeram» e os feitos dos seus valorosos capitães «a quem Neptuno e Marte obedeceram»?

## Revista da Cavalaria

Com todos estes feitos se criou um património espiritual, uma unidade nacional e uma tradição nacionalista que constituem a personalidade da Nação que nos viu nascer e a que nos orgulhamos pertencer.

Através dos séculos nunca diminuiu na Alma portuguesa o grande sentimento de acrisolado amor pela Pátria, sempre indivisa e independente. Em seguimento dos descobridores e exploradores continuaram a aparecer portugueses iluminando o Mundo com a luz do grandioso facho da Fé e da Civilização.

Não podendo mais descobrir porque tudo estava já desvendado, dedicaram-se à grande tarefa de colonizar. Assim após os governadores coloniais do tempo da conquista, em que sobressai a figura de Afonso de Albuquerque, o grande mestre dos governadores e colonizadores, e passando por João Furtado de Mendonça, Salvador Correia de Sá e D. Francisco de Sousa Coutinho que se ilustraram em Angola, e outros, também modernamente temos tido homens notáveis como António Enes, Mousinho de Albuquerque, Neves Ferreira Garcia Rosado, Freire de Andrade, Silva Porto, Celestino da Silva, Eduardo da Costa, Paiva Couceiro, Aires de Ornelas, Norton de Matos, Azevedo Coutinho, entre outros, de não menos vulto, dos nosos valores de Colonização.

Ainda no nosso tempo, de dominio militar, entre tantos como Caldas Xavier, Roçadas e Teixeira Pinto e capitão Curado, se destacam o grande Mousinho, Vieira da Rocha e Martins de Lima, nos bravos cavaleiros de Macontene e da Môngua e nos denodados dragões de Mufilo, figuras de glória de cavalaria medieval.

É longa a lista daqueles que heroicamente expuzeram a vida ou deram o seu portentoso cérebro para maior glória da nossa expansão colonial. A sua enumeração e detalhes seria de tal forma extenso que me forçaria a exceder os limites razoáveis da vossa complacência, e eu não tenho o direito de ser incorreto por quem tem tanta generosidade em me escutar.

Desvendámos mares, descobrimos terras, penetrámos nos sertões de África e da Asia, colonizámos, e a nossa Bandeira das Quinas tremula em terras que nos pertencem

## Revista da Cavalaria

há centenas de anos. Precisamos, assim, acompanhar e não ficar para trás nessa obra formidável que tomámos a peito no Mundo perante a Fé e a Civilização, e que herdámos dos nossos Maiores.

Lembrando as nossas vitórias d'antanho, afirmamos que queremos e estamos seguros das nossas vitórias de amanhã, e que daremos todo o nosso esforço por conservar e desenvolver o vasto património espiritual e heróico que recebemos, cujas fronteiras se mantêm há cêrca de 800 anos sem terem sido modificadas, mas cujo Império dilatou «dando ao Mundo novos mundos».

Atravessamos um periodo calamitoso da História Universal em que pela 1.<sup>a</sup> vez simultâneamente estão ameaçados todos os pontos, todos os mares e quasi tôdas as raças do Mundo.

O nosso País com interêsses espalhados em todos os continentes, tendo o mar como ligação às parcelas do seu Império Colonial espalhados pelo Globo, não pode deixar de sentir a repercussão dêsse entrechocar gigantesco das grandes Nações em luta.

Portugal é das raras nações do Mundo que ainda não intervieram nesse gigantesco conflito, embora tenhamos já recebido os seus embates.

Ao passo que as grandes Metrôpoles, ricas em território e população, se orgulham da sua civilização e poder, e agora se odeiam e só pensam em se armar e matar nas suas sanguinárias concepções, Portugal como que tocado pela Graça divina, só procura viver em paz digna, dedicando-se única e apaixonadamente ao trabalho, ao amor de Deus e da Pátria, e ao respeito a si próprio.

Tenhamos fé na alma forte dos portuguezes tão experimentada já através dos séculos, olhe-se para o futuro com optimismo e fé nos destinos de Portugal porque nós poderemos ser uma grande Nação que se imponha pelas suas virtudes e qualidades. E, para isso, necessário se torna que nos unamos e que sejamos um e só um quando se trate da defesa da Pátria e dos seus interêsses comuns.

E neste alto pensamento — já que comecei esta palestra referindo-me ao Padre António Vieira — seja-me per-

## Revista da Cavalaria

mitido terminar evocando um dos seus conceitos de verdade eterna: «A união das tábuas é navio; a desunião é naufrágio», o que quer dizer que todos nós nos devemos unir para que não deixemos sossobrar esta Nau que altaneira tem percorrido o Mundo, espalhando a Fé de Cristo e o bem da Humanidade.

Os filhos da nossa terra do Ultramar foram e são o orgulho da Mãe-Pátria, que sente o afecto que por ela têm. Êles continuarão exercendo nas colónias a sua nobre missão. Portugal de hoje deve ser o espelho do Portugal de ontem, a projectar os seus raios para o futuro.

No orgulho de sermos portugueses, os seus filhos, com a fé que sempre os guiou e com a força do seu direito incontestável, trabalharão pela Pátria, e, amando-a poderão repetir sempre bem alto e com altivez, como o grande Poeta, génio da nossa Raça.

*«Esta é a ditosa Pátria minha amada».*

Que belo é ser português!





# Artifícios e Fumos

pelo Capitão AMADEU BUCETA MARTINS

## Artifícios pirotécnicos

Utilizam-se os artifícios luminosos e bem assim os artifícios de fumos de que falarei depois, como processo de sinalização ou de ligação. Como processo de sinalização é o que por vezes se adopta para indicar às bases de fogos, Artilharia ou Aviação, pontos ou zonas a bater. Como processo de ligação ou mais pròpriamente de transmissões, todos conhecemos, como exemplo, os pedidos feitos para *apoio de fogos* e o sinal de *desencadeamento do ataque*.

Os sinais empregados para ligação com as B. de F. de Artilharia compreendem:

- Sinal de pedido de um determinado tiro (a cõr da luz, do fumo ou o número de estrêlas, indica de que tiro se trata).

## Revista da Cavalaria

- Pedido de alongamento de tiro ou de cessação de fogo (trata-se em geral de um sinal bem distinto dos de pedido de apoio).

A fim de evitar o emprêgo de um grande número de côres e sinais, o que dificultaria muito o processo, pode-se aproveitar o mesmo sinal para indicar tiros de apoio, a fazer sobre locais tão distintos que não haja perigo na interpretação do pedido.

Pelo estabelecimento do antecipado código, baseado na diferença de formas e na combinação de côres, podem os artificios luminosos ou de fumos representar mesmo, um valioso e rápido processo de transmissão, de perguntas ou informações simples, sobretudo para as comunicações interiores. Nas circunstâncias críticas do combate, talvez seja ainda, o único meio de assegurar a ligação, se estiver, como disse, antecipadamente estudado e regulamentado.

São utilizados ainda os artificios luminosos para iluminação do campo de batalha, como meio auxiliar da observação nocturna. Para citar um processo moderno tão falado, bastará lembrarmo-nos das notícias dos jornais, sobre os iluminantes providos de pára-quedas, empregados pela aviação na iluminação dos objectivos.

Como artificios luminosos, citarei:

- a) Cartuchos para sinais luminosos;
- b) foguetes e foguetões para sinais luminosos;
- c) cartuchos iluminantes;
- d) foguetes e foguetões iluminantes.

Os cartuchos para sinais luminosos e fumígenos regulamentados, são de três tipos:

- sem pára-quedas, designados por n.º 1
- com pára-quedas, designados por n.º 2
- com feixe de luzes, designados por n.º 3

A sua luz pode ser, azul, branca, verde, vermelha ou violeta.

# Revista da Cavalaria

Os iluminantes empregam-se também sem pára-quadras, n.º 1, e, com pára-quadras n.º 2, conforme a duração de iluminação que se pretende. Os cartuchos, tanto de uns como dos outros, são de calibres 28<sup>mm</sup> ou 38<sup>mm</sup>, conforme o calibre da pistola de sinais que se emprega para a sua projecção.

- Os foguetes e foguetões para sinais luminosos e os iluminantes, teem uma ascensão média de 400 a 500 m. para os foguetes, e 900 a 1000 m. para os foguetões, e as suas côres podem ser: azul, branco, verde, vermelho ou violeta, simples ou grupadas.
- As côres distinguem-se nos vários artificios, pela côr exterior dos cartuchos ou armadura dos foguetões e foguetes.

Vejamos agora a dotação e distribuição deste material nas unidades de cavalaria.

## Material de transmissões

*Dotação dos Pl. (linha, metr. e engenhos,  
D. T. C. A. e blindados)*

Material	não blindados	blindados
a) Lança mensagens . . . . .	—	1
b) Pistolas de sinalização. . . . .	1	4

a) Nos Pl. blindados é transportado na viatura de ligação.

b) Nos Pl. não blindados, distribuídos aos clarins. Nos Pl. blindados são distribuídas uma ao A. L. e outra por secção.

# Revista da Cavalaria

## Dotação dos esquadrões

Material	E. Cav.	E. Car. C.
	E. Moto E. auto E. Metr. E	E. A. Met.
Pistolas de sinalização . . . . .	2	I
Lança foguetões . . . . .	I	I
Lança mensagens . . . . .	I	I

Nos E. blindados, todo o material é transportado na viatura de pessoal da secção de comando.

Nos E. não blindados, as pistolas de sinalização são distribuídas aos sinaleiros e clarins da Secção de comando dos E. O restante material é transportado nas viaturas de munições.

## Dotação dos G. E.

Material	G. E. cav.	G. E. moto	G. E. auto
	a) Pistolas de sinalização . . . . .	3	3
Lança foguetões . . . . .	I	I	I
Lança mensagens . . . . .	I	I	I

a) Este material é distribuído e transportado pelos sinaleiros.

O material do G. E. Cav. é transportado na viatura de munições de um dos E.

O material dos G. E. moto e G. E. auto é transportado na viatura de transportes da Sec. de Com.

# Revista da Cavalaria

## Dotação dos regimentos

Material	R. Cav.	R. Moto	G. Cav.
a) Pistolas de sinalização . . . . .	9	9	9
Lança foguetões . . . . .	2	2	2
Lança mensagens . . . . .	4	4	2
b) Artificios luminosos . . . . .	—	—	—

a) 1 na viatura de transmissões, 2 aos clarins, restantes aos sinaleiros.  
O restante material é transportado normalmente nas viaturas de transmissões.  
b) Dotações (quantidades e tipos) a determinar.

\*

Falemos agora dos fumos e consideremos em primeiro lugar os que são utilizados como processo de sinalização ou ligação e em condições idênticas às dos artificios luminosos, atrás referidos. Evidenciemos apenas as condições diferentes do seu emprêgo.

Na verdade os sinais luminosos emitidos de dia, seja qual fôr a sua côr, difficilmente se observam. O seu emprêgo deverá portanto ser reservado para a noite, sendo substituídos, durante o dia pelos fumos. Para êste efeito poderão ser utilizados cartuchos para sinais fumígenos, azuis, amarelos, brancos, verdes ou vermelhos, granadas fumigêneas para morteiros e por fim as velas e potes de fumo, êstes últimos para sinalização a grande distância, todos podendo ser de fumo branco ou cinzento escuro, ou carregados com produtos corados e dando origem a fumos de côres.

### Fumos

Estudemos agora os fumos ou névoas como processo de ocultação do inimigo ou própria. Sem querer entrar em pormenores científicos que, alongariam êste estudo, direi apenas que são soluções coloidais, em que o meio dispersão é o ar e o dispersado uma substância química, sólida ou líquida. São portanto aeroses que, devido à refração da luz, tornam a atmosfera opaca, quando nela se encontram em

## Revista da Cavalaria

grande quantidade; e diminuindo, segundo estudos americanos em cerca de 100%, o rendimento das armas.

Podemos considerar duas espécies: «Os cegamentos e as cortinas». O que caracterizadamente os distingue, é o emprêgo que dêle se faz, podendo ser utilizados na ofensiva como na defensiva, ou em frentes estabilizadas; os «cegamentos» destinam-se a «cegar» elementos, ou mesmo as posições inimigas e são emitidos das nossas próprias posições (é o caso dos cegamentos contra observatórios, posições de baterias ou armas automáticas, armas anti-carro, e em geral no combate durante a preparação do assalto, ou cegamento de carros inimigos no ataque); as «cortinas» produzem-se nas nossas linhas ou à sua frente, e a sua emissão é feita da retaguarda ou pelas tropas que avançam. Tanto uns como outros neutralizam a observação dos observatórios terrestres do adversário. Podem considerar-se ainda as camuflagens químicas, por «ocultação», em que se empregam os fumos e as névoas sôbre as próprias tropas, adversárias ou amigas. Êste processo neutraliza a observação terrestre e aérea do inimigo.

É na ofensiva que as nuvens de fumo têm uma maior aplicação. Na defensiva é perigoso o emprêgo desta arma de dois gumes, capaz de actuar súbitamente a favor do inimigo.

Em certos casos da defensiva, porém, o seu emprêgo é útil, tais como ocultação de fôrças ou baterias que mudem de posição, chegada de reforços, etc., com a condição do seu emprêgo ser cercado dos cuidados necessários para que se faça a ocultação, sem que esta se transforme no cegamento das nossas próprias fôrças, permitindo o ataque, por surpresa, do inimigo. A sua sujeição aos agentes atmosféricos e as suas características próprias, concedem-lhe um emprêgo muito útil, mas delicado, pelo que não só o comando deve ter idéias claras e precisas do seu emprêgo, como se justifica a existência nos Quartéis Gerais, de um consultor técnico, que poderia ser o chefe da defesa química das Grandes Unidades.

Outro inconveniente que lhes pode ser imputado, é o de atraírem o fogo inimigo. Se é isto um facto, fazendo evidenciar mais a situação precisa das nossas posições, inconveniente que, contudo, pode ser atenuado aumentando as zonas encobertas em relação às das posições, também é verdade que o seu emprêgo pode ser adoptado, para induzir o

## Revista da Cavalaria

inimigo em êrro sôbre a situação dessas posições, emitindo nuvens em zonas que nada têm a ocultar.

Já o mesmo se não pode dizer para mascarar acampamentos, povoados, grandes fábricas, etc., visto que atraíam o fogo inimigo, o qual, mesmo sem ser de precisão pode causar nessas áreas, prejuizos importantes em qualquer sitio em que se dêem os empates. Além de que, não pode deixar de se ter em conta, a grande quantidade de material fumígeno que será necessária para êsses fins.

O estudo que se tem feito sôbre a camuflagem da própria nuvem, não está, segundo julgo, completo nem perfeito, deparando-se com vários difíceis problemas químicos a resolver, tais como diferenças de densidade entre os aeroses e a própria nuvem, e a variedade de colorido que, a multiplicidade das passagens, sempre iria apresentando, o que representa uma imensa acumulação de material para atender às variadas circunstâncias do momento.

Dada assim de uma forma muito geral uma idéia sôbre as variadas circunstâncias em que se rege o emprêgo dêste processo de guerra, diremos: em que condições deve fazer-se êsse emprêgo? Quem deverá fazer a sua emissão?

Responderemos:

1.º É aceitável o seu emprêgo sempre que seja superior a eficácia da nuvem ou névoa, ao perigo da sua utilização.

Exemplo: no cegamento de metralhadoras de posições fortificadas, que é necessário assaltar; trabalhos de fortificação rápida de posições muito batidas e próximo do inimigo; passagens enfiadas por armas automáticas, passagens de rios; ou estabelecimentos de testas de ponte.

2.º Nos «cegamentos», a sua emissão terá de ser feita necessariamente a distância, por meio da artilharia ou dos morteiros. O emprêgo da aviação, isoladamente, para a obtenção dos cegamentos, não é de aconselhar pela necessidade que dela temos para ataques directos com bombas explosivas, e porque, dada a grande altura a que têm de voar, pode originar erros de empate, dando lugar a nuvens inoportunas. Na verdade, as bombas fumígenas que caíssem além das linhas inimigas, nenhum efeito de cegamento produziriam,

## Revista da Cavalaria

especialmente se o vento fôsse no sentido do avanço das nossas tropas, caso normal do seu emprêgo. E se caíssem aquê m das posições inimigas, com atraso sensível, podiam dificultar o nosso próprio avanço, cegando as nossas tropas; no caso da velocidade destas tropas ser superior à da deslocação da nuvem, agravar-se-iam as conseqüências, pelo aparecimento das mesmas, além da nuvem, destacando-se nitidamente projectadas sôbre o seu fundo.

O mesmo poderíamos dizer para as «cortinas» de protecção no caso de empregar-se a artilharia, já pela sua dispersão, já porque o seu emprêgo poderia fazer diminuir o fogo de apoio e protecção que é indispensável.

Resumindo, concluiremos portanto: para cegamentos, emissão a distância por artilharia e morteiros; para cortinas de protecção, emissão pelas fôrças que avançam ou especialistas que as acompanham ou precedem.

Não podemos deixar de chamar a atenção para o facto da emissão de nuvens dificultar o serviço de transmissões e observação e informação, dizendo sem entrar em pormenores que as transmissões terão de ser mantidas a todo o custo, quer por rádio ou telefone, ou ambos os meios, e que a observação e informação terá de dar o seu máximo rendimento, por ser, mais necessário que nunca, o conhecimento exacto da situação.

Ainda sem pormenores citarei alguns dos factores que fundamentalmente podem influir no emprêgo dos fumos como ocultação química:

### a) Umidade relativa:

O estudo higrométrico, por si só, tem influência decidida sôbre a opacidade da nuvem; daqui a sua importância para o cálculo do número de artificios necessários e das suas características.

### b) Temperatura:

Há que contar também com êsse factor no cálculo atrás referido, visto o poder de dissipação dos fumos aumentar com a temperatura, diminuindo em proporção a opacidade da nuvem.

# Revista da Cavalaria

## c) Velocidade do vento:

Terá de ser regular, para não dar lugar a irregularidades devidas aos redemoinhos; pelo que, quanto maior fôr a velocidade do vento, maior será o número de artifícios necessários.

## d) Direcção do vento:

A sua importância é facilmente compreensível, pelo que me limito a citar mais este facto.

## e) Nebulosidade:

Quanto maior fôr esta, maior será a opacidade da nuvem e menor, portanto, o número de artifícios requeridos.

## f) Hora solar:

Quanto maior fôr a irradiação solar, maior será a altura da nuvem produzida e menor a sua opacidade, sendo as duas horas seguintes ao amanhecer, as preferíveis para a emissão de nuvens.

## g) Vegetação do terreno:

Os fumos de ocultação tendem a persistir nos lugares de abundante vegetação.

Tomado assim um contacto muito geral, com o emprêgo de nuvens e névoas vejamos as suas possibilidades nas acções das pequenas unidades; embora pouco estudado entre nós, podia segundo me parece, ter vantagens apreciáveis em determinadas circunstâncias, regulando-se facilmente o seu emprêgo pelos princípios gerais que atrás ficaram expostos.

Contudo pude constatar pelo estudo dos regulamentos adoptados na nossa E. P. E., que o emprêgo de fumos e névoas, nas pequenas unidades, se faz em escala muito reduzida, e quasi exclusivamente com fins de protecção, para ocultação momentânea, de indivíduos ou grupos de indivíduos que

## Revista da Cavalaria

tenham de expor-se demasiadamente. E mesmo assim, só quando estejam suficientemente afastados das restantes tropas. Não devem além disso ser empregadas pelas P. U. sem ordem prévia, e poderão fazê-lo também, como elementos de qualquer emprêgo em grande escala da própria G. U., constituindo uma mancha do conjunto da Grande Camuflagem.

Poderão, por vezes, quando ordenado pelo comando da G. U., estabelecer pequenas cortinas de fumos para uso próprio, mas nunca para «ocultação» na acepção dada em Portugal, a este termo, que quer dizer sôbre as próprias tropas. Esta faz perder a ligação e, daí, a impressão de isolamento do homem que pode ter de actuar e defender-se só, sem qualquer apoio. Naquele caso de uma pequena cortina de fumos, estabelecer-se-á primeiro a base de emissão mais favorável, tendo em vista as condições meteorológicas.

Nessa base, localizam-se os postos de emissão e, para cada um, instala-se o pessoal, geralmente um ou dois homens, para lançar o fogo às velas ou potes de fumo. Podem também empregar-se granadas de mão de fumos. Os potes de fumo, têm uma carga superior à das velas, e que vai de 2 a 20 kgs., instalando-se tanto uns, como as outras, em pequenas excavações feitas no terreno e devidamente camufladas. Nalguns tipos, funcionam por frictor, noutros, por lançamento de fogo a uma pequena carga.

Contudo em trabalhos espanhóis consultados sôbre o assunto, como por exemplo o «Manual del Arma QUÍMICA», o emprêgo dos fumos é estudado, como sendo de aplicação frequente e muito útil, até no combate dos próprios pelotões.

O avanço do escalão de ataque ao assalto, poderá ser facilitado cobrindo-se a progressão sôbre os lanços, por nuvens formadas por granadas de espingarda ou morteiro. No assalto final, os morteiros cegarão os pontos culminantes da defesa, enquanto que os atiradores se protegem a si próprios com granadas de mão de fumo. Ficaria assim resolvido o tão debatido problema dos últimos 200 m., protegendo-se contra o fogo vivo do defensor, ao deixar este de sofrer o tiro da artilharia atacante.

Para a resolução das situações que se apresentarão de improviso, é preciso que os elementos necessários se encontrem à mão. E como não é possível carregar com os elemen-

## Revista da Cavalaria

tos fumígenos o equipamento já pesado dos homens, parece mais conveniente, formar pequenas esquadras por companhia, ou seja por esquadrão, instruídas no manejo dos artificios.

Eis a traços largos a teoria espanhola.

Por algumas citações concluirei ainda, e sem custo, que o seu emprêgo terá sido feito na presente guerra no combate das pequenas unidades às quais terá prestado bons serviços, em casos já atrás mencionados, e até mesmo facilitando as roturas de combate, caso este que, para nós cavaleiros, não poderá deixar de nos interessar.

No ataque ou na defesa com ou contra unidades blindadas, o seu emprêgo pode ser útil, quer cegando as armas anti-carro, quer fazendo perder a direcção aos carros inimigos que assim desligados e cegos, podem mais facilmente perder a eficiência e ser atacados. E até pelos próprios carros serão utilizados, quando queiram cobrir uma retirada súbita que lhes permita procurarem as necessárias posições de tiro que lhes são indispensáveis para o combate.

É assim que as novas A. M. Humber, e os carros de combate «Valentine», distribuídos à cavalaria têm o necessário dispositivo de geradores de fumo.



# A Instrução de Transmissões na Cavalaria

pelo Tenente AUGUSTO FREIRE DE ANDRADE

## Algumas considerações



Tempos houve, em que se não dava às transmissões a importância que elas na realidade tinham. Sem uma boa ligação, bem materializada e eficazmente assegurada, os comandos são, por assim dizer, surdos-mudos. As informações chegam tardiamente ou mesmo não chegam, as ordens levam tempo a atingir o seu destino e ambas deixam de ter oportunidade.

Talvez essa descrença fôsse devida à falta de material que então se sentia nessa especialidade, o que fazia com que ela nenhuma utilidade tivesse.

O autor destas linhas ainda deu muita instrução a sinais possuindo apenas na carga bandeiras, heliógrafos cheios de laqueios, lanternas inúteis devido às suas avarias e telefones Ericson impossíveis de serem utilizados, devido à sua respeitável idade, com os isolamentos interiores completamente deteriorados.

Quanto ao nível intelectual dos instruendos nem é bom falar nisso.

Tive alguns que conhecendo todo o alfabeto homográfico estavam impossibilitados de o utilizarem por serem... anal-fabetos ou quási!

Repentinamente, tudo mudou, e foi distribuído material magnífico com amplas possibilidades: telefones Siemens de facilímo emprêgo e óptimo rendimento, os das O. G. M. E. não

## Revista da Cavalaria

tão bons mas bastante utilizáveis, heliógrafos Manse, novos, heliógrafos de modelo italiano, simplicíssimos, e até emissores-receptores de rádio, podendo trabalhar nas duas modalidades: telegrafia e telefonia.

Começou-se a ver nas transmissões uma coisa séria e não somente uma instrução que... figurava no programa.

Por tudo isto, se tornou esta especialidade extraordinariamente trabalhosa, de fácil que era.

Levado por isso, dividi o tempo de instrução em três períodos: instrução preliminar, instrução de sala e trabalhos no campo.

Sendo este último o objectivo final, em proveito dêle utilizo os dois primeiros.

Seguidamente discriminarei em que consistem esses três períodos:

### Instrução preliminar

Falei acima no nível intelectual dos nossos recrutas, dizendo que há uns anos atrás ele era extraordinariamente baixo. Não se verifica isso já hoje, pois, devido ao incremento que a instrução primária teve e continua a ter no nosso País, diminuiu muito o número de analfabetos e tende, disso estou certo, a desaparecer completamente. O que acontece, porém, é que, talvez devido à falta de bibliotecas rurais, pequenos jornais baratos ou mesmo qualquer espécie de periódicos que pelo seu assunto e fácil aquisição pudessem interessar essa qualidade de trabalhadores, se verifica que o nosso trabalhador rural, pela ausência da necessidade de se servir delas, perde pelo esquecimento as noções já de si elementares que colheu na primeira década da sua vida.

E, como nem sempre podemos recrutar para a especialidade de transmissões empregados comerciais ou outros que pela sua profissão sejam compelidos a ler e a escrever com desembaraço e correcção, encontramos, com frequência não pequena, indivíduos que após dez anos de esquecimento estão reduzidos a um estado de quasi analfabetismo.

## Revista da Cavalaria

Lêem mal, não escrevem e se o fazem é com grotescos erros de ortografia e de composição.

Ora, é óbvio que o especialista de transmissões tem que escrever com grande desembaraço, podendo os erros de escrita levar às mais desastrosas conseqüências, como é fácil de supor.

Foi nesta ordem de idéias que adoptei, por minha própria iniciativa, este primeiro período que nada tem que ver directamente com a especialidade.

Consiste êle na prática de ditados, cópias e leituras, que normalmente ocupam todo um primeiro mês de recruta.

Só dou por bem empregado este tempo aparentemente perdido, porque sem êle era-me totalmente impossível progredir.

Quando tôda a escola está capaz de receber e escrever qualquer despacho falado, dou por terminado e só então, a «instrução preliminar».

### Instrução de sala

Entramos neste período na instrução propriamente dita de transmissões.

Esta compreende a prática de alfabeto homográfico e Morse, a prática de aparelhos e a exploração de transmissões.

Separo neste momento os sinaleiros dos radiotelefonistas. Não só porque têm características diferentes, como também porque devem trabalhar em circunstâncias diferentes, não convem que a instrução seja igual nem simultânea.

Apenas lhes ensino em conjunto alfabeto Morse mas separo-os assim que sabem os primeiros rudimentos. É costume escolher os melhores homens para rádio e os que não são tão bons para sinaleiros. É a meu ver um erro, pois que enquanto os primeiros apenas lidam com um aparelho, os segundos trabalham com vários, tendo cada um o seu processo e sempre em piores circunstâncias. Tenho reparado que no fim da recruta quasi todos os sinaleiros sabem de adiatelefonista, não se verificando a recíproca.

## Revista da Cavalaria

Voltando para o assunto em questão: Começo por ensinar o alfabeto Morse, porque êste desenvolve a memória e disciplina a atenção.

Entretanto, vou montando os aparelhos apenas para conhecimento, à excepção do telefone que se ensina logo a montar.

Por idêntico principio, vão-se os radiotelefonistas familiarizando com os nomes e utilidades dos diversos comandos do aparelho de T. S. F., sua montagem, etc.

A pouco e pouco, vão todos aprendendo a servir-se do seu material mas sempre próximo, de maneira que o controle se faça fácil e comodamente.

É tão curiosa como compensadora a alegria e entusiasmo com que os novatos especialistas descobrem as possibilidades do seu material, e o seu alcance e a sua dependência da competência técnica do operador.

Quando os homens atingem um relativo desembaraço, então enfrentam o grande cabrion, a maior dificuldade, que é a exploração das transmissões.

É esta difícil e morosa de aprender.

Consiste na classificação dos telegramas, taxação, operações de chegada, expedição e trânsito, e escrituração do arquivo do pôsto.

É escusado pensar que basta servir-se muito bem dos aparelhos. Se a exploração não é bem feita, honesta, rápida e completa, de acôrdo com os regulamentos, nada daquilo servirá; o serviço não será feito.

### Trabalhos de campo

Os homens agora estão aptos, sabem o que se pretende e cumprem. É a altura, e nunca antes, de os levar para o campo colocá-los a distância que a voz não alcance.

Mas ninguém imagine que antecipando o trabalho de campo se adianta a instrução. É um erro.

Vêde a figura aflita e impotente do instrutor que coloca os seus homens à distância ainda sem preparação. Êles não têm ligação nem disciplina, não se adivinham. O instrutor

# Revista da Cavalaria

corre de pôsto para pôsto, fatiga-se inútilmente. Éle desejará atingir uma velocidade superior à da luz, para transmitir num pôsto e vir receber no outro.

Mas isto não acontece se o trabalho de sala fôr bem executado e no devido tempo.

Apenas haverá que acertar algumas irregularidades.

## Conclusões

As transmissões são a materialização da ligação. Como tal, são, senão, a mola real da campanha, uma das principais.

Elas asseguram aos comandos a oportunidade de informações. Garantem-lhes o alcance das suas ordens. Ligam as tropas entre si. Existem em tôdas as armas e serviços.

Devem por isso ser alvo da mais cuidadosa atenção e a mais consciente instrução.

Merecem o melhor pessoal e necessitam o mais precioso material.

Estou convencido, por isso, que :

«Numa boa rêde de transmissões reside metade do êxito».





# Temas táticos

pelo Ten.-Coronel AGUIAR FERREIRA

## Uma solução do Tema n.º 6

### *A instalação defensiva:*

O G. C. D. 4, que se encontrava em **Sousel**, iniciou a sua progressão sobre **Arronches**, tendo a testa do seu grosso atingido a região de **Snr.ª do Rosário** às 11h00 de 9, sem ter tomado o contacto.

Podemos supor que a progressão se realizou lançando um primeiro escalão de forças motorizadas sobre **Arronches**, precedido por um escalão de exploração lançado sobre a fronteira. Sendo assim, à mesma hora, **Arronches** estará ocupado por esse 1.º escalão de forças, e as patrulhas moto

## Revista da Cavalaria

teriam atingido o cruzamento a SW. de **Carapinhal** (na estrada **Arronches — Degolados — Campo Maior**), N.<sup>a</sup> Snr.<sup>a</sup> da **Esperança** e **Aldeia Velha**.

### *De que se trata?*

Trata-se de um G. Cav. reforçado que vai cobrir na região de **Arronches** a instalação defensiva de fôrças nacionais cuja defesa deverá ficar assegurada a partir de 12.

### *A missão :*

O G. C. D. 4 recebeu a missão de assegurar a posse do nó de comunicações de **Arronches**, interdizendo ao inimigo a transposição do Caia nesta localidade; deve ainda guardar as passagens do rio e vigiar o seu curso desde **Arronches** até ao caminho que de **S. Bartolomeu** conduz a **S.<sup>a</sup> Eulália**. Ulteriormente, e em caso de ataque em fôrça, deverá retardar a progressão do inimigo segundo o eixo **Arronches — Monforte**, assegurando em última instância, e no mínimo até ao cair da noite de 11, a posse do nó de comunicações de **Monforte**, barrando em especial a estrada **Monforte — Veiros**.

A missão recebida importa em primeiro lugar a instalação defensiva do G. C. D. 4 na região de **Arronches**, e possivelmente uma manobra em retirada ulterior, cujo ritmo dependerá do tempo a ganhar e do espaço a sacrificar (e em especial do número e valor das possíveis posições de manobra).

O tempo a ganhar está explicitamente fixado na missão a cumprir: o inimigo não deverá apoderar-se do nó de comunicações de **Monforte** antes do anoitecer de 11, o que corresponde a ganhar dois dias e meio.

### *O inimigo :*

Às 11h00 de 9, apesar da tensão diplomática existente e dos seus preparativos militares, o inimigo ainda não tinha iniciado a invasão, conservando-se além fronteiras. Não é pois provável que inicie a invasão em 9, o que nos permitirá uma instalação defensiva cuidadosa e calma, e a preparação

## Revista da Cavalaria

da manobra por forma a pôr do nosso lado o maior número possível de factores de êxito.

Nada sabemos pelo Tema acerca da importância, natureza ou valor das tropas inimigas que possivelmente orientarão a sua progressão de **Albuquerque** por **Arronches**, quer sobre **Monforte** para cobrir a N. as suas forças orientadas sobre **Estremoz** e **Veios**, quer sobre **Portalegre** para tornearem por S. a serra de **S. Mamede** e assim ameaçarem as forças nacionais que defendem a região de **Castelo de Vide**.

Poderemos porém supor que o eixo que cobrimos, embora secundário para o esforço inimigo, é um eixo de manobra em que êle possivelmente utilizará tropas rápidas (a cavalo ou moto-mecanizadas). Êste facto pode vir a trazer grandes dificuldades à condução da manobra.

### *O terreno:*

O terreno tem de ser examinado sob o duplo ponto de vista da instalação defensiva inicial, e da condução da eventual manobra em retirada.

Entre a fronteira e a região de **Monforte** existe uma única cortadura de algum valor, — o **Rio Caia**, e um único centro importante de vias de comunicação, — **Arronches**.

Como a missão recebida estabelece explicitamente que a instalação defensiva inicial deve ter em vista a posse do nó de comunicações de **Arronches**, a guarda das passagens do **Caia**, e a vigilância do curso dêste rio entre **Arronches** e a **ribeira de Algalé**, segue-se que a organização inicial da defesa importa a ocupação de **Arronches** e a instalação dum dispositivo defensivo a coberto do **Caia**, entre a **ribeira de Algalé** a S., e **Penha d'Açor** a N. Com efeito, embora nada nos tenha sido dito acerca da largura da zona de acção, sabemos que um Dest.º vai ocupar o nó de comunicações de **Campo Maior**, e a êste interessa-lhe fundamentalmente todo o terreno a S. da **ribeira de Algalé**; semelhantemente, ao Dest.º de Assumar lhe interessará o terreno a N. da linha geral **Coitada**  $\triangle$  — **Amoreira**  $\triangle$ .

O terreno, tanto a E. como a W. do **rio Caia**, é arborizado na sua maior parte, o que facilitará a rotura do combate, mas dificultará a instalação defensiva e a condução da ma-

## Revista da Cavalaria

nobra. O vale do Caia é largo, mas a sua margem direita tem em geral comandamento sobre a margem esquerda e é de inclinação mais áspera.

**Arronches** será o ponto forte da defesa, se bem que situada na margem E. do rio; mas a sua situação especial e o facto de estar coberta a N., a W. e a S. pela ribeira de **Arronches** e rio **Caia** tornam esta povoação não só fácil de defender como difficilmente torneável.

A NW. de **Arronches**, as alturas da margem direita do **Caia** afastam-se bastante (cêrca de 1.200 metros) do rio, mas serão cobertas pela instalação defensiva do Dest.<sup>o</sup> de **Assumar**. A S. de **Arronches**, existem as alturas de **Escarninhos**  $\Delta$  que a cobrem a S., e o esporão de **Baldio**  $\Delta$  no ângulo formado pelo rio **Caia** e a ribeira de **Algalé**. Todo o terreno até ao vale de **Bebedas** tem importância para a cobertura de **Arronches** por S.; pelo contrário, bastará vigiar todo o terreno a jusante de **Sueirão**.

A E. do **Caia**, as vias de comunicação que o inimigo pode utilizar são bons caminhos provenientes de **Degolados**, de **N. Snr.<sup>a</sup> da Esperança** ou de **Aldeia Velha**; **N. Snr.<sup>a</sup> da Esperança** é o principal centro a considerar. Tôdas as vias de comunicação convergem em **Arronches**, onde estão praticamente concentrados todos os meios de passagem do **Caia**; sômente a SE. de **Escarninhos**  $\Delta$  existe um caminho que, atravessando o **Caia**, conduz de **S. Bartolomeu** a **Belmonte** e **Snr.<sup>a</sup> do Rosário**.

O terreno, a SW. do **Caia** e a N. da estrada **Arronches** — **Monforte**, sobe suavemente até a crista de **Moreiros**  $\Delta$  e **Carefa**; a S. da estrada, depois de subir para os planaltos de **Safra** e de **Paiva**, desce para a rib. de **Snr.<sup>a</sup> do Carmo** para depois subir novamente para as alturas de **Amendoeira** e seu prolongamento de **Barrinho do Gaspar**  $\Delta$ . A linha de crista **Barrinho do Gaspar**  $\Delta$  — alturas de **Amendoeira** — **Carefa** — **Moreiros**  $\Delta$  poderá constituir uma posição de manobra em retirada, embora precária, porque a arborização só lhe permitirá campos de observação e de tiro restritos. Entre esta linha e a região de **Monforte** não existem linhas características do terreno que possam constituir eventualmente posições de manobra.

É na região de **Monforte** que deve ser escolhida a posição final da manobra, para manter a sua posse até ao anoitecer

## Revista da Cavalaria

de II. Não é das mais características a linha defensiva que permitirá cobrir a estrada **Monforte — Veiros**, mas duma forma geral a linha **Listra  $\Delta$  — Guerros  $\Delta$  — Monforte — Bello  $\Delta$**  permitirá uma boa observação, comporta bons campos de tiro e permite uma resistência eficaz, tendo por base a organização defensiva da povoação de **Monforte**.

### *Os meios :*

O G. C. D. 4 está reforçado com 1 C. At. e 1 Pl. Met., ambos a. t., facto êste que aumenta bastante as suas possibilidades. É possível constituir 3 fortes centros de resistência, ou 2 centros de resistência fortes e 2 mais fracos, e além disso, manter uma forte reserva móvel à disposição do comando.

### *As conclusões :*

Do trabalho de análise realizado poderemos concluir :

a) Que o inimigo não parece estar em condições de se opor à nossa instalação defensiva na região de **Arronches**, mas é possível o ataque na manhã de 10.

b) Que a instalação defensiva deve comportar a ocupação sólida de **Arronches**, a guarda das passagens do **Caia**, e a vigilância do rio até à **ribeira de Algalé**.

c) Que a posse de **Arronches** assegura a posse das passagens do **Caia**.

d) Que **Arronches** deve ser coberto a N. pela posse das alturas a **S. de Penha de Açôr**, e a S. pela posse das alturas de **Escarninhos  $\Delta$**  e **Escarninhos (pov.)**.

e) Que a vigilância do rio a jusante de **Sueirão**, até à **ribeira de Algalé** pode ser cometida a uma pequena força muito móvel.

f) Que a reserva deve localizar-se na região a N. de **Safra  $\Delta$** , prevendo a ocupação do planalto de **Safra** para interceptar a estrada **Arronches — Monforte**, e a sua intervenção, quer na direcção de **Monte do Lobato**, quer na região de **Escarninhos  $\Delta$** .

## Revista da Cavalaria

g) Que as regiões de **Carapinhal**, **N. Snr.<sup>a</sup> da Esperança** e de **Aldeia Velha** devem ser ocupadas para assinalar a aproximação do inimigo.

h) Que deve estabelecer-se uma íntima ligação com as forças do Dest.<sup>o</sup> de Assumar que nos cobrem a N.

i) Que a resistência na linha do **Caia** se impõe até ao anoitecer de 10, devendo prever-se uma ulterior manobra em retirada sobre a região de **Monforte**, utilizando ou não, segundo as circunstâncias, a posição de manobra intermédia de **Carefa**.

### *A idêia da manobra:*

Em consequência, o Com. do G. C. D. 4 poderá exprimir a sua idêia de manobra da seguinte forma:

É minha intenção:

a) Resistir na linha do **Caia** até ao anoitecer de 10, organizando a defesa na povoação de **Arronches** e na margem direita do rio, para barrar ao inimigo o acesso à região de **Monforte**, e para isso:

- exercer o esforço defensivo na região de **Arronches**, para impedir ao inimigo a transposição do **Caia** nesta povoação;
- guardar as passagens do **Caia** na região de **S.<sup>o</sup> Izidro** para barrar ao inimigo o acesso ao planalto de **Safra**;
- cobrir-me na esquerda pela ocupação das alturas a **S. de Penha de Açôr**;
- vigiar o curso do **Caia** a jusante de **Sueirão** até à confluência da **ribeira de Algalé**;
- manter uma reserva móvel em condições de intervir, quer na região de **Escarninhos**, quer na direcção de **M. Lobato**;
- manter-me esclarecido sobre a fronteira nas regiões de **Carapinhal**, **Snr.<sup>a</sup> da Esperança** e **Aldeia Velha**.

b) Manobrar ulterior e oportunamente em retirada segundo o eixo **Arronches — Monforte**, prevendo desde já a ocupa-

## Revista da Cavalaria

ção de uma nova posição na linha geral **Barrinho do Gaspar**  $\Delta$   
— **Carefa** — **Moreiros**  $\Delta$ .

### *A execução da idéia de manobra :*

Fixada a idéia de manobra defensiva, iremos determinar os detalhes que a hão-de pôr em execução.

### *Dispositivo :*

Trataremos em primeiro lugar do dispositivo e missões a dar a cada um dos seus elementos. O dispositivo comporta, como sabemos, os agrupamentos da linha de combate, a reserva, os meios de fogo conservados à ordem directa do Com., e o grupo de cavalos desmontados e viaturas.

Na própria idéia de manobra está expressa a intenção de constituir quatro agrupamentos em primeiro escalão, e uma reserva móvel.

O agrupamento principal deverá ocupar a povoação de **Arronches** com a missão de manter a posse da povoação e interdizer ali a transposição do **Caia**; é natural que a base dêste agrupamento seja a C. At. e Pl. de Met. de infantaria de que se dispõe, não só por ser um apreciável elemento de fôrça, como por dispor assim de uma boa via de comunicação para a retirada (a C. At. e Pl. Met. são auto transportados).

Um outro agrupamento importante, que com o anterior deve cooperar intimamente, é o que deve ocupar a região de **Escarninhos**  $\Delta$  com a missão de interdizer ao inimigo as passagens do **Caia** na região de **S.º Izidro**, e barrar-lhe o acesso ao planalto de **Safra**  $\Delta$ ; é natural que para tal se reserve o E. Moto que é a unidade do G. Cav. de maior capacidade defensiva, sobretudo se reforçado com o Pl. Met. do E. Met. Eng.

Um terceiro agrupamento terá a missão de cobrir a N. o dispositivo geral, barrando ao inimigo, nas alturas a S. de **Penha de Açôr**, o acesso a **M. Lobato**; de importância secundária, poderá ser constituído somente com parte dum dos E. Cav.

## Revista da Cavalaria

O quarto agrupamento terá a missão de barrar o acesso à região de **M. de El-Rei** e vigiar o **vale do Caia** entre **Sueirão** e a **ribeira de Algalé**; de importância também secundária, poderá ser também constituído por uma parte sòmente de um dos E. Cav.

Como meios de refôrço de fogo dispõe o Com., além dos Pl. Met. já distribuídos, de 1 Pl. Mo. e 2 Pl. Ca.; o Pl. Mo. pode com vantagem ser entregue ao agrupamento de **Arronches**, pois que a natureza arborizada do terreno dificilmente permitiria um emprêgo útil em proveito de todo o dispositivo. Pelo que diz respeito à D. C. B., terá de ser descentralizada, e assim poderemos entregar 2 Ca. a cada um dos três Agrupamentos da direita; o agrupamento da esquerda, coberto por dois rios que levam bastante água e são de margens abruptas, pouco precisará de canhões anti-carro.

A reserva poderá ser constituída por 2 Pl. Cav., e os restantes dois Ca. anti-carro.

Feitas as contas sobra-nos 1 Pl. Cav., que com vantagem poderá ser atribuído ao agrupamento de **Arronches**, pois tudo o que seja reforçar o agrupamento do esforço defensivo está dentro da idéia de manobra estabelecida, e além disso êste Pelotão irá prestar grandes serviços a êste agrupamento para a constituição dos P. Av., ligações e rotura do combate.

Quanto ao Pl. D. T. C. A., deverá êste cobrir **Arronches**; os grupos de cavalos desmontados e viaturas poderão ficar à disposição das respectivas unidades, desde que fiquem a W. do **Caia**.

### *Ligações a estabelecer :*

O Dest. de **Campo Maior** está demasiado longe para ser possível estabelecer com êle ligações úteis. Outro tanto se não dá com o Dest.º de **Assumar** que actua na nossa esquerda. Será pois útil que o agrupamento da esquerda do dispositivo geral estabeleça com êle uma íntima ligação.

Quanto às ligações internas nada tem o Com. de especial a determinar que interesse ao conjunto; as que interessem ao cumprimento da missão dos agrupamentos serão estabelecidas por êles próprios.

# Revista da Cavalaria

## *Segurança do dispositivo:*

A idéia de manobra fixa que o Com., pretende manter-se esclarecido nas regiões de **Carapinhal, Snr.<sup>a</sup> da Esperança e Aldeia Velha**; disto pode ser encarregada a reserva, mantendo uma íntima ligação com os postos da Guarda Fiscal que se mantêm guarnecidos.

Os P. Av., com simples missão de vigilância, poderão ficar a cargo dos agrupamentos constituídos. Dada a arborização do terreno, deverão ser estabelecidos nas principais vias de comunicação.

A vigilância do flanco direito ficará, como foi dito, a cargo do agrupamento da direita.

## *Plano de fogos:*

O Plano de Fogos estabelecerá a previsão de tiros a distância a executar pelos morteiros e metralhadoras, e quem tem autoridade para os desencadear.

Quanto à barragem frontal, convém fixar o seu limite anterior e as zonas em que se pretende obter maior densidade de fogos. É preciso não esquecer que, no caso presente, o Com. decidiu resistir na linha do **Caia** até ao anoitecer de ro, e que, conseqüentemente, só depois dessa hora se poderá encarar a hipótese de uma rotura do combate. Assim o Com. deve fixar a sua barragem frontal nas proximidades das origens de fogo (até 600 metros) para obter o máximo de eficácia.

E para que não haja lacunas de fogos entre os agrupamentos constituídos, determinará os pontos onde se deve realizar a ligação de fogos.

## *Organização da posição:*

Dispõe o Com. de 1 Pl. Sap. de fracas possibilidades; mesmo assim convirá atribui-lo à organização defensiva da povoação de **Arronches**, prevendo simultaneamente a destruição das pontes sôbre o Caia.

# Revista da Cavalaria

\*

Podemos sintetizar tôdas estas considerações no seguinte esquema geral:

## Esquema da Resolução

### *Época:*

9 de Outubro.  
Dia claro às 05h34.  
Escurece às 18h59.  
Noite fechada às 19h45.

### *Condições climatéricas:*

Tempo sêco. As ribeiras, e em especial o rio **Caia**,  
levam bastante água.

### *Meios:*

G. Cav. reforçado com 1 C. At., e 1 Pl. Met.,  
ambos a. t.

### *Natureza do inimigo:*

Possivelmente motorizado e dispendo de meios  
blindados.

### *Cortadura favorável à defesa:*

Rio **Caia**.

### *Previsão:*

O inimigo parece não estar em condições de se opôr  
à nossa instalação defensiva na região de **Arronches**,  
mas é possível o ataque na manhã de 10.

# Revista da Cavalaria

## *Posição a ocupar:*

Planalto de **Escarninhos 282** — **Escarninhos  $\Delta$**  — **Q.<sup>a</sup> de S. Pedro** — **Arronches** — alturas a S. de **Penha de Açôr**.

## *Esfôrço defensivo:*

Na região de **Arronches**.

## *Dispositivo e missões:*

Um agrup., no planalto de **Escarninhos 282** com a missão de barrar ao inimigo o acesso à região de **M. de El-Rei**.

Um agrupamento nas alturas de **Escarninhos  $\Delta$**  com a missão de cobrir a S. o agrup., de **Arronches**, barrando ao inimigo o acesso ao planalto de **Safra  $\Delta$** .

Um forte agrupamento na povoação de **Arronches** com a missão de manter a sua posse e interdizer a transposição do **Caia** nesta localidade.

Um agrupamento secundário nas alturas a S. de **Penha de Açôr** com a missão de cobrir a N. o agrupamento de **Arronches** barrando ao inimigo o acesso à região e **M. Lobato**.

Uma reserva móvel na região a N. de **Safra  $\Delta$** , prevenendo a ocupação da crista 314 para barrar a estrada **Arronches — Monforte**.

## *Ligações a estabelecer:*

Com o Dest.<sup>o</sup> de Assumar, a cargo do agrupamento da esquerda.

## *Segurança:*

Ocupação de **Carapinhal, Snr.<sup>a</sup> da Esperança e Aldeia Velha** por elementos da reserva.

# Revista da Cavalaria

P. Av. a estabelecer pelos agrupamentos na linha  
**Fialha — S.º Ildefonso — Passões** — p. c. 303.

Vigilância do vale do **Caia** entre **Sueirão** e a **Ribeira de Algalé**.

## *Plano de fogos :*

Fogos a distância a partir da linha de P. Av.

Barragem frontal a 600<sup>m</sup>.

Ligação de fogos 500<sup>m</sup> a SW de **Soeira**, Qt.ª de **Piornes**, e no vale do **Caia** (500<sup>m</sup> a W. de **S. Braz**).

## *Trabalhos :*

Pl. Sap. atribuído à organização defensiva de **Arronches**, prevendo a destruição das pontes sôbre o **Caia**.

## *P. C.*

Junto da reserva.

## *Observação :*

**Q.ª de S. Pedro.**

## *Transmissões :*

C. Tm. em **Belmonte**. Rede telefónica com o agrupamento de **Arronches** e P. O.; rede T. S. F., com os restantes agrupamentos em 1.º escalão.

## *Agentes de ligação :*

A receber: dos agrupamentos

## *P. S.*

em **Luiz Xavier**.

# Revista da Cavalaria

*P. S. V.*

em **Carefa.**

*S. Mec.*

Sec. Rep. em **Carefa.**

L. D. gaso no cr. a SW. de **Luiz Xavier** às 20h00.

*S. Subs.*

L. D. no cr. de **Luiz Xavier** às 23h00.

Estacionamento dos T. C. 2 no cr. de **Luiz Xavier.**

\*

A O. Op. que traduz êste esquema poderá ter a forma seguinte:

G. C. D. A. 4  
N.....

Safra  
9/10/...  
às 12h30

## **Ordem de operações n.º ...**

### **Para a instalação na posição inicial**

#### *1— Situação e missões:*

1— As forças inimigas ainda não invadiram o território nacional. As nossas patrulhas atingiram as proximidades da fronteira sem terem tomado o contacto.

O inimigo parece não estar em condições de se opor à nossa instalação defensiva na região de **Arronches**, mas é possível o ataque na manhã de 10.

2— O G. C. D. 4 tem a missão de assegurar a posse do nó de comunicações de **Arronches**, interdizendo a transposição

## Revista da Cavalaria

do **Caia** nesta localidade; deve ainda guardar as passagens do rio e vigiar o seu curso desde **Arronches** à **ribeira de Algalé**.

Ulteriormente, e em caso de ataque em fôrça, deverá retardar a progressão do inimigo segundo o eixo **Arronches — Monforte**, assegurando em última instância, e no mínimo até ao anoitecer de 11, a posse do nó de comunicações de **Monforte**, barrando em especial a estrada **Monforte — Veiros**.

— Meios suplementares : 1 C. At. e 1 Pl. Met., ambos a. t.

II — *Idéia da manobra* :

3 — É minha intenção :

a) resistir na linha do **Caia** até ao anoitecer de 10, organizando a defesa na povoação de **Arronches** e na margem direita do rio, para barrar ao inimigo o acesso à região de **Monforte**, e para isso :

- exercer o esforço defensivo na região de **Arronches**, para impedir ao inimigo a transposição do **Caia** nesta povoação ;
- guardar as passagens do **Caia** na região de **S.º Izidro**, para barrar ao inimigo o acesso ao planalto de **Safra** ;
- cobrir-me na esquerda pela ocupação das alturas a S. de **Penha de Açôr** ;
- vigiar o curso do **Caia** a jusante de **Sueirão**, até à confluência da **ribeira de Algalé** ;
- manter uma reserva móvel em condições de intervir, quer na região de **Escarninhos** △, quer na direcção de **M. Lobato** ;
- esclarecer-me sôbre a fronteira nas regiões de **Carapinhal**, **Snr.ª da Esperança** e **Aldeia Velha**.

b) Manobrar ulterior e oportunamente em retirada segundo o eixo **Arronches-Monforte**, prevendo desde já a ocupação de uma nova posição na linha geral **Barrinho do Gaspar** △ — **Carefa** — **Moreiros** △.

# Revista da Cavalaria

## III — Disposições:

4 — Dispositivo: (instalação terminada às 16h00).

a) Linha de combate:

— C. Res. n.º 1 — O 1.º E. Cav. menos 1 Pl. reforçado com 2 Ca. ocupa as alturas a S. de **Escarninhos** (pov.) com a missão de, em cooperação com o C. Res. n.º 2, barrar ao inimigo o acesso à região de **Monte de El-Rei**.

— C. Res. n.º 2 — O E. Moto, reforçado com o Pl. Met. e 2 Ca. do G. C. D., ocupa **Escarninhos** 301 e alturas a NW. com a missão de cobrir a S. o C. Res. n.º 3, barrando ao inimigo o acesso ao planalto de **Safra**.

— C. Res. n.º 3 — A C. At., Pl. Met., 1 Pl./2.º E. Cav. 2 Ca. e Pl. Mo. sob o comando do major F., ocupa a povoação de **Arronches** com a missão de manter a sua posse e interdizer a transposição do **Caia** nesta localidade; deverá ainda vigiar com os seus fogos o vale da **rib. de Arronches** e o vale do **Caia** a montante e a jusante da povoação.

— C. Res. n.º 4 — O 2.º E. Cav. menos 2 Pl. ocupa as alturas a S. de **Penha de Açôr**, com a missão de cobrir a N. o C. Res. n.º 3 e barrar ao inimigo o acesso à região de **M. Lobato**. Liga-se com o Dest. de **Assumar**.

b) Reserva: 2 Pl./1.º E. Cav. e 2 Ca. sob o comando do cerrafileira, na região 700 m. a N. de **Safra**  $\Delta$ , junto ao caminho, prevendo a ocupação da crista 314 para barrar a estrada **Arronches — Monforte**, e a sua intervenção quer na região de **Escarninhos**  $\Delta$ , quer na direcção de **M. Lobato**.

c) O Pl. D. T. C. A. instala-se em **Arronches** com a missão de cobrir esta povoação.

d) Cavalos desmontados e viaturas: à disposição das unidades, a W. do **Caia**.

5 — Segurança do dispositivo:

a) Postos: (a cargo da reserva)

N.º 1: 1 eq. no cr. de **Carapinhal**.

N.º 2: 1 sec. em **Sr.ª da Esperança**.

N.º 3: 1 eq. em **Aldeia Velha**.

## Revista da Cavalaria

tôdas com a missão de assinalar a aproximação do inimigo e balisar o seu avanço sobre **Arronches**. Terminada a sua missão recolhem à reserva.

b) P. Av. a cargo dos C. Res., a estabelecer com missão de vigilância na linha **Fialha-St.º Ildefonso-Passões** — p. c. 303.

c) Segurança do flanco direito: a vigilância do vale do **Caia** entre **Sueirão** e a rib. de **Algalé** fica a cargo do C. Res. n.º 1.

### 6 — Plano de fogos:

a) Tiros a distância: serão previstos a partir da linha de P. Av.; execução à minha ordem.

b) A barragem será lançada sobre a margem esquerda do **Caia** e englobará **Figueira**, **Tinoca**, **Q.ª dos Piornos**, **St.º António**, casal 303, **Vinhas do Desembargador** e **Penha de Açôr**, com maior densidade nas regiões a SE. de **S.º Izidro**, **Q.ª dos Piornos**, **St.º António** e **Horta do Cancela** e **S. Braz**.

### c) Ligação de fogos:

— entre os C. Res. n.º 1 e 2: 500 m. a SW. de **Soeira**.

— entre os C. Res. n.º 2 e 3: na **Q.ª dos Piornos**.

— entre os C. Res. n.º 3 e 4: no vale do **Caia**, 500 m. a W. de **S. Braz**.

### 7 — Organização da posição:

O Pl. Sap. organizará defensivamente a povoação de **Arronches**, prevendo a destruição das pontes sobre o **Caia**.

## IV — Ligação:

### 8 — P. C.:

— do G. C. D. 4: 700 m. a N. de **Safra**.

— dos C. Res.: a comunicar logo que instalados.

### 9 — P. O./G. C. D. em **Q.ª de S. Pedro**.

# Revista da Cavalaria

10— Transmissões:

— C. Tm. em **Belmonte** ligado por T. S. F. com os C. Res. n.º 1, 2 e 4, e telefonicamente com o C. Res. n.º 3, o meu P. C. e meu P. O.

11— Agentes de ligação: os C. Res. mandarão apresentar no meu P. C. um agente de ligação com estafetas logo que tenham instalado o seu P. C.

V— *Serviços*:

12— P. S. em **Luiz Xavier**, com pôsto de transbordo no cr. a SW. de **Escarninhos**.

— Evacuações sôbre **Monforte**.

13— P. S. V. em **Carefa**.

— Evacuações sôbre **Monforte**.

14— Sec. Rep. em **Carefa**.

— L. R. gaso em... às ..h..

— L. D. gaso em cr. a SW. de **Luiz Xavier** às 20h00.

15— S. Subs.:

— L. R. em... às ..h..

— L. D. no cr. a SW. de **Luiz Xavier**, às 23h00.

— Estacionamento dos T. C. 2 no cr. a SW. de **Luiz Xavier**.

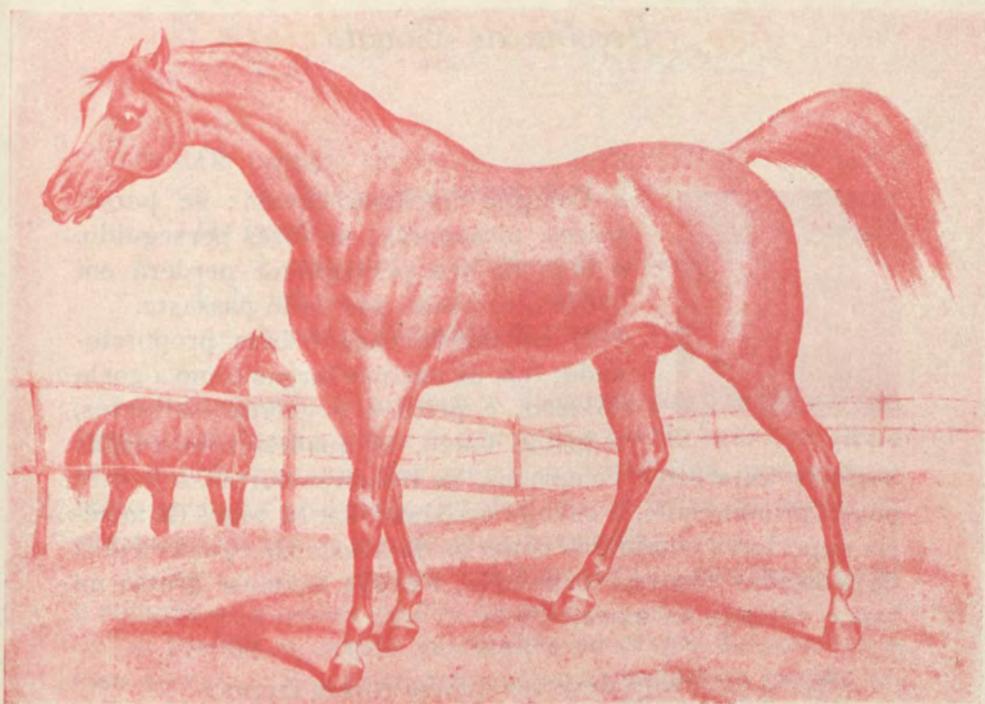
O Comandante do G. C. D. 4

F.....

ten.-cor.

Distribuição (p. l.)

NOTA—No próximo número será tratada a execução da retirada.



# REGRAS DE OURO DO CAVALEIRO

OU

## AXIOMAS ÁRABES SÔBRE O CAVALO

pelo General E. DAUMAS

## Escolha do Cavallo



— Compra um bom cavallo: se perseguires, alcançarás; se fores perseguido, o olho do teu perseguidor perderá em breve o caminho por onde passaste.

— O cavallo de raça é bem proporcionado; tem as narinas largas como a goela do leão, o peito e o garrote salientes, o lombo baixo, os quadris robustos, as costelas anteriores compridas, as traseiras curtas, o ventre pouco pronunciado, a garupa arredondada, os regos da miséria superiores compridos como os da avestruz, e guarnecidos de músculos como os do camelo, a cauda bastante grossa na raiz e delgada na extremidade.

— O cavallo deve ter quatro coisas largas:

A testa, o peito, a garupa e os membros.

Quatro coisas compridas:

O pescoço, os regos superiores, o ventre e a anca.

Quatro coisas curtas:

O dorso, os travadores, as orelhas e a cauda.

— Um cavallo nobre bebe raramente antes de haver turvado a água; de vez em quando eriça os beiços, os seus olhos estão sempre inquietos, abaixa e levanta alternadamente as orelhas, e volve o pescoço para a direita e para a esquerda, como se quisesse falar ou perguntar qualquer coisa.

— Se a todos estes caracteres acrescer o da — sobriedade — aquêlê que fôr dono de um tal cavallo, poderá considerar-se como possuidor de duas asas.

— Os árabes querem ainda que o cavallo tenha:

Do gerbos:

A rapidez do meio círculo e a lisura do pêlo;

Da gazela:

O olho, a graça e a bôca;

Da antilope:

A alegria e a inteligência;

Da avestruz:

A velocidade e a vista;

## Revista da Cavalaria

Do galgo:

A secura dos membros;

Do javali:

A coragem e a largura da cabeça;

E da víbora:

A pouca extensão da cauda.

— Alongando o pescoço e a cabeça para beber em um regato que desliza à flor da terra, se o cavalo ficar bem firme sem dobrar nenhum dos membros anteriores, podes estar certo que êle possui qualidades, e que tôdas as partes do seu corpo se acham em perfeita harmonia.

— Se quizeres possuir um bom cavalo: procura-o largo e compra-o: *a cevada fá-lo-á correr.*

— Prefere o cavalo montanhês ao cavalo da planície, e êste ao cavalo dos pântanos, que só serve para a carga.

— Leva para a guerra, cavalos inteiros: um cavalo castrado é o mesmo que uma égua: é sabido em tôda a parte que a fêmea é mais fraca que o macho.

— Escolhe o pêlo de uma côr uniforme e escura. O pêlo claro e lavado, assim como as manchas brancas na cabeça, no corpo e nas extremidades, principalmente quando estas forem largas, compridas ou altas, denotam degeneração da raça, ou indicam debilidade.

— Não compres nunca para o teu serviço um cavalo que, quando se lhe afrouxar as rédeas, pareça dizer: segura-me; e quando se lhas apertar: larga-me.

— Nunca tomes conta dum cavalo doente ou ferido, embora te afirmem ser um acidente passageiro. Lembra-te bem do ditado dos nossos antepassados:

*Arruinado, filho de arruinado  
Aquêle que compra para curar.*

— Leva sempre para as tuas viagens ou para a guerra, um cavalo maior de sete anos. No dia em que os cavaleiros estiverem tão apertados que os estribos de uns roçarem nos dos outros, só te fará sair da confusão e te reconduzirá a

## Revista da Cavalaria

tenda ainda que uma bala o atravessasse de lado a lado. Os antigos já diziam:

*Sete anos para meu irmão,  
Sete anos para mim  
E sete para o meu inimigo.*

— Desconfia do cavalo que molha o focinho quando come a aveia, que prova a água com a extremidade dos beiços, cujo ânus fôr ventoso, ou cujo estrume fôr desigual.

Evita aquêlê que couceia ao sentir as esporas, que é difficil de ser montado, que foge do cavaleiro logo que êste se apeia, ou tem mêdo do fumo da pólvora. São defeitos mui graves num cavalo de guerra.

— Foge, como da peste, do cavalo que tiver os peitos entrados, mas aquêlê cuja anca fôr tão comprida quanto o lombo e os rins reñidos, toma-o com os olhos fechados: *é um dom do céu.*

— Para te certificares do valor dum cavalo mede-o desde a extremidade do trôço da cauda até ao meio do garrote, e depois do meio dêste até à extremidade do beiço superior passando por entre as orelhas. Se em ambos os casos a medida fôr igual, o animal é bom, mas a sua velocidade ordinária; se a medida fôr mais comprida atrás do que adiante, o cavalo não tem valor, mas se, ao contrário, ela fôr maior adiante, está certo que o animal possui grandes qualidades. Quanto mais avantajada fôr a parte anterior, maior preço terá o cavalo. *Com um animal dêstes se irá longe.*

### Nutrição

— Dai aveia aos vossos cavalos, privai-vos dela para dar-lhes ainda. Sidi-Hamed Ben Youssouf dizia: *Se eu não tivesse visto a egua parir os cavalos, diria que é a aveia que os faz.*

## Revista da Cavalaria

E acrescentava ainda: *acima das esporas só está a aveia.*

— Escolhei a aveia pesada, sem cheiro desagradável, limpa de terra e dêsses grãos pretos e abortados, que foram batidos pelo vento do sul.

— O Profeta disse: cada grão de aveia dado aos vossos cavalos valerá uma indulgência no outro mundo.

— Nunca deixeis o vosso cavalo ao lado de outros que estejam comendo aveia, sem que êle a coma também.

— Prefere a palha de cevada à do trigo, e não dêis nunca esta última antes do outono.

— *Quando pudeses fazer de outro modo*, nunca dêis alimento verde ao teu cavalo de guerra. O verde engorda, mas não fortifica.

— Nunca deixes cães ou burros deitarem-se sôbre a palha ou aveia destinada aos teus cavalos.

— Logo que comprares um cavalo, estuda-o com cuidado, dá-lhe aveia progressivamente até que tiveres conhecido a quantidade que será necessária para satisfazer o seu apetite. Um bom cavaleiro deve conhecer a medida de aveia que convém ao seu cavalo, tão bem como a quantidade de pólvora precisa para a sua espingarda.

— O alimento da manhã vai-se com o estrume, e o da noite passa para a anca.

— O cavalo marcha com o alimento da véspera e não com o do dia.

### Bebida

— Sêde muito escrupuloso na escolha da água que deveis dar aos vossos cavalos.

— Não dêis de beber no inverno senão uma vez entre uma hora e duas depois do meio-dia, e não dêis aveia senão à noite, ao pôr do sol. É êste não só um bom hábito em tempo de guerra, mas também um meio de tornar rígida a carne do cavalo.

— No verão só dêis de beber duas vezes por dia pela manhã cedo e à noite, depois do pôr do sol.

## Revista da Cavalaria

— Dar de beber ao nascer do sol, faz o cavalo emagrecer; dar de beber ao meio-dia conserva-o em bom estado; à noite fá-lo engordar.

— Nunca dê de beber depois de ter-lhe dado aveia — se não quiseses matar teu cavalo.

— Nunca dê de beber a teu cavalo depois de uma marcha rápida: correrias o risco de constipá-lo.

— Entretanto em campanha ou na caça, quando fizeres andar teu cavalo, e que encontrares um regato, não receies de deixá-lo beber uns 6 ou 8 goles de água com o freio na bôca. Isto não lhe fará o menor mal, antes, poderás continuar o teu caminho com o animal mais fresco.

— Depois de grande fadiga dá de beber com o freio, de comer com a cilha, e poderás contar sempre com o teu cavalo.

— Um cavaleiro no deserto, será digno de escárneo quando dêle se puder dizer: «o seu cavalo bebe água turva, e a sua cobertura está rôta».

### Higiene — Cuidados

— *Conservai vossos cavalos em perfeito estado de asseio.*

Conduziram um dia um cavalo ao Profeta; êle examinou-o, levantou-se e, sem proferir uma palavra, pôs-se a esfregá-lo com a manga da sua túnica, não tendo outra coisa mais à mão. «Pois quê! com as vossas vestes?» lhe observaram os circunstantes. — «Certamente, respondeu êle, foi o anjo Gabriel que por mais de uma vez me repreendeu e ordenou de assim fazer».

— Preserva o teu cavalo, com igual solicitude, tanto dos frios rigorosos como dos excessivos calores.

— Durante a noite no inverno e no verão, cobre bem o teu cavalo; *o frio do estio é pior que um golpe de sabre.*

— Escolhe em tempo de guerra um terreno sêco, abrigado das correntes de ar, e liso. Afasta teu cavalo da lama, dos excrementos, da urina, e coloca-o de modo que as mãos estejam um pouco mais elevadas do que os pés. Deixá-lo

## Revista da Cavalaria

mais inclinado para a frente que para trás seria arruinar-lhe as espáduas.

— Durante o calor, e tôdas as vezes que puderes, lava o teu cavallo de manhã e à noite.

— Após uma longa jornada, ou tira imediatamente a sela a teu cavallo e banha-lhe o lombo com água fria, ou então deixa-o selado até que fique completamente enxuto e tenha comido a ração de aveia. Não há termo médio entre estes dois partidos.

— Amarra o teu cavallo tanto em campanha como em tempo de paz; assim evitarás os accidentes e poderás dormir sossegado.

— Um sábio disse: O fidalgo deve trabalhar com as próprias mãos, sem cõrar, em três circunstâncias: para seu cavallo, para seu Pai e para seu hóspede.

### Educação

— Tanto o cavallo como o homem só se instruem facilmente na idade tenra.

As lições da infância gravam-se no mármore; as da idade adulta desaparecem como os ninhos dos pássaros.

Os Árabes dizem ainda: o galho novo verga-se sem dificuldade; mas o pau velho nunca se dobra.

— Dá bem de comer ao cavallo enquanto fôr potro de um ano, que êle mais tarde não estará sujeito a torceduras nos pés; monta-o de dois a três, até que fique bem dócil; alimenta-o bem de três a quatro, e torna a montá-lo. E se êle não te convier, vende-o sem hesitar um só instante.

— Não começar cedo a educação do potro, é querer ter um cavallo incapaz do serviço de campanha. Trata pois de estar em contacto diário com êle desde a mais tenra idade, e depois acharás um cavallo flexivel, destro, dócil e forte na fadiga.

— Se quizeres um cavallo *para os dias aziagos*, um verdadeiro cavallo para os dias em que roncar o canhão, acos-

## Revista da Cavalaria

tuma-o a ser sóbrio, duro, dócil no montar e impávido a qualquer espécie de medo.

— Não batei em vossos cavalos, não lhes falai senão em voz baixa e sem arrebatamento; admoestai-os com brandura, e eles evitarão a repetição das faltas que provocaram as vossas repreensões porque compreendem a cólera do homem.

— Se entretanto encontrares por acaso um animal insensível à docilidade, não hesites então em castigá-lo com as esporas, e nesse caso fá-lo de modo que ele nunca mais esqueça o castigo que lhe houveres infligido.

— Os cavalos conhecem o seu cavaleiro.

— As esporas ajudam um quarto à equitação do cavaleiro, e um têrço ao vigor do cavalo.

— O cavaleiro que não dá um bom passo ao seu cavalo, excita compaixão.

*O passo é o galope de sempre.*

— O Profeta disse: *A felicidade está ligada ao topete dos vossos cavalos.*

### Trabalho

— O *verdadeiro cavaleiro* deve comer pouco e principalmente beber menos. Se não puder suportar a sede nunca será um homem para a guerra, mas sim um sapo dos lagos.

— Sede asseados e fazei as vossas abluções antes de montar a cavalo: o Profeta vos estimará.

— Aquêlê que cometer uma falta sôbre o dorso do seu cavalo não é digno de possuí-lo. Será punido porque o cavalo se ferirá.

— Para preparar para a guerra um cavalo muito gordo, fá-lo emagrecer pelo exercício, mas nunca pela abstenção de alimentos.

— Ao partir, o cavaleiro poderá brincar um pouco com o seu cavalo; assim desembaraçar-lhe-á as pernas e ficará seguro do seu repouso para tôda a jornada. Assim também depois de uma grande jornada, antes de chegar à sua barraca, poderá brincar um pouco com o seu cavalo (fantasiar), ou

## Revista da Cavalaria

deixá-lo pinotear ou fazer piruetas; as mulheres da tribo aplaudirão, dizendo: lá vai fulano, filho de sicrano. *E depois êle saberá o que vale o seu cavallo.*

— Quando tiveres de empreender uma longa jornada, poupa teu cavallo, fazendo-o andar a passo com intervalos que lhe permitam tomar fôlego. Continua até que êle tenha suado e secado o pêlo por três vezes, deixa-o urinar, aperta-lhe outra vez as cilhas, e exige então dêle o que quizeres, que não te deixará ficar mal em qualquer momento que precisas da sua energia.

— Um cavallo medíocre, deve fazer em um dia, em passo rápido a marcha de dois dias.

Um bom cavallo deve fazer em um, o caminho de três dias.

O cavallo de raça, se fôr bem guiado, dará, quando fôr preciso, em um dia a marcha de cinco (1).

— Deve-se usar do cavallo, como dum odre:

Abrindo-o progressivamente e fechando a abertura, conservarás fâcilmente a água, se o abrires bruscamente a água saírá de uma só vez, e então não vos sobejará mais nada para matar a sede.

— Quando perseguires um inimigo que esforçar o seu cavallo na corrida, modera a velocidade do teu, e assim estarás seguro de alcançar o fugitivo.

— Se tiveres pôsto o teu cavallo a galope, quando fores seguido de outros cavaleiros, acalma o teu, não o excites, que êle se entusiasmará por si próprio.

— Quando após uma rápida corrida, puderes dar descanso a teu cavallo, fá-lo, e se tiveres de continuar, o momento de tornar a partir te será indicado pela cessação do muco que correr de suas narinas.

— Se em alguma ocasião *de vida e morte*, observares que o teu cavallo vai perdendo o fôlego, tira-lhe o freio, ainda que por um instante, e dá-lhe na garupa uma esporada bastante forte para fazer sangue. Êle urinará e poderá talvez salvar-te.

— Não obrigueis vossos cavalos a correr em subidas ou descidas, a menos que fordes forçado a isso. Antes deveis abrandar o passo ordinário.

(1) Os árabes entendem geralmente por marcha de um dia: dez lèguas.

## Revista da Cavalaria

*O que preferes, perguntou-se um dia ao cavalo, a subida ou a descida? E êle respondeu: Maldito seja o seu ponto de encontro.*

— Depois de ter andado muito pelos montes em caminhos escarpados, será bom que o cavaleiro faça correr um pouco seu cavalo logo que ganhar um terreno plano.

— Não façais vossos cavalos correr durante o grande calor do verão.

*O cavalo diz: Não me faças correr no verão, se queres que eu um dia te livre do sabre.*

— Aquêlê que podendo, não fizer parar seu cavalo para deixá-lo urinar, cometerá um pecado. Os seus companheiros deverão também parar.

*Ê uma acção meritória.*

— Quando em viagem tiveres vento muito forte pela frente, acomoda-te de modo que possas evitar sua influência sôbre o teu cavalo, porque assim o livrarás de moléstias.

— Com um cavalo que chegado ao pouso sacode o corpo e urina, cava a terra com a pata, e rincha ao ver a aveia; e depois de ter a cabeçada, começa a morder com fúria por três ou quatro vezes seguidas a aveia que se lhe dá a comer, não se deve parar nunca em caminho.

— Queres conhecer o valor do teu cavalo depois de haver feito um dia de jornada ou de fadiga excessiva? Apeia-te e puxa-lhe com fôrça a cauda: se êle resistir sem se sacudir, e ficar como imóvel no solo, poderás contar com êle.

— Quando depois de uma jornada fadigosa e longa, no inverno com chuva e frio, voltardes à vossa choupana, cobri bem o vosso cavalo, dai-lhe um pouco de aveia torrada e não o deixeis beber nesse dia nada, ou sômente muito pouco.

— Quando se fôr cavaleiro de verão, será preciso ser-se cavaleiro de inverno.

Quando se é cavaleiro de calcanhar, é preciso ser-se cavaleiro de carabina.

Só será perfeito cavaleiro aquêlê que reunir tôdas estas qualidades.

— Quando virdes os cavalos do *goum*, marchar com altivez e a cabeça levantada, rinchando, estejai certo que a vitória é deles; mas quando, ao contrário, os mesmos cavalos estiverem tristes e de cabeça baixa, agitando a cauda, estai seguros de que a fortuna vai desampará-los.

## Revista da Cavalaria

*Entretanto o Todo-Poderoso é mais sábio que ninguém.*

— Todo o cavaleiro deve estudar os hábitos do seu cavalo, e conhecer a fundo as suas aptidões e o seu carácter. Saberá então que grau de confiança poderá depositar nêle quando estiver quieto entre as éguas, ou se depois de se ter apeado, deverá vigiá-lo e amarrá-lo.

Nenhum destes detalhes é indiferente em face do inimigo.

— Em campanha ou em marcha quando tiveres de dormir, enquanto teus camaradas velarem, toma para travesseiro alguns freios destes, e então não serás abandonado ou esquecido, aconteça o que acontecer.

— Fazei trabalhar os vossos cavalos, e fazei-os trabalhar ainda.

*O perigo para o cavalo, como a causa principal de seus vícios e de suas moléstias são: inacção e a gordura.*

— *Todo o cavalo endurecido no trabalho traz felicidade.*





# Concurso Hípico Internacional de Lisboa

pelo Capitão JOSÉ BELTRÃO

**A**gradeço à *Revista da Cavalaria* a distinção que me confere, pela terceira vez, convidando-me para tratar do C. H. I. de Lisboa. Permita-me a mui digna Direcção que lhe pondere uma opinião com a qual concordou um distinto camarada da nossa Arma. Os assuntos que julgar de interesse deviam ser postos a concurso porque é uma honra para um oficial de Cavalaria ter um artigo publicado na nossa Revista.

Convicto de que se se tivesse dado essa hipótese o meu trabalho não seria o preferido vou iniciar o «percurso» da prova «Crítica» que para mim é o mais difícil do Ano.

Não sendo debutante e porque tenho verificado a generosidade do público—os meus estimados leitores—vou desta vez ser um pouco mais «intervencionista». Nos «percursos» anteriores adoptei, por timidez própria do novato, uma forma de observar talvez demasiado conciliadora — sem discordância — digamos à italiana — «lasciare fare». Por essa razão um observador disse-me: — «V. só diz bem». Usando duma expressão muito dum superior e grande amigo meu, contesto — «De facto» tem razão mas as «intervenções» quando

## Revista da Cavalaria

bem feitas têm a aprovação geral, quando mal aceites ou mal compreendidas — digamos à espanhola — «Al suelo».

Começemos por «aquecer» para a «prova» evitando por isso as «resistências» — um toque de «pincho» na pena e que Deus nos inspire ao abordar as «pirâmides» e «ratoeiras» que vão aparecer.

Toca a campanha para entrar — já diante do público — composto — neste caso — o cigarro e encaixando-me bem na cadeira ... mãos à obra.

Ainda a última mirada — naquele quinto de segundo antes de tomar o andamento.

Assistência — É muito numerosa e bem disposta — Serão, os vidros colocados nas tribunas que fizeram as delícias das senhoras, evitando-lhe assim o enervante e constante abrir dos seus sacos para repor com «rouge» e «pó de arroz» os «derrubes» causados pelo vento, uma das causas? Ou também para isso contribuiriam as acertadas críticas hípicas de *A Bola* que prepararam o público?

Quem se deu ao trabalho de ler as minhas linhas nesta Revista deve estar lembrado — quando tratei do C. H. de Mafra — dumas considerações sôbre a forma de ter a assistência em «pressão». Se a memória não vos atraiçoa devem recordar-se ter lido ser necessário disputar, na parte da tarde dum C. H., uma «barrage» ou «outras coisas» que distraiam o público evitando-lhe de ver a mesma coisa durante às vezes — cinco horas seguidas.

Esta — tenho a certeza — junta às causas anteriores, foi uma das fortes razões para que tivesse havido tanto entusiasmo. Aplicando aquelas «receitas» que preconizo naquela crítica o «moribundo entusiasmo hípico» — agora melhor — aparecerá como já se viu cheio de vigor. Não esqueçamos o velho rifão — «semeia se queres colher».

«Ni hablar» do brilho que deu ao nosso Concurso a Equipe espanhola. Sem ela não seria tão concorrido. A luta entre os cavaleiros peninsulares — sempre cordial — costuma ser dura.

Os cavaleiros espanhóis são muito apreciados em Portugal e os seus internacionais muito conhecidos do nosso público. O coronel Letona, tenentes-coronéis Vasquez e Garcia Fernandez — êste último frequentador das nossas pistas há

## Revista da Cavalaria

vinte anos e que tantos trofeus nos tem levado — e o comandante Gavilan são considerados «habitués». Trazia um novo elemento — capitão Ponte — duma familia de cavaleiros brilhantes entre os quais — da geração anterior — um seu Tio que tão bem representou Espanha nas nossas pistas. Marcou a sua classe ganhando enèrgicamente a «Omnium». Entrou em Portugal com o pé direito e esperamos que não seja a última na longa e bonita carreira hipica que lhe está reservada — Sejam todos bem-vindos.



*Luis Ponte no «Añower del Tajo» vencedor da Prova «Omnium»*

Como sempre a Equipe espanhola marcou o seu lugar com a classe que lhe é particular. Porém este ano o nível dos seus cavalos não era o habitual. Uns já fatigados, outros com pouco «metier» e alguns que não estavam à altura duma Equipa de tanta nomeada. Em todo o caso destacavam-se «Liebana» numa forma melhor que anteriormente, «Palomera» em condição inferior mas sempre agradável de ver pelo seu estilo e grande classe, «Añower del Tajo» cavallo muito rápido e temível nos percursos mais pequenos, «Lequeitio» ainda ressentido da congestão do ano passado e «Tamango» um novo muito para contar.

Vistas as Tribunas, pelo que felicito a S. H. P., o quinto de segundo ainda nos permitiu olhar o campo. O nosso ca-

## Revista da Cavalaria

pitão Reis que não nos deu o prazer de entrar na luta apurou-se este ano no piso motivo porque lhe enviamos um grande abraço. Que me perdoe esta pequena «chamada». Estando muito bom «se» — terrível conjunção — estivessem espalhados uns montes de areia pelo campo para tapar as pegas dos cavalos seria completo. O seu infatigável trabalho não se resumiu ao piso pois os percursos foram admiravelmente concebidos. O da «Omnium» um pouco forte para entrada deu a impressão de que o Concurso seguiria com uma



*Garcia Fernandes na «Palomera» vencedor da Prova «Regularidade»*

dureza que não teve — o do Grande Prémio sobretudo, foi magistral, não se pode fazer melhor — sendo um percurso forte tinha uma seqüência muito feliz.

Porque será que não se modificam os percursos das «Amazonas» e «Discípulos»? É necessário mais algum desastre?

Nos «Discípulos» já os tenho visto com dificuldades de condução mas nas «Amazonas» não me recordo. As provas têm sido feitas de forma que para se ganhar — mesmo o 3.º prémio — é necessário ir numa correria louca.

Desde que me conheço ouço dizer que as grandes quedas têm lugar nos pequenos obstáculos. A razão é simples. Os cavalos não fixam a sua atenção como fazem nos grandes

## Revista da Cavalaria

— por desmazêlo não se empregando, tocam, dando ocasião a acidentes, muitas vezes com conseqüências desagradáveis. Também a velocidade torna difficil e penoso ao cavalo fazer a elevação para o salto.

Apesar de estarmos todos de acôrdo com estas duas razões de muito pêso, continua tudo na mesma — assim teve origem a queda da distinta e enérgica cavaleira D. Maria José Quevedo. Todos ficaram impressionados ao ver sair, — em braços — do campo uma senhora.

Aumentem-se as dimensões dos obstáculos, criem-se-lhe difficuldades na condução e os resultados serão diferentes além de nos evitar «lesões no coração».

Passados os visores estamos diante do primeiro obstáculo. A Equipe espanhola com cavalos inferiores aos nossos ganhou de entrada três provas. Seria apenas sorte? Três vezes seguidas é muita sorte e se os saltos não subissem — demasiado para as suas posses — talvez continuassem. A que attribuir?

À mudança de cavalos nas vésperas do Concurso?

À falta de provas públicas antes dêle?

Sem receio podemos responder terem sido êstes os principais factores que para tal concorreram.

Noutros tempos a luta igual para nacionais e estrangeiros apenas se dava em Nice onde tomavam parte o mesmo número de franceses que noutra qualquer equipe. Excepto na linda cidade da «Côte de Azur» os cavaleiros do País tinham sempre vantagem — e grande — sôbre os seus convidados. Hoje dá-se o mesmo em Lisboa e Madrid onde oito a dez se batem contra quási cem. Não entremos com a vantagem de estarem ao facto das novidades em matéria de obstáculos.

Suponhamos que o partido nacional tem vinte cavalos de classe — número muito bom — para se medirem com os dez estrangeiros; que os primeiros não estivessem «in voce» e os segundos inspirados.

O que se dá? Nas provas grandes onde a falta de recursos não perdoa, o cavalo visitante tem mais probabilidades — a proporção é de 2 para 1 — assim mostram os resultados. Porém nas provas menos difíceis — tiremos para fora trinta por cento dos nossos por falta de condições — a proporção é

## Revista da Cavalaria

de 7 para 1. Se o cavaleiro convidado executa um percurso muito rápido, lançam-se os setenta inimigos e muitas vezes até mesmo um — chame-se-lhe desconhecido — consegue batê-lo como já se tem verificado. É verdade que de vez em quando não chegam lá mas não é regra geral.

Para que isto aconteça necessário é que o cavaleiro e o seu corcel, tenham as «agulhas muito certas» o que talvez este ano não se tivesse dado.

Quem tiver bem presente o decorrer das provas deve lembrar-se — por exemplo — do cavalo «Paiol» habituado à



*Correia Barrento no «Paiol» vencedor da «Taça de Honra»*

boa — mas muito particular monte do alferes Calado; à medida que o concurso avançava o seu experimentado cavaleiro — capitão Barrento — foi dele, de dia para dia, tirando melhor partido terminando com a estrondosa vitória na Taça de Honra.

Actualmente, comparando os nossos cavalos com os dos «nuestros hermanos», fazendo um ou dois concursos — em Portugal — antes do de Lisboa não é fácil que nos levem de cá um único primeiro prémio e natural é que os nossos cavaleiros tragam de lá a maior parte.

Tão convencido estou disto que na manhã do dia em que se realizava a Taça de Ouro — prova de equipe — um velho amigo preocupado com o que se iria passar, pergun-

## Revista da Cavalaria

tou-me a minha opinião. Tranquiliza-te — ganhamos nós — disse-lhe eu — os nossos cavalos podem mais que os do adversário.

Também o percurso do «Grande Prémio» pela forma agradável como estava elaborado devia ter-se disputado em velocidade.

Vinham os nossos ilustres hóspedes com vários concursos feitos. Êste foi o motivo da sua vantagem inicial sôbre a nossa ala que entrava em peleja pela primeira vez êste ano.

«A função faz o órgão». — Devemos organizar as provas de forma que, quando do C. H. de Lisboa ou qualquer outro no estrangeiro, os nossos cavaleiros possam tirar o máximo rendimento das suas montadas.

O treino não é igual à prova para cavaleiros e cavalos; o nervosismo motivado pela competição e assistência modificam completamente o ambiente.

«Os melhores treinos para a prova são outras provas» — Receita que dá os melhores resultados até para os mais experientes cavaleiros e cavalos.

Êsses concursos antes do internacional ou da ida dos nossos cavaleiros a pistas estrangeiras onde seriam?

Infelizmente a resposta é fácil por haver pouco para escolher.

Lisboa, Cascais e Mafra.

São êstes os únicos locais onde se poderiam realizar, anualmente, mais que um certame hípico. O adiantado da motorização torna difícil organizar provas noutros sítios por causa de alojamentos para cavalos.

Dois concursos em Cascais e Mafra na primavera e outono, três em Lisboa — os mesmos mais o internacional — dão um movimento grande e já vale a pena ter cavalos, sendo o seu rendimento muito maior.

Quem organizaria êstes Concursos? As mesmas organizações que os têm feito até aqui com um auxílio maior do Ministério da Guerra que tirava melhores resultados do gigantesco esforço que tem realizado para montar os oficiais e preparar Equipes de representação.

As nossas hostes portaram-se bem na disputa das provas — as minhas sinceras felicitações para todos os Camara-

## Revista da Cavalaria

das principalmente para os cavaleiros da Taça de Ouro que tiveram um dia feliz na sua vida hípica.

Uma referência especial a Rodrigo Castro Pereira — o mais antigo de todos nós — que aproveitou com mestria o seu magnífico irlandês «Hopefull Don» num percurso cheio de energia e com uma decisão que faz inveja ao mais moderno dos concorrentes, sendo para realçar o facto de se tratar dum cavalo quási debutante cuja aclimação não permitiu um treino tão aturado quanto seria para desejar.



*Castro Pereira no «Hopefull Don» vencedor  
do «Grande Prémio»*

Uma prolongada vénia às senhoras que tiveram a gentileza de abrilhantar o Concurso com a sua presença na Prova Diana, destacando-se D. Maria Tereza Ivens Ferraz a quem é de prever muitos mais triunfos tendo em vista a grande habilidade e destreza com que venceu a prova.

Cavalos!!! Os antigos de primeira linha dum maneira geral prometem continuar na brecha. Apenas «Adail» parece estar a terminar a sua longa carreira.

Os novos — uns subiram outros baixaram a sua cotação.

Quando dei o meu parecer sôbre os irlandeses organizei uma «escala» — com satisfação vejo que não andei muito longe da verdade. Ainda pode haver surpresas — o cavalo irlandês não é como o anglo-árabe que se manifesta de-

## Revista da Cavalaria

pressa. É possível — não vejo grandes probabilidades — haver alguma revelação ainda adormecida. Assim por exemplo o «Marvão» — desconhecido até agora mostrou-se um cavalo cumpridor.

À testa da coluna estão o «Zuari» — parece-me o melhor — «Sagres» já referenciado, e «Gaza» com grande habilidade mas com dúvidas sobre o seu poder. Não sendo «iluminados» são animais para fazerem boa figura em qualquer pista.

As acções do «Zézere» baixaram de valor na «Bolsa Hípica» relativamente à procura que tiveram inicialmente. Foi «papel» que nunca me entusiasmou. A minha previsão foi acertada — muita classe mas difícil — o bom cavalo, sobretudo de obstáculos, é o fácil — aquêle que se melhora mesmo quando o cavaleiro interpretou mal a dificuldade que tem por diante.

«Outão» É difícil afirmar alguma coisa sobre este animal. Não está dominado. Será fácil fazê-lo? Terá mau carácter? Indiscutivelmente irá fazer companhia aos três primeiros no dia em que estiver vencido ou convencido.

«Vouga» continua a corresponder — mudou de cavaleiro — esperamos ver «pontificar» com êle o representante da Artilharia e que vá alinhar com os três camaradas a que me referi em primeiro lugar.

«Dreamthorp» e «Prairie Lass» bem diferentes prometem; estão longe do lugar que podem ocupar.

«Complexity» animal de grande poder mas ainda não chegou ao que será ou não será, como dizia Shaskepeare — no futuro.

«Hopefull Don» ficou para o fim propositadamente. Não sendo muito elástico supre tudo com o seu excepcional equilíbrio físico e moral. É o verdadeiro tipo de saltador irlandês — honesto, nobre e sempre pronto — resolvendo as dificuldades para «diante». Não esqueço uma conversa a que assisti em Pinerolo sobre a definição dum bom cavalo. Várias opiniões foram dadas — ficou-me gravada a do então Tenente-Coronel Cafaratti — grande cavaleiro de obstáculos e brilhante oficial de Cavalaria que tão bem representou a nossa Arma na Infantaria na Grande Guerra — Dizia êle: «Bola, que foi o meu mestre, nunca ninguém lhe passou

## Revista da Cavalaria

adiante no campo, porque só lhe interessavam os cavalos que resolviam o problema rompendo para diante, o bom cavalo é aquele que se atira para o lado de lá sem hesitações. O capitão Bola foi o cavaleiro italiano que na outra Guerra — quando a sua Arma apeou se ofereceu para a Aviação. Não esquecer os seus quarenta anos e a fase em que estava a nova Arma. Claro que o ramo escolhido foi a Caça; morreu brilhantemente abatido pelo inimigo; no seu leito de morte — com a paixão do verdadeiro oficial de Cavalaria — reza a história que o seu último pensamento foi para a «maior conquista do Homem» proferindo «que pena não ter caído do cavalo».

Perdoem-me a interrupção mas estas histórias são salu-  
tares para a Alma — continuemos.

Os grandes cavalos irlandeses de que tanto se fala — uns melhores, outros como êle — são neste género. Saltando o indispensável, quer seja um metro, quer sejam dois, no seu redondo galope realizam velocidades que não se acreditam porque sem «travagens» ou hesitações tudo transpõem.

Está êste animal, sem favor, ao lado dos melhores que pisam as nossas pistas — não tendo o brilho doutros que não tiram os seus resultados práticos estão-lhe reservados muitos triunfos se os membros resistirem aos pisos tão diferentes daqueles onde êle foi criado por ser um cavalo muito pesado.

Com grande mágua não registei cavalo algum nacional que mereça referência especial. Do antecedente poucos interessantes; continua «Guadiana» a dar esperanças quando tiver as «costuras bem assentes».

Realizei o percurso honestamente — na minha opinião — e fazendo o «exame de consciência» a ela faltava se mais uma vez não me referisse ao nosso Campo de obstáculos. O piso estava muito bom, relativamente; seria ideal continuar a deitar-lhe areia para que o escalracho crescesse naquele meio muito mais fresco que ela lhe proporciona. Assim teríamos um dia um piso digno duma pista internacional. Com êsse melhoramento e semeando pinheiros na frente das tribunas, não só deixariam de ter razão aquêles que afirmam que os portugueses são inimigos da Árvore como as futuras provas se realizariam num ambiente mais agradável porque

## Revista da Cavalaria

mesmo pequenos tirariam — com o seu verde — o aspecto árido e fatigante que tem o nosso campo.

Cortando a linha do «cronómetro eléctrico» que não existia, recorro que o Concurso de 1945 foi um ponto de reunião agradável.

Agora depois de decorrido tem um defeito — entrou no passado.

«Si non é vero é bene trovato» — Diz-se que um espanhol com a filosofia própria da sua raça teve esta frase: — «Se fôsse rico comprava todos os relógios do mundo» — Alguém que ouviu perguntou-lhe porquê — respondeu: — Enterrava todos para não haver horas» — acrescento — e também para que não nos faça sentir segundo a segundo o tempo que não volta, desta vida onde não se passam somente momentos desagradáveis.

Quando se acaba um percurso forte a fadiga é grande — grande, pela violência dos obstáculos e nervosismo de querer «bem fazer» — deixa o concursista extenuado.

Escrever!!! Uma das artes apaixonantes do Homem — das mais belas porque passa à Eternidade — fica para todos. Para um capitão de cavalos amante da leitura dos monumentos escritos por aquêles a quem a Musa inspirou — insignificante ao lado dêsses colossos, com pavor dessa terrível desgraça — o ridículo — é um trabalho penoso quando tem que o fazer públicamente. Escaparei dêle?

Eis-me exausto e ainda tenho de executar as «meias paragens» para «equilibrar». Já não são em «andamento vivo» mas nesta altura, mesmo devagar, custam.

Tudo isto a desculpar-me da forma de fechar — os recursos começam a faltar para exprimir uma idéia por outras palavras. O vocabulário é curto e duvido conseguir não empregar as mesmas frases das críticas anteriores. É bem certo que «o rabo é o mais difícil de esfolar».

Em 1946 — todos se apresentem à chamada os que montaram e os que não tiveram essa oportunidade, no passado Concurso.

Ninguém deve ter ficado satisfeito — mesmo aquêles que foram protegidos pela sorte.

Estudar, trabalhar e discutir, de boa fé, para apresentar cavalos direitos, calmos e para diante montando-os como

## Revista da Cavalaria

aconselha Caprilli. Com este alvitre sinto-me alvejado por olhares, traduzindo a idéia de realizável apenas em animais excepcionais.

Fito-os — compreendem-me — são cavaleiros — apreciadores da dificuldade e termino passando a palavra ao inspirado Baucher: «L'Art à fait plus que la Nature».



# Concurso Hípico de Madrid

por UM CONCORRENTE



Foi o nosso hipismo novamente beneficiado este ano com a ida duma equipe portuguesa ao concurso de Madrid, o mais importante da Nação vizinha.

Bem haja Sua Ex.<sup>a</sup>, o Senhor Ministro da Guerra, pela oferta que fez à Cavalaria de alguns magníficos cavalos irlandeses, que nos permitiram tomar parte neste concurso

em melhores condições que nos anos anteriores.

Estas competições, que estreitam sempre laços de amizade entre os países, proporcionam ao mesmo tempo, com as suas disputas renhidas, momentos de verdadeiro entusiasmo patriótico e desportivo.

Viu-se o interesse com que os portugueses seguiram no concurso de Lisboa os magníficos percursos dos cavaleiros espanhóis e souberam apreciar a luta do triunfo, mais uma vez travada entre espanhóis e portugueses. A nomeação da nossa equipa para tomarmos parte no concurso de Madrid, estamos bem convencidos, fez pois vibrar duma maneira

## Revista da Cavalaria

geral, todos os portugueses, como aliás sempre succede, desde que, dentro de qualquer desporto, o nosso país se faz representar. É que anciosamente, aguardam-se os resultados dessas provas e compreende-se o esforço que êsses compatriotas empregam, para erguer nos mastros de honra, a nossa bandeira.

A equipa foi recebida em Madrid, mais uma vez com amabilidade inexcédível, trazendo para Portugal gratas recordações dêsse bom acolhimento.

O Campo de concursos — Casa de Campo — cujo magnífico plano de construções ainda não está terminado, apresentava contudo, muito melhor aspecto êste ano, com o arranjo dado às tribunas, o que também proporcionava à assistência, melhores condições de comodidade.

Foram 7 os dias de concurso; tendo dois de intervalo, sendo o 1.º entre a 2.ª e a 3.ª provas e o 2.º entre a 5.ª e a 6.ª provas.

A fim de não fatigar o público com a inscrição de muitos cavalos e atendendo ao mesmo tempo ao interêsse dos concorrentes, estava o concurso dividido em duas séries.

*Série A* — Para cavalos sem handicap, ou 1.º handicap, não pertencentes às équipes estrangeiras e não matriculados na série B.

*Série B* — Para tôda a categoria de cavaleiros e cavalos.

O programa era assim distribuido:

Prova comum às séries A e B

«*Nacional*» (handicap) — para cavalos nascidos e criados em Espanha.

«*Andria*» — Para cavaleiros civis, montando cavalos sua propriedade e sem (handicap).

«*Exército Espanhol*» — Prova de dois cavalos.

«*Prova Ganhadores*» — Para os cinco primeiros classificados nas provas, «*Adolfo Botin*», «*Nacional*», «*Disputacion*», «*Fernando Primo de Rivera*» e «*Ministro dos Assuntos Exteriores*» e os dez primeiros classificados das provas «*G. E. El Generalissimo*» e «*Copa de Madrid*».

# Revista da Cavalaria



*O Capitão Correia Barrento recebendo das mãos do Ministro da Guerra, General Ascencio a taça da prova Copa de Madrid*



*O Capitão Correia Barrento montando o «Paiol» em que ganhou a prova Regularidade*

# Revista da Cavalaria

## Programa A

- Prova «Gor» — Handicap
- » «Fernando Artalego» — Caça
- » «Adolfo Botin» — Handicap

## Programa B

- Prova «Disputacion» — Omnium
- » «Fernando Primo de Rivera» — Caça
- » «G. E. El Generalissimo» — Taça de Honra
- » «Ministro dos Assuntos Exteriores» — Regularidade
- » «Copa de Madrid» — Grande Prémio

Existiam mais as seguintes provas:

Provas mixtas, «Amazonas», «J. R. Valenti» (taças), «Caballos de Silla», «Sub-Oficiales», «Palafraneros» e «Engaches».

Os cavalos inscritos na série A que obtiveram duas classificações entre os cinco primeiros das provas «Gor», «Nacional» e «Artalego», poderiam passar às provas da série B.

Para melhor se compreender a organização, vejamos a distribuição das provas pelos vários dias de concurso.

Nos três primeiros dias realizaram-se as provas da série A que davam passagem à série B. Nos restantes dias realizava-se uma prova secundária seguida duma internacional.

Dia	5	«Copa Gor»
»	6	{ «Palafraneros» «Nacional»
»	7	{ «Fernando Artalego» «Andria»
»	8	{ «Parelhas mixtas» «Disputacion» — Omnium (a)
»	9	{ «Adolfo Botin» «Exército Espanhol» — 2 cavalos (a)

# Revista da Cavalaria

- » 11 { «Sub-Oficiales»  
«Fernando Primo de Rivera» — Caça (a)
- » 12 { «J. R. Valenti»  
«Copa G. E. El Generalissimo» — Taça de Honra (a)
- » 13 { «Amazonas»  
«Ministro dos Assuntos Exteriores» — Regularidade (a)
- » 15 { «Copa de Madrid» — Grande Prémio (a)  
«Engaches»
- » 16 { «Caballos de Silla»  
«Ganhadores» (a)

a) Provas internacionais.

Se observarmos, em detalhe, esta organização, notamos-lhe as vantagens seguintes:

1.º — As provas internacionais reuniam no máximo 44 cavalos, incluindo os da equipa portuguesa, ou seja todos os melhores cavalos inscritos no concurso.

2.º — Os cavaleiros, que não tinham cavalos de maior classe, não foram prejudicados pelo facto de o concurso ser internacional, pois tiveram provas especiais para os seus cavalos.

3.º — Os cavalos novos que se distinguiram nas três primeiras provas, puderam, como prémio, disputar as provas internacionais. Êste sistema, dá pois maior categoria a êsses cavalos e alivia os outros da sua presença nas provas mais pequenas.

4.º — O público teve ocasião de assistir às provas internacionais — as de maior interêsse — sem ser obrigado a ver 80 ou 90 cavalos, alguns sem grande categoria.

A organização das provas era perfeita e tôdas elas foram disputadas na melhor harmonia, com a máxima correcção e espirito desportivo.

Ao Ex.<sup>mo</sup> Júri e Sociedade Hípica Espanhola prestamos as nossas melhores homenagens pela grande justiça com que tudo resolveu e por tôdas as facilidades e gentilezas que nos foram sempre dispensadas.

# CONCURSO HÍPICO DE MADRID

## Classificação da Equipe Portuguesa

Provas	Cavalos									
	Adail	Paio	Sagres	Xeres	Zuari	Vouga	Outão	Gaza	Raso	Congo
Disputacion (Omnium)	3.º ex-aeq. 450 ps.	—	7.º 200 ps.	—	—	—	13.º 200 ps.	8.º 200 ps.	—	—
Exército Espanhol (2 cavalos)	1.º 500 ps.	—	—	6.º 150 ps.	6.º 150 ps.	1.º 500 ps.	—	(a)	—	—
Primo de Rivera (Caça)	9.º ex-aeq. 200 ps.	—	4.º 600 ps.	9.º ex-aeq. 200 ps.	—	—	—	(a a)	(a)	7.º 200 ps.
S. E. El. Generalissimo (Taça de Honra)	5.º O. A.	12.º O. A.	16.º O. A.	—	3.º O. A.	19.º O. A.	6.º O. A.	(a a)	(a a)	18.º O. A.
Assuntos Exteriores (Regularidade)	4.º 650 ps.	1.º 150 ps.	—	9.º 200 ps.	8.º 200 ps.	—	—	(a a)	—	—
Copa de Madrid (Grande Prémio)	20.º 300 ps.	9.º 400 ps.	5.º 800 ps.	4.º 1.000 ps.	17.º 300 ps.	15.º 300 ps.	—	(a a)	11.º 300 ps.	10.º 400 ps.
Ganhadores	(a a)	4.º 750 ps.	(a a)	1.º 2.000 ps.	—	(a a a)	—	(a a)	(a a a)	2.º 1.000 ps.

(a) — Inutilizado nesta prova.

(a a) — Doente.

(a a a) — Não foram classificados para esta prova.



## Revista da Cavalaria

Os percursos estavam bem delineados, menos extensos de que nos anos anteriores e com obstáculos de boa construção.

Sómente dois obstáculos não merecem o nosso elogio: o valado com sebe a 1,<sup>m</sup>80 e o da barrage em altura.

O 1.<sup>o</sup> foi construído com a ideia que a sebe fôsse de «furar», mas pela sua grande espessura, os cavalos, ou se negavam ou atiravam-se procurando salvar a frente, arrastando os posteriores, e chegando ao outro lado em péssimas condições de equilíbrio.

O 2.<sup>o</sup> não tinha as varas em bambú; eram vulgares, envolvidas em corda. Isto dava uma certa fixidez ao salto e



*O Capitão Reymão Nogueira montando o «Xerez»  
em que ganhou a prova Ganhadores*

quando se tocava, quási sempre havia queda, magoando-se assim bastantes cavalos... para não falar nos cavaleiros.

A prova «Ganhadores» para a qual estavam inscritos tôdos os nossos cavalos, à excepção de *Gaza*, *Raso*, e *Vouga* foi disputada em barrage em altura, embora duma maneira um pouco diferente da nossa «Taça de Honra».

O primeiro percurso é classificado pelas faltas de tempo e são apurados os 12 melhores cavalos.

## Revista da Cavalaria

A barrage é feita apenas sôbre um obstáculo em altura, sendo permitidas três tentativas para cada salto.

Em caso de igualdade de altura atingida, entra para a classificação o lugar obtido no primeiro percurso.

Dos cavaleiros que compunham a nossa equipa, por serem bastante conhecidos e também por pertencermos ao seu número, abstemo-nos de falar. Contudo é justo dizer que a sua actuação foi brilhante, pois montando cavalos que não conheciam ou conheciam mal, tiraram deles um magnifico partido.

Os cavaleiros internacionais devem, sem dúvida alguma, possuir e em elevado grau, o poder de adaptação necessária para poderem montar quaisquer cavalos, quando as circunstâncias o exigirem mas, é um facto que o cavaleiro com o seu cavalo é como o homem prevenido... vale o dôbro!

Os nossos cavalos podiam-se dividir em dois grupos:

Os novos — *Gaza, Outão, Sagres, Vouga e Zuari*.

Os antigos — *Adail, Congo, Paiol, Raso e Xerez*.

O 1.º grupo debutou em Lisboa em 1944 e fez os nossos quatro concursos dêsse mêsmo ano. Pela primeira vez, portanto, tomou parte na representação internacional e podemos considerar muito satisfeitos pelos resultados que obtiveram; foram bons e provam que alguns dêles são animais de grande classe.

É para lamentar que *Gaza* se inutilizasse na segunda prova, pois, pelo brilhantismo com que saltou em Lisboa e na 1.ª prova de Madrid, era de prever que fizesse um magnifico concurso.

No 2.º grupo tôdos os cavalos são já confirmados e à excepção de *Congo* já tôdos tinham corrido na pista de Madrid.

Duma maneira geral, confirmaram as esperanças nêles depositadas. *Adail*, o mais velho, embora gravissimamente doente dois dias antes de começar o concurso, voltou a ser temido e admirado em Madrid.

Pelo quadro das classificações que adiante se publica, podemos observar os seguintes resultados:

*Outão* — Tomou parte em todas as provas. — Ganhou um 6.º e um 13.º Na prova «*Ganhadores*» foi até 1,º80.

## Revista da Cavalaria

*Sagres* — Tomou parte em tôdas as provas à excepção da de «*Ganhadores*», por se ter alcançado no «Grande Prémio» e ter ficado bastante magoado. — Ganhou um 4.º, um 5.º, um 7.º e um 16.º

*Vouga* — Tomou parte em tôdas excepto «*Ganhadores*». — Ganhou um 1.º, um 15.º e um 19.º

*Zuari* — Tomou parte em tôdas as provas. — Ganhou um 3.º, um 6.º, um 8.º e um 17.º Na prova «*Ganhadores*» saltou 1,º80.

*Adail* — Tomou parte em tôdas as provas à excepção da de «*Ganhadores*» por ser muito violenta para o seu coração já fatigado. — Ganhou um 1.º, um 3.º, um 4.º, um 5.º, um 9.º e um 20.º

*Congo* — Tomou parte em tôdas as provas. — Ganhou um 7.º, um 10.º e um 18.º Na prova «*Ganhadores*» classificou-se em 2.º, saltando 1,º95.

*Paiol* — Tomou parte em tôdas as provas, embora manco como em Lisboa. — Ganhou um 1.º, um 9.º e um 12.º Na prova «*Ganhadores*» classificou-se em 4.º saltando 1,º90.

*Raso* — Por ter adoecido no primeiro dia de intervalo, não tomou parte nas duas provas seguintes. — Ganhou um 11.º

*Xerez* — Tomou parte em tôdas as provas do concurso. Depois do desastre de *Gaza* passou a ser montado por Reimão Nogueira. — Ganhou um 4.º, um 6.º e dois 9.º Na prova «*Ganhadores*», arrancou brilhantemente o 1.º lugar saltando 2 metros.

E assim conseguimos para a nossa equipe, 3 primeiros, 1 segundo, 2 terceiros, 4 quartos, 2 quintos e mais vinte e uma classificações.

Pondo de parte a nossa modéstia, somos de opinião que é uma das melhores classificações que temos obtido em Madrid.

# Concurso Hípico de Badajoz

pelo Major SOUSA COUTINHO (Marquês do Funchal)



O concurso hípico de Badajoz realizou-se nos dias 20, 21 e 22 de Junho organizado pela Sociedade Hípica Lebrerade Badajoz. Além da boa disposição que durante este certamen costuma existir entre os cava-

leiros concorrentes também o ambiente é de franca amizade e de entusiasmo desportivo tal, que por vezes a assistência em igualdade de condições aplaude mais os cavaleiros portugueses que os próprios cavaleiros espanhóis.

A nossa equipa este ano era composta de oito cavaleiros pertencentes aos Regimentos de Cavalaria 1 e 3 da 1.<sup>a</sup> Brigada de Cavalaria assim constituída: Major Sousa Coutinho (Marquez do Funchal) que a chefiava, capitães Manuel Carpinteiro, Oliveira Soares e Costa Gomes, tenente Joaquim Dôres, alferes Caldeira de Carvalho, Trinité Rosa e Martins Rodrigues.

Levara a equipa 15 cavalos e foi conseguido um bom resultado nas classificações obtidas, dando até um pouco a impressão que nos encontrávamos sós em campo. Em todo o caso tivemos ocasião de nos defrontar com alguns adversários perigosos, sendo possível que para o ano os nossos vizinhos nos apresentem maior número de cavaleiros<sup>(1)</sup>.

(1) É bom lembrar que parte da equipa, constituída por oficiais do Regimento de Cavalaria 3 (Carros de Combate) dias depois tomou parte no concurso hípico do Pôrto onde conseguiu boas classificações embora esses oficiais não montassem cavalos designadamente montadas de desporto.

## Revista da Cavalaria

O campo que está situado no fosso das muralhas tinha sido preparado com esmero para que o piso estivesse impecável; quiz o acaso por infelicidade dos organizadores, que aliás tem sempre que ouvir as lamentações ou sentenças dos concorrentes, que chovesse na véspera do primeiro dia marcado para o concurso e de tal maneira que o campo se transformou num lago esgotado numa noite à custa de bombas de incêndio.

O facto entristeceu bastante os concorrentes que tiveram de saltar num terreno pesado e por vezes duro.

Por isso se fizeram traçados de percursos, muito fáceis, mas em compensação apresentaram um percurso de caça com bastantes dificuldades na condução e um Grande Prémio bastante forte com dois obstáculos a 1<sup>m</sup>,50 tendo só havido dois percursos sem faltas.

Nalgumas provas apareceram obstáculos dispostos em quádruplo, tendo havido na prova de regularidade um duplo de cancelas não muito altas mas à distância de 4<sup>m</sup>,20 que não mostrava interêsse especial a não ser o de ter sido a cópia de um existente noutra concurso dêste ano considerado de maior categoria.

Dominaram mais os saltos verticais não tendo sido por vezes despresado o bom salto largo; existia também uma banquetta de 1<sup>m</sup>,40 e de grande base tendo-lhe sido no Grande Prémio colocada em cima e no lado da saída uma perigosa vara a 0<sup>m</sup>,30.

Havia apostas estabelecidas por séries que estiveram muito animadas e interessando por isso bastante a assistência.

Coïncidiu êste ano a época do concurso com a feira cujo terreno era vizinho; por isso organizou-se um dancing no próprio terreno das tribunas que esteve sempre animado.

Êste concurso apresenta-se com um aspecto muito curioso, o de parecer um concurso Nacional pelo à vontade e camaradagem em que se encontram os concorrentes sem estarem envolvidos pela impressão de grandes responsabilidades e ao mesmo tempo consegue imprimir-nos a idéia de que estamos num concurso Internacional fazendo parte da equipa de selecção.

Tomaram parte êste ano oficiais da Escola Prática de Cavalaria Espanhola montando cavalos irlandeses que se

# Revista da Cavalaria

apresentaram regularmente e o tenente-coronel picador Betancourt montando um bom cavalo com seis anos de ferro português que fazia as delicias de muitos dos nossos cavaleiros. Entraram em pista 53 cavalos dos quais 17 com handicap.

Tivemos ocasião de ver na tribuna de Honra o Sr. Bispo de Badajoz, o Sr. General Comandante Militar C. Arevalo, o Sr. Governador Civil, o Sr. Presidente da Câmara Municipal, o Sr. Governador da Praça de Elvas Sr. Brigadeiro Carvalho Viegas e várias outras entidades que sempre se mostraram muito interessadas nos resultados das provas.

É para desejar que este concurso se mantenha dentro da orientação até aqui seguida permitindo-nos e proporcionando-nos sempre uma agradável competição desportiva estreitando os laços de amizade que ligam as duas povoações fronteiriças.

Dia 20 de Junho

## Prueba «Guarnición»

Série A — Cavalos sem handicap — Alt. máx. 1,™20

2.º	350 p.	<i>Varino</i>	Trinité Rosa	0	0,43 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
3.º	300 p.	<i>Válido</i>	Martins Rodrigues	0	0,44
5.º	200 p.	<i>Unicante</i>	Manuel Carpinteiro	0	0,46 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
8.º	200 p.	<i>Xaruto</i>	Trinité Rosa	3	1,09
10.º	150 p.	<i>Zimbório</i>	Joaquim Dores	4	0,43 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

## Prueba «Guarnición»

Série B — Cavalos com handicap — Alt. máx. 1,™20

1.º	Taça e 450 p.	<i>Beduino</i>	Caldeira de Carvalho	0	0,39
-----	------------------	----------------	----------------------	---	------

# Revista da Cavalaria

Dia 21 de Junho

## Prueba «Disputacion»

(Regularidade)

Alt. Máx. 1,<sup>m</sup>40

1. <sup>o</sup>	I	500 p.	<i>Beduino</i>	Caldeira de Carvalho	24	1,42 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
3. <sup>o</sup>		800 p.	<i>Nitchevo</i>	Manuel Carpinteiro	14	1,55 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4. <sup>o</sup>		600 p.	<i>Barrifo</i>	Costa Gomes	12	0,59
5. <sup>o</sup>		500 p.	<i>Valido</i>	Martins Rodrigues	12	0,59 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6. <sup>o</sup>		450 p.	<i>Xaruto</i>	Trinité Rosa	12	—
10. <sup>o</sup>		300 p.	<i>Xacro</i>	Caldeira de Carvalho	10	0,46
11. <sup>o</sup>		250 p.	<i>Zimbório</i>	Joaquim Dores	9	0,48 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
13. <sup>o</sup>		200 p.	<i>Fakir</i>	Marquez do Funchal	7	0,42 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
14. <sup>o</sup>		200 p.	<i>Bonito</i>	Marquez do Funchal	7	0,43

## Prueba «Honor»

(Caça)

4. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Fakir</i>	Marquez do Funchal	0,56 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
7. <sup>o</sup>	{	O. A.	<i>Havestia</i>	1,04
		O. A.	<i>Valido</i>	1,04
12. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Vulcano</i>	Oliveira Soares	1,12 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
15. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Nitchevo</i>	Manuel Carpinteiro	1,17 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
17. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Bonito</i>	Marquez do Funchal	1,21
19. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Quadrante</i>	Martins Rodrigues	1,22
12. <sup>o</sup>	O. A.	<i>Xacro</i>	Caldeira de Carvalho	1,25

Dia 22 de Junho

## «Copa Sociedad»

(Para os que não entram no G. P.)

Alt. máx. 1,<sup>m</sup>20

Taça e					
1. <sup>o</sup>	400 p.	<i>Varino</i>	Trinité Rosa	0	0,57 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
2. <sup>o</sup>	300 p.	<i>Valido</i>	Martins Rodrigues	0	1,00
4. <sup>o</sup>	250 p.	<i>Zimbório</i>	Joaquim Dores	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1,00 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
5. <sup>o</sup>	250 p.	<i>Unicante</i>	Manuel Carpinteira	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1,04 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
7. <sup>o</sup>	150 p.	<i>Havestia</i>	Oliveira Soares	4	0,57 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>

# Revista da Cavalaria

## «Copa Ex.<sup>mo</sup> Aguntamento»

(Grande Prémio)

Alt. máx. 1,<sup>m</sup>50

2.º	2.000 p.	<i>Fakir</i>	Marquez do Funchal	0	1,17
6.º	700 p.	<i>Beduino</i>	Caldeira de Carvalho	8	1,12 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
10.º	300 p.	<i>Nitchevo</i>	Manuel Carpinteiro	10	1,27 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
11.º	300 p.	<i>Xacro</i>	Caldeira de Carvalho	12	1,18
13.º	300 p.	<i>Barrufo</i>	Costa Gomes	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,21 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
14.º	300 p.	<i>Bonita</i>	Marquez do Funchal	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,22 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>

(Despedida)

7.º	150 p.	<i>Xairel</i>	Joaquim Dores
8.º	150 p.	<i>Havestia</i>	Oliveira Soares
10.º	150 p.	<i>Quadrante</i>	Martins Rodrigues





*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Eqüestre Internacional*

CAPÍTULO I

REGRAS GERAIS

Artigo Quarto

*Tempo e Percurso*

31. — O TEMPO dum percurso conta desde o momento em que o cavaleiro *em sela* passa a linha de partida, até ao momento em que atravessa *sobre o seu cavalo* a linha de chegada.

32. — Em qualquer prova, quer seja uma prova de ensino, uma prova de exterior, ou um percurso de obstáculos, a duração normal do *tempo concedido* é taxativa, e será obrigatoriamente imposto um *tempo limite*.

Ultrapassado este *tempo limite*, o cavaleiro é *desclassificado*. Haverá excepção para as provas em recinto fechado por equipas.

## Revista da Cavalaria

As regras que regulam esta fixação do tempo limite figuram em cada um dos capítulos correspondendo ao género da prova.

33. — PERCURSO — *a)* Sob pretexto algum, iniciada uma prova não poderá ser mudado o regulamento — os seus trabalhos de picadeiro —, o gráfico do seu percurso ou os seus obstáculos modificados.

Se um caso de força maior obriga a interromper (tempestade, falta de luz) a prova é continuada posteriormente nas mesmas condições e no ponto em que foi interrompida.

*b)* Em recinto fechado os concorrentes devem entrar e sair da pista montados, salvo autorização especial do Presidente do Júri.

Esta autorização não poderá ser dada senão excepcionalmente, e *nunca* sob qualquer pretexto, nas *provas de ensino*.

*c)* A extensão indicada dos percursos será sempre exacta, com a aproximação de metros.

34. — AS AJUDAS ESTRANHAS são proibidas durante tóda a duração duma prova, tanto em pista<sup>(1)</sup> como no exterior.

É considerada «ajuda estranha proibida» tóda a intervenção, pedida ou não, dum terceiro, com o fim de facilitar a tarefa do cavaleiro ou de ajudar o seu cavalo.

Depois de uma queda, trazer o cavalo fugido, ou ajudar o cavaleiro a reajustar o arreio, ou a montar a cavalo, não é considerada como ajuda estranha proibida. O percurso deve ser retomado no local exacto em que foi interrompido, salvo se em *recinto fechado* o cavalo tenha saído da pista, montado ou em liberdade, sendo neste caso o concorrente desclassificado (R. G. n.º 175 e).

35. — BANDEIROLAS — A *marcação dos percursos em recinto fechado, dos cross, dos raids ou das provas de fundo* é indicada por meio de bandeiras e, ainda, se necessário fôr, por qualquer outro processo escolhido pelos organizadores.

As bandeiras usadas no exterior são:

*a)* *Bandeiras limites* — São *encarnadas* umas, as outras *brancas*. Marcam precisamente as voltas, as passagens difíceis. Delimitam nitidamente os locais ou as passagens que

---

(1) O termo «em pista» não se refere aos campos de treino.

## Revista da Cavalaria

devem ser transpostas. *Passar por entre elas é uma obrigação absoluta sob pena de desclassificação.*

São colocadas de forma que durante todo o percurso o cavaleiro tenha sempre a bandeirola *encarnada* à sua *direita* e a bandeirola *branca* à sua *esquerda*. — Na medida do possível adoptam-se as mesmas cores nos percursos de obstáculos em recinto fechado.

b) *Bandeirolas de direcção* — São *côr de laranja* e são apenas usadas nas provas de exterior.

Bandeirolas limites e bandeirolas de direcção devem ter grandes dimensões e ser colocadas de forma bem visível.

### Artigo Quinto

#### Júri

36. — Tôdas as provas internacionais sem excepção, tôdas as questões que se possam produzir durante estas provas são julgadas por *Júris Internacionais*. Êstes, *Júri das Provas* ou *Júri de Recurso*, são compostos de três membros no mínimo, de cinco no máximo.

O *Júri das Provas* é o júri designado para julgar tènicamente uma ou várias provas e estabelecer a classificação dos concorrentes entre si, conforme as prescrições do R. G. da F. E. I. e em execução dêste Regulamento.

O *Júri de Recurso* tem por missão resolver imediatamente «*in loco*» tôdas as questões que não foram definitivamente regularizadas pelo Júri das Provas, ou aquelas que dão lugar a novo protesto da parte dos interessados. É *constituído* por um certo número de chefes de equipe presentes, sob a presidência do Presidente do Concurso (R. G. n.º 46).

Nos Jogos Olímpicos, o *Júri de Recurso*, sem sair do quadro do R. G. do C. I. O., elimina *definitivamente* tôdas as questões técnicas — tôdas as que são relativas à interpretação dos textos —, todos os casos não previstos no R. G. da F. E. I. ou no R. Olímpico.

37. — Salvo excepção mencionada no programa Geral dum Concurso, e salvo os casos mencionados no n.º 42, a Presidência recai de direito à nação na qual tem lugar o concurso.

## Revista da Cavalaria

Em igualdade de votos, o voto do Presidente do Júri desempata.

38. — Todos os membros do Júri devem ser amadores e gentlemen.

Não podem ser Juizes em qualquer prova os proprietários dos cavalos apresentados; o pai ou o irmão de qualquer dos concorrentes.

Um Juiz que figure na lista oficial, não pode ser nomeado secretário dum Juiz em função.

39. — Os Juizes são pessoalmente responsáveis pelas suas notas, e solidariamente responsáveis pelas suas decisões e classificações. Não devem levar em linha de conta avisos ou observações oriundas de pessoas estranhas ao Júri em função, ou do que sabem antecipadamente dos concorrentes ou dos seus cavalos.

40. — LISTA DOS JUÍZES — Para facilitar a constituição dos Júris das provas de ensino, a Direcção da F. E. I., estabelece de dois em dois anos uma lista das personalidades *falando francês*, susceptíveis de julgar essas provas. Estas personalidades, no máximo de quatro por nação, são-lhe indicadas por cada F. N. no dia 1 de outubro. Esta lista, reproduzida por ordem alfabética e por nação é comunicada a tôdas as F. N. pelo B. O.

Para tôdas as provas de ensino, salvo para as mencionadas no n.º 42, as comissões organizadoras são convidadas a designar como Juizes sòmente as personalidades inscritas na lista oficial.

41. — Para as provas de obstáculos mixtas ou militares, aos Juizes nacionais, são agregados os chefes de missão ou de equipe presentes. Neste caso o Presidente do concurso decide a escala a estabelecer entre êles.

42. — *Para os Concursos Officiais Internacionais de Ensino* — para o Concurso Completo de Equitação —, e para todos os concursos dos Jogos Olímpicos, a Direcção designa nominalmente, sem cuidar da sua nacionalidade, os Juizes de cada concurso, os do Júri de Recurso e aquêle que, entre êles tomará a presidência em cada concurso. No caso de um Juiz tendo aceite não comparecer, não é substituído.

43. — Os Delegados Técnicos previstos para os Jogos Olímpicos pelo art. 12.º do R. G. do C. I. O., são designados

## Revista da Cavalaria

da mesma maneira «nominalmente e em tempo determinado», pela Direcção. Êstes delegados técnicos têm pleno direito para fazer, sob sua responsabilidade, modificar o arranjo do terreno, mudar os gráficos e percursos que não correspondam ao fim em vista nas provas, transformar ou até suprimir os obstáculos anti-desportivos que possam causar surpresas desagradáveis aos cavaleiros estrangeiros ao país organizador.

44. — a) O resultado das provas de *ensino*, das provas de fundo ou de concursos combinados é anunciado desde que as contas e as escritas se acabem. Os números que serviram de base à classificação são publicados posteriormente.

A seu pedido, pode ser comunicado a cada interessado o quadro recapitulativo de tôdas as suas pontuações e o resumo (protocolo) das apreciações de cada Juiz sôbre o seu trabalho.

b) O resultado definitivo de cada prova de *Saltos de Obstáculos*, deve ser anunciado desde que findarem todos os percursos.

c) Em caso de reclamação, o resultado anunciado fica provisoriamente contestado, mas a entrega dos prêmios fica demorada até à última decisão.

### Artigo Sexto

#### Reclamações

45. — O DIREITO DE RECLAMAR contra um cavaleiro, contra uma equipe, contra um cavalo por ocasião duma prova, ou contra a classificação duma prova, pertence exclusivamente aos proprietários dos cavalos que tomem parte na prova, às pessoas que os montem e, nas provas militares, aos Chefes de equipe.

Nenhuma discussão ou consulta poderá ter lugar durante o decorrer duma prova.

46. — Qualquer reclamação deve ser obrigatoriamente dirigida em primeiro lugar ao Presidente do Júri das Provas.

É transmitida em seguida, caso haja motivo, ao Presidente do Júri de Recurso, o qual é o Presidente do Concurso. — Se este arbitrio dá lugar a novo protesto, ou se o Júri de

## Revista da Cavalaria

Recurso deixou de existir, deve-se dirigir à Federação Nacional que, ela própria em caso necessário, ou se ainda houver novo protesto, dá conhecimento à F. E. I. Esta resolve definitivamente e sem recurso.

47. — Para ser válida, qualquer reclamação deve ser remetida por escrito à Direcção do Secretariado, nos prazos previstos no n.º 50, e ser acompanhada pelo depósito, duma quantia fixada de ante-mão pela Comissão do Concurso, ou pela F. N.

Não se pode tomar qualquer decisão antes que estas formalidades tenham sido tôdas cumpridas. Em caso de recurso à F. E. I. o depósito a efectuar é de 25 dolars americanos.

48. — A quantia depositada é restituída se a reclamação fôr julgada procedente. Em caso contrário, será destinada à Caixa da Sociedade Organizadora, à da F. N. ou à da F. E. I., segundo a autoridade à qual a reclamação foi transmitida e que definitivamente resolveu.

49. — *Nos Jogos Olímpicos*, as reclamações são dirigidas, segundo o caso, ao Presidente do Júri das Provas, ou ao Presidente do Júri de Recurso. As decisões do Júri de Recurso são *definitivas*, salvo no caso de desqualificação duma equipe ou dum concorrente por infracção às regras de Amadorismo de qualificação olímpica. Se se tratar do Estatuto do Amador, a F. E. I. resolve; se se tratar de regras especiais de qualificação olímpica, é o Júri de Honra dos Jogos que resolve. (Decisão tomada pelo Comité do C. I. O. em Março de 1938).

Quando as reclamações sôbre a qualificação dos concorrentes são formuladas depois do fim dos Jogos, são recebidas pela F. E. I. (R. G. do C. I. O.).

50. — Para poder ser atendida, qualquer reclamação deve ser enviada nos prazos seguintes:

1.º *Até ao momento em que uma prova vai começar*: contra qualquer irregularidade ou incidente conhecido.

2.º *Desde a proclamação dos resultados e durante o quarto de hora que se segue para as reclamações*:

*Contra a exactidão material do pêso transportado pelo cavalo.*

*Contra qualquer irregularidade, erro de percurso ou incidente que se produza no percurso, quer se trate duma*

# Revista da Cavalaria

prova de ensino, dum percurso de exterior ou duma prova de obstáculos.

*Contra* a regularidade dos resultados ou do julgamento.

3.º *Antes ou um quarto de hora* depois da proclamação dos resultados:

*Contra* a qualificação dos concorrentes ou dos cavalos.

4.º *Antes ou depois da prova*, num prazo de 24 horas que começa a contar imediatamente após a proclamação dos resultados, para as reclamações:

*Contra* as substituições de cavalos por engano, negligência, manobras fraudulentas ou falsificações de certificados de origem.

5.º São concedidos CINCO DIAS de demora, a contar do momento em que a decisão do Júri é comunicada aos interessados, para se recorrer junto da F. N. contra a decisão do Júri do Concurso.

6.º São concedidos VINTE DIAS nas mesmas condições quando o litígio é levado ante a jurisdição da F. E. I.

Êste prazo é aumentado para TRINTA E CINCO DIAS quando a questão é levantada no território dum país que não faça parte da Europa.

O reclamante deverá fornecer as provas do bom fundamento da sua reclamação.

## Artigo Sétimo

### Sanções

51. — As SANÇÕES aplicáveis aos Cavaleiros, ou Proprietários, às Comissões Organizadoras, às Sociedades, às F. N., são: *a advertência, a multa, a retirada da licença, a suspensão ou desqualificação temporária, a desqualificação perpétua e exclusão definitiva.*

As quatro primeiras sanções podem ser pronunciadas pelas Comissões Organizadoras, pelas F. N., pela Direcção da F. E. I., ou pelo Comité da F. E. I.

Apenas o Comité da F. E. I., reunido em Assembléia Geral, pode pronunciar a *desqualificação perpétua* dum cavaleiro ou dum proprietário, — e a *exclusão definitiva* duma Comissão, duma Sociedade ou duma Federação.

## Revista da Cavalaria

52. — Os cavaleiros que tomaram parte num C. H. I. O. onde não foi aplicado o Regulamento da F. E. I., — ou num Concurso Internacional realizado num país não tendo F. N. filiada na F. E. I. — ou num Concurso Internacional dado sem o consentimento da F. E. I. ou da F. N. do país organizador, — ou num Concurso Internacional interdito, — podem ser atingidos pela F. E. I. duma desqualificação de duração mínima de doze meses, assim como os cavalos que aí montaram.

53. — A desqualificação temporária ou a desqualificação perpétua implica para os cavaleiros e os proprietários a privação do direito de inscrever cavalos e de montar em qualquer concurso, durante toda a duração da desqualificação.

54. — A não observância das decisões da F. E. I. implica a aplicação de uma das sanções que são objecto do n.º 51.

55. — Antes que seja pronunciada uma sanção, o interessado, seja quem fôr, é sempre convidado a vir fornecer as suas justificações. A decisão definitiva é tomada em seguida por maioria de votos, após uma votação escrita e secreta. O interessado é informado desta decisão por carta registada.

56. — NOTIFICAÇÃO. — Qualquer sanção pronunciada por uma Comissão Organizadora contra um concorrente ou um proprietário deve ser notificada, sem tardar, à sua Federação Nacional. Esta é qualificada, quer para comunicar simplesmente esta sanção a todas as suas Sociedades filiadas, quer para impôr a sua aplicação em todas as suas Sociedades filiadas, quer para pedir à F. E. I. a extensão da sua aplicação às outras F. N. É na mesma qualificada para julgar as questões que surgem entre os seus Nacionais no seu próprio país.

57. — Qualquer sanção pronunciada por uma Federação Nacional por ocasião dum *Concurso Internacional* deve ser notificada à Direcção da F. E. I. para confirmação, transmissão e se houver lugar, extensão às outras Federações nacionais filiadas.

Qualquer sanção tomada pela F. E. I. é notificada a cada F. N.

58. — As decisões das Comissões organizadoras ou das F. N. não tem recurso, em todos os casos originados por uma questão de facto, desde que sejam tomadas em conformidade com as disposições do Regulamento Geral da F. E. I.

# Revista da Cavalaria

Quando se trate, não duma questão de facto, mas duma interpretação do regulamento ou das condições da prova, o interessado poderá recorrer perante a sua Federação Nacional ou perante a F. E. I.

59. — A F. E. I. reunida em Assembléia Geral, é a última instância, o árbitro soberano e o Juiz sem recurso de todas as questões técnicas que se possam apresentar, de todos os incidentes que possam surgir entre Federações, entre Comissões organizadoras, entre concorrentes civis ou militares, entre equipas.

60. — Qualquer incidente podendo arrastar uma sanção disciplinar respeitante a um concorrente militar deve ser imediatamente submetida à autoridade militar competente, única qualificada para decidir.

## Artigo Oitavo

### *Responsabilidades*

61. — A F. E. I. não pode assumir nenhuma responsabilidade material.

Compete à Comissão organizadora dos diversos concursos tomar as medidas e seguranças que julgar necessárias para cobrir as suas responsabilidades.

## Artigo Nono

### *Documentos oficiais*

62. — A língua francesa é a lingua oficial da F. E. I. É a única usada nos Congressos e Assembléias, a única a fazer fé, sem qualquer excepção, para todas as actas, para as reclamações, para a redacção de todos os processos verbais, de todos os documentos, de todos os regulamentos.

Sempre que, seja num C. H. qualquer, seja nos Jogos Olímpicos, haja uma discussão sobre a aplicação ou interpretação do Regulamento Geral da F. E. I. sobre a aplicação ou interpretação dum texto ou dum programa oficial oriundo

## Revista da Cavalaria

da F. E. I., ou aprovado por ela, apenas o texto francês faz lei.

63. — O programa geral de todo o C. H. I. O. e os detalhes do seu Regulamento Geral escritos em linguagem nacional devem ser, além disso, traduzidos e enviados em francês, a fim de que os concorrentes possam útilmente tomar conhecimento.

Procede-se idênticamente para as notas oficiais afixadas durante a realização dum Concurso ou duma Prova.

Nas questões não dizendo respeito ao Regulamento Geral da F. E. I. e não interessando senão as questões nacionais ou locais, o *texto nacional* faz fé e é o único empregado, mas a sua tradução em francês é obrigatória.

64. — O *Regulamento e programa* dum C. H. I. O. devem ser enviados em francês ao Secretariado da F. E. I. antes de serem dirigidos às Federações e aos concorrentes estrangeiros, a fim de que possam ser assinaladas e rectificadas, em tempo útil, as contradições ou erros que possam oferecer na redacção do texto nacional em referência ao texto do Regulamento da F. E. I.

As inovações ou mudanças trazidas devem ser chamadas especialmente à atenção do Secretário Geral.

65. — Todos os casos não previstos no presente Regulamento são resolvidos em cada país, primeiro pelo Júri do Concurso, conforme os usos e *regras escritas* de cada Federação Nacional; ou se houver lugar, para arbitragem imediata pelo Júri de Recurso. Se a missão d'êste está findada, deve-se apelar para a Federação Nacional, e em última instância para a F. E. I. (R. G. n.º 46).

(Continua)

A. C.



# Jornaes revistas livros

## == MATERIAL BÉLICO == ADAPTADO PARA A PAZ

A invenção Britânica da Barcaça de Desembarque  
tem grandes perspectivas práticas

**S**e bem que o equipamento militar usado em guerras passadas — tais como canhões, howitzers, morteiros, fundas e arietes — tenham feito excelentes artigos de exibição em museus, na sua generalidade não eram coisas que se podiam usar para a paz. Da mesma forma, o equipamento da guerra moderna como tanques, canhões anti-aéreos e metralhadoras, bazucas e outras armas não se tornarão utilizáveis em tempo de paz.

A II Guerra Mundial produziu um número de armas que, de uma ou outra forma, podem ser adaptadas para o serviço da humanidade, em pesquisas e reconstrução. Para o último fim, será certamente muito útil aquela máquina gigantesca de alisar a terra com a lâmina de empurrar; trata-se de um verdadeiro portento mecânico, que pode abrir uma estrada através de ruínas e alisar terreno fora de nível e até muito cheio de sulcos. As instalações pre-fabricadas de portos serão também utilizáveis em tempo de paz; bombardeiros adaptados estão já sendo usados para transporte e abastecimentos; o abastecimento de gasolina e óleo a grandes distâncias por meio de canalizações será também continuado em tempo de paz para tornar mais acessíveis regiões onde ainda faltam meios de comunicação e acesso.

# Revista da Cavalaria

## O Êxito de uma experiência

Entre as invenções britânicas de guerra que tanto contribuíram para a vitória na Europa acham-se barcaças de desembarque de tipos especiais. Sem elas não teriam sido possíveis os desembarques dos Aliados na Sicília, na Itália e na Normandia. Os engenheiros britânicos construíram nada menos de cinquenta tipos diferentes destas barcaças de desembarque; o primeiro tipo o «L.C.A.» (Landing Craft, Assault — Barcaça de Desembarque, Assalto) foi experimentado no famoso rio Clyde na Escócia em Agosto de 1939. Trata-se de uma grande lancha de aço fortemente blindada, de fundo inclinado, com motor próprio. Pode levar 35 soldados, segue directamente para a praia, tendo lados abatíveis para deixar sair as tropas depressa.

Entre 1940 e 1943 foram inventados e desenvolvidos muitos outros tipos de barcaças de desembarque — as lanchas de fundo chato de motor próprio, com canhões anti-aéreos, lados abatíveis para deixar sair tanques e canhões, e mecanismos de içar abastecimentos, etc., enfim, barcos grandes e pequenos, todos com uma característica comum, podiam encalhar na areia e descarregar a toda a velocidade sem ter necessidade das facilidades que oferecem os portos.

Vê-se bem que muitos dos tipos destes barcos poderão muito bem ser usados em tempo de paz. Não se pode pensar que eles venham a gozar de facilidades comerciais, pois não há dúvida que os portos e os guindastes ortodoxos vão continuar a desempenhar o importantíssimo papel que têm desempenhado no passado, no manuseio do tráfego comercial. Mas certamente que muitos destes barcos se poderão usar em tempo de paz, principalmente nos primeiros tempos, enquanto houver falta de navios e haja necessidade de usar todos os meios de transporte marítimo e carregamento e descarregamento de mercadorias, etc.

## Barcos de Passagem em Rios

Podem muito bem ser usados como barcos de passagem através de rios em que se achem destruídas as pontes. Podiam muito bem fazer serviço de passagem entre as Ilhas gregas do Mar Egeu. Onde são más as facilidades portuárias, as barcaças de desembarque de tempo de guerra podiam ser usadas para descarregar cargas de mercadorias e veículos em praias. Claro está que o seu uso será restringido à renovação dos sistemas normais de tráfego.

Estas embarcações serão certamente muito úteis também para certos fins especiais, tais como para o estabelecimento de estações meteorológicas em ilhas isoladas sem facilidades de portos, e para o transporte de todos os instrumentos de precisão e outras máquinas e

# Revista da Cavalaria

apetrechos necessários; tais embarcações podiam chegar-se à costa e desembarcar tudo lá ou na praia, sem ser preciso êsses instrumentos, apetrechos, etc., ficarem ao sabor das ondas em água alta, como antigamente. Serão igualmente muito úteis para o serviço de expedições de todos os géneros. As embarcações serão também extremamente úteis para desembarcar passageiros e máquinas, veículos, etc., onde não houver cais e se têm feito os desembarques em condições de extrema dificuldade.

## A adaptabilidade da Máquina de Alisar a Terra

Tanto a barça de desembarque quanto a grande máquina de alisar a terra com lâmina de empurrar serão muito úteis no desbravamento de terras recentemente descobertas ou exploradas. Se, por exemplo, se descobrisse que um terreno bravio numa ilha isolada continha minérios, petróleo ou outras matérias primas, e cujo transporte parecesse impossível em virtude da falta das facilidades de portos, podia-se fazer todo o serviço necessário com o auxílio das barças de desembarque e das máquinas de alisar a terra. Estas máquinas podiam desbravar a terra e abrir caminhos através de tôdas as regiões de trabalho, e as barças podiam não só fazer todos os transportes de forma muito segura, mas também podiam servir de depósitos flutuantes seguros, para abastecimentos, mantimentos, matérias primas, etc.

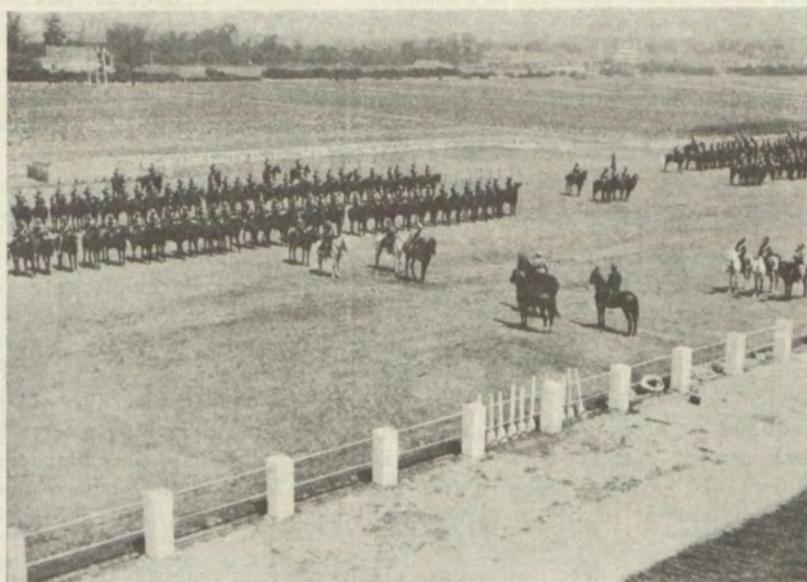
Acima ficam descritos apenas alguns usos de material bélico moderno. Não há dúvida que os engenheiros não se limitarão à adaptação para os usos referidos, alargando mais ainda o uso dessas máquinas de guerra às tarefas do tempo de paz.

## De European Correspondents

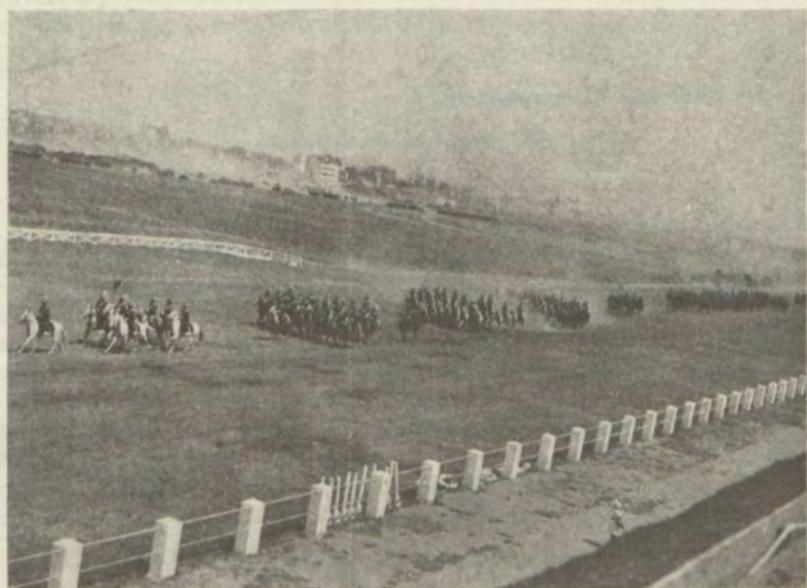


# Actualidades Gráficas

## Festa do Regimento de Cavalaria da G. N. R.

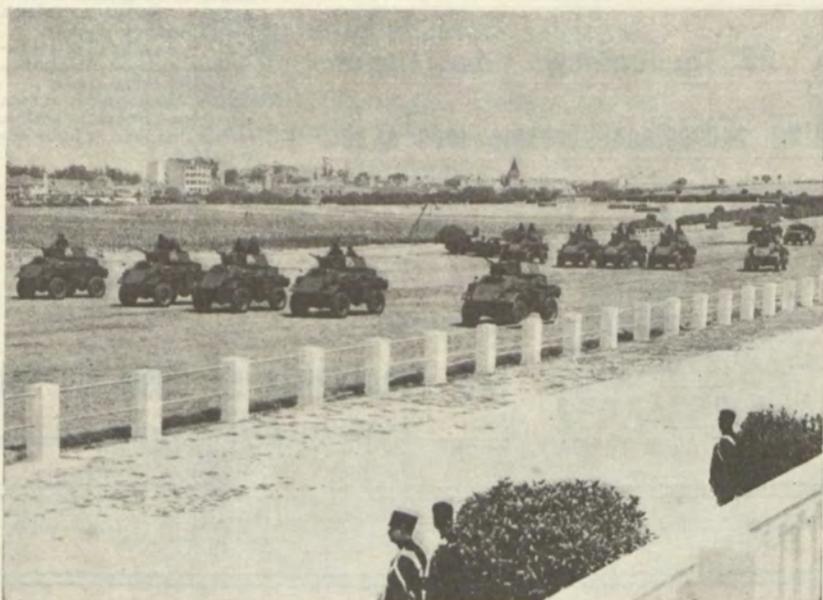


*Continência a Sua Ex.<sup>a</sup> o General Comandante Geral da G. N. R.*

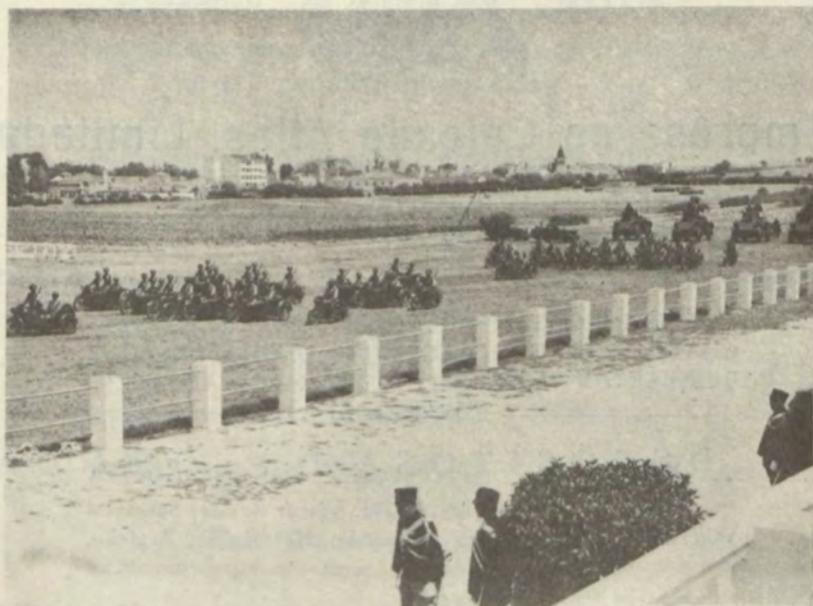


*Desfile dos Esquadrões Hípo do Regimento de Cavalaria*

## Festa do Regimento de Cavalaria da G. N. R.



*Desfile das Auto-Metralhadoras do Esquadrão Motorizado*



*Os Pelotões moto do Esquadrão Motorizado, desfilando*

# ESTORIL

## COSTA DO SOL

A 23 quilómetros de Lisboa

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os desportos — Golf (18 buracos), tennis (7 courts), natação, hipismo, esgrima, tiro, etc.

Estoril-Palácio-Hotel — Luxuoso e confortável. Magnífica situação.

Hotel do Parque — Elegante e moderno.

Monte Estoril-Hotel — (antigo Hotel de Itália) completamente modernizado.

Estoril-Termas — Estabelecimento hidro-mineral e fisio-terápico, sinástica, cultura física. Análises clínicas.

Tamariz — Pavilhão restaurante, bar americano, magnífica esplanada sobre o mar.

Casino — Aberto todo o ano, concertos, cinema, dancinã, restaurante, bars, e jogos autorizados.



ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

SALA DE ARMAS

PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol

ESTORIL — PORTUGAL

Marca

Registada

## Empresa do Calçado Atlas, Limitada

Fábrica e Escritórios

RUA D. JOÃO IV, 624 a 640

Porto

Telefones 2 768 e 2 769

Telegramas: ATLAS

A MAIS IMPORTANTE FÁBRICA NO PAÍS. APETRECHADA PARA UMA PRODUÇÃO DIÁRIA DE MIL E QUINHENTOS PARES PELOS SISTEMAS MAIS APERFEIÇADOS

26 DEPÓSITOS DE VENDA

em: Lisboa, Pôrto, Coimbra, Braga, Viseu, Aveiro, Santarém, Vila Real, Covilhã, Viana do Castelo, Matosinhos, Espinho, Madeira e Açores

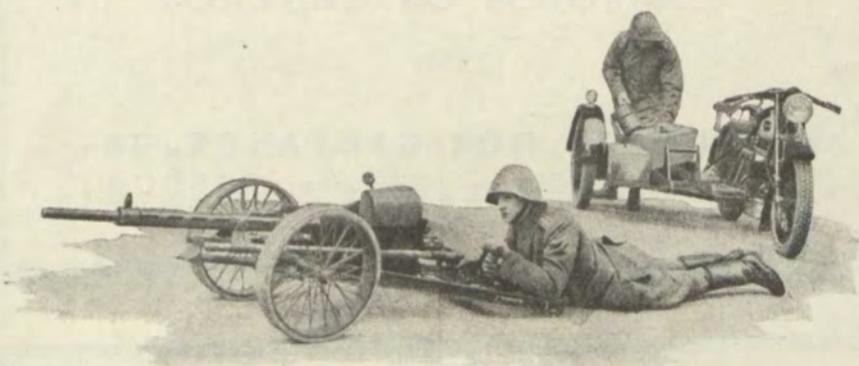
Agências em: LUANDA e LOURENÇO MARQUES

# Dansk Industri Syndikat

Material «Madsen»

**Metralhadoras e Canhões Automáticos**

Armas automáticas de pequeno e grande calibre para o Exército, Marinha, Aviação, Defesa contra Aeronaves e Defesa contra Carros de Assalto



O canhão automático **Madsen** de 20<sup>mm</sup>, sôbre «side-car», pode fazer fogo montado sôbre êste, ou no terreno, sôbre o reparo a que está permanentemente ligado

A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A



**TIPOGRAFIA DA LIGA DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA**

**TRABALHOS TIPOGRÁFICOS  
EM TODOS OS GÊNEROS**

**CALÇADA DOS CAETANOS, 18  
Telefone 2 1450 — LISBOA**

Pneus, câmaras, baterias, esponjas, camurças, ferramentas, remendos a fogo, Lâmpadas para automóveis, óleos, valvulinas e massas - consistentes -



Aceitamos **BATERIAS** para reconstruir e **PNEUS** para recauchutar

**TUDO PARA AUTOMÓVEIS**

**TELEFONE 4 1579**

**38, Rua do Saco, 40 — LISBOA**  
(AO CANPO DE SANTANA)

**Oficinas Gerais de Material  
de Engenharia**

Sede: Avenida da Índia — BELÉM

**Manufatura de Material de Engenharia**

Sapadores mineiros, sapadores de caminhos de ferro, telegrafia e telefonia por fios e sem fios, :: pontoneiros, automobilistas ::

**Mobilia e utensilios**

**Trabalhos em ferro e madeira para construção civil**

Construção, reparação e pintura de carroseries

**Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.**

Fornecimento e fabricação de sobresselentes para automóveis e motocicletes

**Fornecimentos análogos para o público**

# Bertrand & Irmãos, L.<sup>da</sup>

---

---



TRABALHOS TIPOGRÁFICOS, SIMPLES  
E DE LUXO, REPRODUÇÕES EM FOTO-  
GRAVURA, OFFSET E LITOGRAFIA



TRAVESSA DA CONDESSA DO RIO, 27  
Telefones P. B. X. 2 1227 e 2 1368 — LISBOA

## BANACÁO

O MELHOR DOS  
ALIMENTOS

**Produto português para os portugueses**

---

O BANACÁO é preferido para a 1.<sup>a</sup> refeição

- porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.<sup>a</sup> refeição,
- porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,
- porque é o mais agradável ao paladar.

### OS PARECERES MÉDICOS

- provam que é o mais nutritivo,
- provam que fornece mais calorias do que qualquer outra refeição.

**BANACÁO SEMPRE BANACÁO**



Roque Pinto, L.<sup>da</sup>

---

---

Importadores de tabacos e papéis de fumar



RUA DO AMPARO, 94-1.º

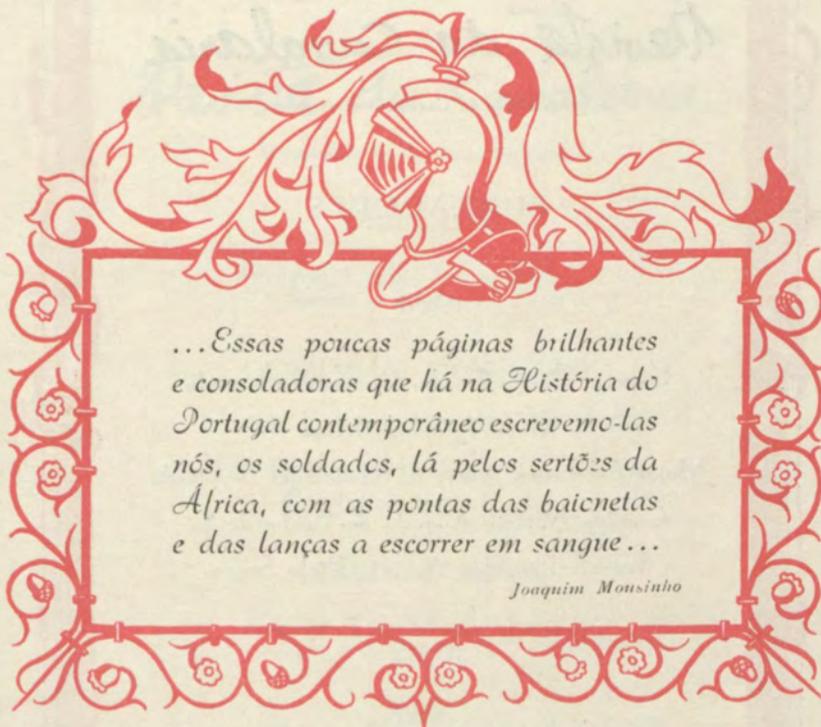
Teletone 28561 — LISBOA

~~667~~

ESTADO MAIOR DO EXERCITO  
BIBLIOTECA

N.º ~~6578~~ 1204

Em 2 / 2 / 1946



...Essas poucas páginas brilhantes  
e conscladoras que há na História do  
Portugal contemporâneo escrevemo-las  
nós, os soldados, lá pelos sertões da  
África, com as pontas das baicnetas  
e das lanças a escorrer em sangue...

Joaquim Mousinho



*Revista da Cavalaria*

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

FUNDADORES

1904

General Carlos Bazílio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires  
Director da Arma de Cavalaria

## COMISSÃO EXECUTIVA

Capitão Fernando Dias Pires Monteiro  
Capitão Amândio Pascoal Rodrigues  
Capitão António Crespo

## ADMINISTRADOR

Capitão Luís Manuel Tavares

## SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA  
Calçada da Ajuda - Telef. 81 290

Composta e impressa na Tipografia  
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

## CONDIÇÕES DE ASSINATURA

Ano . . . . . 30\$00

(Para o Ultramar e estrangeiro acrescido do porte do correio)

Avulso 5\$00

# SUMÁRIO

GENERAL CARLOS RAMIRES		337
GENERAL APONSO BOTELHO		339
BARRAGENS ANTI-CARRO	<i>Major Abreu Bruziel</i>	342
O ARM. E A T. S. F. NOS CARROS	<i>Alferes Pinto Bessa</i>	352
ESQUADRÕES MOTO	<i>Alferes Ennes Ferreira</i>	371
O EMPRÉGO DA D. C. A. NA CAV.	<i>Alferes Nuno da Fontoura</i>	375
TEMAS TÁTICOS	<i>Ten.-Coronel Aguiar Ferreira</i>	384
REMONTA NA IRLANDA	<i>Major Marquês do Funchal</i>	391
«RAIDS»	<i>Alferes Lemos da Silveira</i>	396
HIPISMO:		
CONC. HÍPICO DE BARCELONA	<i>Um concorrente</i>	420
CONCURSO HÍPICO DO PORTO	<i>Capitão Fernando Pais</i>	423
CAMP. DO CAVALO DE GUERRA	<i>Ten.-Coronel Guimarães Pala</i>	431
CONCURSO HÍPICO DE OEIRAS		436
CONCURSO HÍPICO DE CASCAIS	<i>Alferes Lemos da Silveira</i>	438
CONCURSO HÍPICO DE MAFRA	<i>Alferes Lemos da Silveira</i>	448
TAÇA GEN. FARINHA BEIRÃO	<i>Major A. Buceta Martins</i>	458
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQÜESTRE INTERNACIONAL		464
JORNALIS - REVISTAS - LIVROS:		
O BAT. DE CARROS DE COMBATE	<i>P. R.</i>	474
ACTUALIDADES GRÁFICAS		480
O ESPÓRÇO DE GUERRA NOS E. U.		482



# Revista da Cavalaria

6.º ano - n.ºs 4-5

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Julho-Setembro

## General Carlos Ramires



Em 1 de Junho de 1945, assumiu o Alto Cargo de Director da Arma de Cavalaria e, por isso, de Director da *Revista da Cavalaria*, S. Ex.ª o Sr. General Carlos Maria Ramires.

A *Revista da Cavalaria*, na certeza de interpretar o sentir de toda a Arma apresenta ao seu novo e ilustre Director, os seus respeitosos cumprimentos de boas vindas, garantindo-lhe o esforço dedicado de todos, para colaborar na obra que o espírito dinâmico e tenaz, que todos reconhecem em S. Ex.ª, faz prever.

A Cavalaria e a Revista que houveram de lastimar a partida de um dos seus mais ilustres Generais, sente o conforto de ver entregue em mãos seguras o seu destino, e tem fé nas reconhecidas qualidades profissionais do seu novo Director.

## Revista da Cavalaria

S. Ex.<sup>a</sup>, com a longa prática de serviço da sua Arma, servida por uma inteligência esclarecida, por uma notável capacidade de síntese e de crítica, por uma entranhada dedicação profissional e pelo seu feito dinâmico de cavaleiro, vai por certo conduzir com bom rumo a nossa nau, nesta tormentosa maré de evolução e de adaptação da nossa cavalaria à nova fisionomia da guerra e aos novos meios de acção.

Que seja coroado de pleno êxito o seu esforço, são os votos que respeitosa e lhe dirigem por intermédio da Revista que S. Ex.<sup>a</sup> vem dirigir, todos os seus subordinados da Arma.



# General Afonso Botelho



No primeiro número de 1944 a *Revista da Cavalaria* festejara o acesso ao Generalato de S. Ex.<sup>o</sup> o General Afonso Botelho e a sua escolha para Director da Arma de Cavalaria.

Na vida da Revista a passagem do ilustre General pela Direcção da Arma ficava assinalada por um acto

de transcendente importância e significação: a entrega daquela, com todos os seus haveres, à Arma de Cavalaria, por deliberação unânime do seu corpo directivo.

A Revista ficava, assim, integrada na Direcção da Arma e passava a ser dirigida superiormente pelo General Director da Cavalaria, conforme era anunciado no segundo número de quarenta e quatro.

Abra-se um parêntesis para comentar que nessa transferência o corpo directivo de então mais uma vez pôs à prova o seu tacto e habilidade administrativos, o seu grande amor ao jornal que gerára e que acalentára carinhosamente no seu seio, durante a primeira infância, e também mais uma vez dava exemplo da elegância cavaleira nos processos, que sempre caracterizou os actos dessa Administração e Redacção da Revista. O êxito inicial do nosso jornal deve-se em grande parte a essa elegância e generosidade do espírito do seu primeiro corpo directivo e tôdas as ocasiões são boas para o focar, como exemplo a seguir nos seus actos pelos nossos jovens oficiais.

Com a transferência para a Direcção da Arma, assegurava-se mais uma vez a continuidade da Revista e conseguia-se dar realização a uma criteriosa concepção sôbre administração da imprensa militar.

Mas a execução dessa idéia pôde ser posta em prática porque encontrou eco entusiasmado no espírito do novo Director da Arma, e teve o esteio da sua grande autoridade de general e cavaleiro por todos ouvido e respeitado.

No número três do mesmo ano de quarenta e quatro o novo Director da Cavalaria dirigia-se à sua Arma para a saúdar...

## Revista da Cavalaria

«Saúdo a Cavalaria, Arma das mais nobres tradições, Arma da minha fé, do meu não desmentido ideal»!...

As frases que se transcrevem sente-se que são arrancadas da carne viva de um verdadeiro cavaleiro!

Nesse mesmo número o novo Director da *Revista da Cavalaria* exortava todos os regimentos e Estabelecimentos da Cavalaria a colaborar nas páginas do seu jornal, como dever profissional e moral.

A expectativa de uma longa permanência do ilustre General na Direcção da Arma e da Revista, o conhecimento geral dos seus recursos e dos seus processos, fazia prever a todos uma acção preciosa, no justo momento histórico da nossa Arma em que era mister forjar e executar a mais vasta e difficil étape da sua evolução.

Com efeito, poucos homens no nosso país terão assumido pôsto de direcção, em qualquer ramo de actividade, com mais sólida preparação técnica e espiritual e com maior predisposição psicológica.

Conhecedor profundo de todos os detalhes e segredos da técnica e da tática da sua Arma, dos mais simples e miúdos aos mais vastos e transcendentos, homem de método inexcedível, de persistência inegalável na persecução dos seus objectivos profissionais, espírito tolerante embora firme, trato paternal e afável para os que comanda (que os rudes cavaleiros afinal tanto apreciavam) tudo se conjugava para justificar essa expectativa esperançosa com que os seus subordinados encaravam a sua acção.

Mas a vida militar é cheia de surpresas, de imprevisto e, assim, a passagem de S. Ex.<sup>o</sup> o General Afonso Botelho pela Direcção da Arma de Cavalaria e da sua Revista, pouco mais durou do que duram as rosas!

Em 22 de Maio dêste ano, Sua Ex.<sup>o</sup> abandonava o serviço da sua Arma, chamado a desempenhar outro alto cargo militar, o de Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana.

Poucas profissões haverá — talvez nenhuma — que exijam dos seus servidores, tanto como a militar, o verdadeiro espírito de sacrificio e de subordinação, suportado sem cálculo e sem reserva, acolhido com fé e com orgulho.

A renúncia ao livre arbítrio pessoal, consentida, e por isso digna; a devoção total e sem subtilezas ao pensamento do Comando, enquanto legítimo, são as magnificas virtudes gregárias que mais

## Revista da Cavalaria

sòlidamente alicerçam êsse edificio grandioso que é a Disciplina...

Ninguém por certo duvida de que S. Ex.<sup>o</sup> o General Afonso Botelho deixou o serviço e a direcção da sua Arma com tristeza legítima. E que todos os Cavaleiros sentiram um confrangimento da alma ao saberem da sua partida, nada impede que se proclame sinceramente. Mas o que todos sabem também é que o novo Comando que lhe foi entregue encontrará nele o mesmo entusiasmo, o mesmo empenho de cumprir, a mesma oferta de tôdas as suas faculdades, que aliás êle sempre ofereceu a qualquer das funções que lhe atribuíssem.

A *Revista da Cavalaria*, despedindo-se com saúde do seu Director, deseja a S. Ex.<sup>o</sup> no novo cargo tôdas as felicidades a que as suas grandes virtudes militares lhe dão direito e espera poder continuar a oferecer aos seus camaradas, nas páginas da Revista, os ensinamentos preciosos, quer técnicos quer espirituais, que sempre encerram os artigos firmados pelo seu nome autorizado.





# *Barragens Anti-carro*

pelo Major ABREU BRAZIEL

Antes de abordar o assunto das barragens, farei algumas considerações sôbre a defesa anti-carro na generalidade.

A defesa contra os carros de combate é uma necessidade permanente para tôda a tropa, visto que os carros pelas suas características, mobilidade, blindagem e potência de fogo, podem facilmente infiltrar-se no seu dispositivo e actuar no interior e na retaguarda dêste, assegurando assim o êxito das tropas que êles precedem. Assim, a defesa anti-carro deve ser assegurada de uma forma permanente em tôdas as unidades, quer estas se achem combatendo, quer estejam em movimento ou em estacionamento.

Actualmente a organização de uma posição é função da defesa anti-carro. Já não é o plano de fogos da infantaria que determina o dispositivo, mäs sim os pontos ou linhas topográficas favoráveis à defesa anti-carro. Em presença de um inimigo superior em artilharia, em carros e aviação, o defensor deverá procurar uma região em que o adversário não possa tirar todo o partido dos seus potentes meios de

## Revista da Cavalaria

ataque. Para isso procurará instalar-se em terreno bastante acidentado ou cortado de linhas de água de relativa importância, bosques, povoações, que depois de devidamente organizados são obstáculos temíveis para o bom sucesso de um ataque.

Para se realizar nas melhores condições a defesa contra os engenhos blindados lançados em massa, a posição defensiva deve apoiar-se em obstáculos naturais que retardarão ou deterão a progressão desses engenhos e limitarão as suas possibilidades de intervenção a zonas ou corredores de dimensões restritas, nas quais se acumularão então os meios de fogo da defesa.

Estes obstáculos, convém que sejam escalonados em profundidade, devendo tomar-se em conta esta consideração na escolha da posição.

Quando os obstáculos naturais forem insuficientes para canalizar a acção dos carros, deve proceder-se à construção de obstáculos artificiais que prolonguem ou completem a acção daqueles.

Os obstáculos naturais ou artificiais para serem eficazes, devem ser batidos pelos fogos da defesa anti-carro e da defesa da infantaria, que completa aquela, sobrepondo-se a ela de modo a pôr os engenhos anti-carro ao abrigo das surpresas da infantaria adversa, impedindo esta de explorar o sucesso eventual dos seus carros. Assim os centros de resistência anti-carro deverão ser dispostos em xadrez e cada um deles organizado de modo a poder resistir mesmo cercado e em condições de se poderem apoiar mutuamente.

Os objectivos mais visados pelos carros são a artilharia, os P. C. e as reservas. Como não é suficiente a protecção indirecta que lhes dão as barragens que cobrem a infantaria, precisam organizar com meios postos à sua disposição, a sua defesa própria anti-carro.

No ataque a defesa anti-carro tem por fim repelir os contra-ataques adversos feitos com carros e assim as unidades em 1.º escalão e as que marcham no flanco do dispositivo devem ser fortemente dotadas de engenhos anti-carro.

Estes engenhos seguem de perto as tropas mais avançadas, de posição de tiro em posição de tiro, onde se estabelecerão em vigilância, de forma a terem um bom campo de tiro e

## Revista da Cavalaria

possam ao mesmo tempo explorar o melhor possível os obstáculos naturais. Os deslocamentos devem fazer-se por escalões: um 1.º escalão móvel progredindo por lanços à retaguarda da Infantaria, para lhe dar um apoio de fogos tão constante quanto possível, e um 2.º escalão destinado a contra-bater os engenhos adversos que tenham conseguido ultrapassar o 1.º escalão e ao mesmo tempo a cobrir a artilharia e os P. C.

Nas marchas, quer feitas de dia, quer de noite, as armas anti-carro repartem-se pelos P. Av., grossos, g. ret. e de flanco. Nas G. Av. as armas anti-carro progridem normalmente com as vanguardas e durante as paragens, instalam-se em vigilância nas partes do terreno favoráveis à progressão dos carros e nos pontos de passagem obrigatórios. Nos grossos as armas anti-carro colocam-se na testa e na cauda da coluna, conservando-se algumas a meio, para se oporem a qualquer ataque de flanco, marchando tôdas elas em condições de poderem entrar em acção o mais rapidamente possível.

Na defensiva, a defesa contra os engenhos blindados é organizada no quadro da Divisão e tem por fim a protecção do dispositivo desta Grande Unidade. Ela comporta: um escalão estabelecido pelas unidades em P. Av.; uma barragem anti-carro principal que, sendo possível, coincidirá com a barragem principal da posição; barragens interiores executadas por armas anti-carro escalonadas nos corredores mais favoráveis à penetração dos carros adversos; uma barragem recuada, destinada a cobrir a artilharia e os P. C.

Estas barragens, quando não sejam contínuas deverão pelo menos interdizer as zonas não cobertas por obstáculos, isto é, os pontos mais fracos da posição.

A defesa anti-carro, propõe impedir aos carros a abordagem às nossas posições por dois meios: 1.º, destruí-los; 2.º, opôr-lhes obstáculos, superiores à sua capacidade de transposição ou derrubamento. Os primeiros executam-se por meios activos, os segundos por meios passivos, contudo estes dois processos devem estar mais ou menos ligados, para haver maior garantia de se conseguir a destruição do maior número de carros.

Os meios activos compreendem a aviação, artilharia e armas anti-carro, aos quais se podem ainda juntar as minas,

## Revista da Cavalaria

se bem que estas participem, segundo vários autores, dos meios passivos.

A aviação, assinala a chegada dos carros e indica à artilharia os locais onde eles se reúnem, e ataca-os à bomba e a tiro de canhão ou de metralhadora com bala perfurante.

A artilharia intervem fazendo tiros de barragem sobre os carros nas proximidades dos obstáculos anti-carro, concentrações nos cobertos onde os carros se reúnem para o ataque às nossas posições e fazendo tiro directo sobre os carros que irrompem na posição.

As armas anti-carro (canhões e metralhadoras super-pesadas) quando a potência dos seus projecteis seja grande e quando possuam uma grande velocidade e mobilidade de tiro, são os adversários mais perigosos dos carros e actuam sempre a tiro directo.

O canhão anti-carro de calibre 57, é uma arma semi-automática de grande precisão e cujo alcance prático é de 600 a 800 m. Utiliza como munição, a granada explosiva, de rotação e luminosa, e a sua velocidade de tiro é de 20 a 30 tiros por minuto.

O tiro contra os carros faz-se por canhões isolados, abrindo fogo cada um deles, sem esperar ordem, e logo que os carros entrem no limite do seu alcance eficaz, efectuam o tiro com a maior velocidade e compatível com uma boa pontaria.

O primeiro objectivo que deve bater deverá ser sobre aquêle que apareça no eixo da arma, ou sobre o carro mais avançado, executando depois o fogo sobre os seguintes. A arma deve estar em condições de efectuar o tiro razante, evitando ao mínimo as mudanças de tiro, quer em direcção, quer em alcance.

A prática diz-nos que para bater 60 ou 100 carros por quilómetro, necessita-se de 15 a 25 canhões dispostos na mesma frente e numa profundidade de 1.000 a 1.500 m.

As metralhadoras com calibre de 20 a 25 mm. lançam com a velocidade de 120 tiros por minuto, projecteis capazes de perfurarem a 500 m. chapas de blindagem de 20 a 30 mm. Estas metralhadoras têm a vantagem de poderem ser utilizadas no tiro anti-aéreo.

O conjunto de fogos produzidos por estas armas, sobre determinados objectivos, tem o nome de barragem.

## Revista da Cavalaria

Mas considerando agora os meios passivos, vemos que ao conjunto de destruições de toda a espécie, conjuntamente com a acção de todo e qualquer obstáculo, se dá também o nome de barragem, mas a esta pode acrescentar-se a designação de barragem de obstáculos ou de engenharia.

Com estas barragens, pretendemos deter ou demorar o inimigo junto aos obstáculos, para que com os meios activos os possamos destruir, ou então canalizá-los numa determinada direcção, e depois aniquilá-los. As barragens hábilmente empregadas, permitem deter, com fracos efectivos, um inimigo notavelmente superior no número e meios. O grau de destruição e a classe do obstáculo que compõem uma barragem, assim como a extensão que elas atingem, é muito variável e dependem da missão, da situação, do tempo, da natureza do terreno e do pessoal e meios de que se disponha.

As barragens são tanto mais eficazes, quanto maior é a sua profundidade e largura e os seus efeitos aumentam consideravelmente, quando estas barragens estão sob a acção dos nossos próprios fogos,

Vejam, então, quais são os meios passivos ou obstáculos anti-carro.

Em primeiro lugar estão os obstáculos naturais, como sejam os cursos de água, os canais, os rochedos cortados a pique, as encostas com declives superiores a 45°, as florestas ou bosques, as povoações, os pântanos com fundo lodoso, etc. Dêstes, o mais completo é o curso de água ou o canal com a largura de, pelo menos, metade do comprimento dos carros utilizados pelo adversário e de 1,5<sup>m</sup> de profundidade, pois só pelos anfíbios pode ser transposto e ainda assim quando tenha rampas de acesso, tanto à entrada como à saída.

Os rochedos a pique, são obstáculos absolutos, assim como o são os grandes declives. As florestas e os bosques são com dificuldade transpostos pelos carros ligeiros, mas para os pesados, têm menos valor.

As cortaduras de terreno, se os seus taludes forem verticais e a largura fôr superior a metade do comprimento do carro, são também um excelente obstáculo, assim como as povoações e os pântanos. Êstes se tiverem bastante lodo no fundo podem deter completamente os carros.

## Revista da Cavalaria

Os obstáculos naturais podem ser reforçados com obstáculos artificiais, como por exemplo, inundações, alargamento das cortaduras, modificações de declives, abatizes, armadilhas e campos de minas, etc.

Na falta de obstáculos naturais construir-se-ão obstáculos artificiais, mas como estes exigem sempre um trabalho importante e demorado, convém explorar ao máximo os obstáculos naturais.

Dentro dos obstáculos artificiais anti-carro temos a considerar os fossos de taludes verticais que impedem a subida dos carros. São de dimensões variáveis, conforme o tipo do carro empregado pelo inimigo.

Como estes fossos não podem ser executados em frentes muito extensas, os extremos destes obstáculos devem estar em contacto com outros naturais, com declives ásperos, pântanos, cursos de água, para assim não poderem ser torneados pelos carros modernos rápidos. O valor do fôssco como obstáculo anti-carro é incontestável, mas não são obstáculos absolutos, porque podem ser nivelados parcialmente pelos fogos de artilharia ou por pioneiros que acompanhem os carros.

Quando os fossos são cobertos com um tabuado que os oculta chamam-se armadilhas. Estas só têm valor real quando forem estabelecidas em pontos obrigatórios de passagem, como seja à entrada de uma aldeia, nas estradas ou nas florestas, e quando estiverem perfeitamente camuflados e calculados com a maior exactidão.

Os trabalhos em ferro e betão são também muito eficazes, mas exigem muito material e pessoal, de modo que só se executam em locais obrigatórios.

Em betão temos os ouriços e os blocos de betão armado. Destinam-se estes obstáculos a produzirem estragos no trem de rodagem, provocando assim a sua inutilização ou pelo menos a paragem momentânea dos carros, ocasião que será então aproveitada, para dos abrigos os destruir com armas especiais.

Empregam-se também como obstáculo anti-carro as barricadas, que são bastante eficazes, se as suas alturas excederem as possibilidades de transposição dos carros e de forma bastante sólidas de modo que o carro as não possa demolir ou deslocá-las pelo choque. Não têm valor absoluto, porque

## Revista da Cavalaria

podem ser destruídas pelo fogo de artilharia ou transpostas com o auxílio de faxinas.

As abatizes são obstáculos de recomendar quando as florestas são pouquíssimo espessas. Elas aumentam o valor do obstáculo e são de fácil construção porque não requerem material, visto que se utilizam as árvores que se derrubam, colocando-se os troncos obliquamente e sobrepondo-se as copas.

Finalmente, vou falar das barragens de minas.

Minas, são em geral cargas explosivas contidas em recipientes estanques, enterrados a maior ou menor profundidade e munidas de um detonador que rebenta sob determinada pressão.

A sua construção é metálica e a carga explosiva é de trotil, variando o seu pêso conforme o tipo da mina.

Um campo de minas deve ser estabelecido de forma que o inimigo não o possa localizar rapidamente e não haja grandes espaços livres entre elas havendo necessidade também que as tropas amigas o localizem com facilidade e rapidez.

Para se estabelecer um campo de minas, deve-se fixar o local, a extensão do campo e o número médio de minas a colocar por metro de frente, ou seja, a densidade. Êstes campos devem estar protegidos contra as surtidas de patrulhas inimigas, ou pelas nossas armas automáticas ou por outros campos de minas contra pessoal.

Os campos de minas podem ser colocados à frente da Posição de Resistência, no interior ou na retaguarda desta posição. À frente da Posição de Resistência e longe desta, tem a vantagem de garantir certo tempo para a organização da posição, não sofrendo, além disso, os efeitos destruidores das concentrações de fogos que a artilharia inimiga executa sobre a posição, visto que pela sua localização está fora da zona de dispersão do rebentamento das granadas.

Tem, porém, o inconveniente de poder ser facilmente localizado e neutralizado pelos sapadores inimigos, o que não é pois de aconselhar em períodos de estabilização.

Quando êstes campos estão situados na proximidade da Posição de Resistência e principalmente entre a rede de arame e a trincheira, ficam sujeitos ao desgaste com a preparação de fogos de artilharia inimiga, mas já os sapadores inimigos

## Revista da Cavalaria

difícilmente podem localizar e neutralizar estes campos, constituindo assim um obstáculo sério para o inimigo quando executa o ataque.

Os campos de minas colocados no interior ou na retaguarda da Posição de Resistência, tem um desgaste mínimo, durante a preparação do ataque, mas tem o inconveniente de só entrar em acção depois de haver sido forçados ou eliminados alguns elementos do dispositivo da defesa. O inimigo não poderá neutralizar antecipadamente estes campos nem destruí-los a distância com fogos de artilharia, pois não possuirá normalmente dados concretos sobre a sua localização.

Pode também recorrer-se a um sistema misto, colocando as nossas posições entre duas faixas de minas anti-carro. A primeira faixa, a mais avançada, será colocada à frente da rede de arame, e será constituída por 2 ou 3 fiadas de minas; a segunda faixa com 5 ou mais fiadas, será colocada à retaguarda dos primeiros elementos a uma distância variável que vai de 50 a 1.500 metros.

A primeira faixa é de efeito de ordem moral, embora proporcione alguma protecção aos primeiros elementos. A segunda faixa, constitui o verdadeiro obstáculo, pois não só não pode ser localizada pelos sapadores inimigos, como também não sofreu o desgaste provocado pelas concentrações de fogos desencadeados pelo inimigo.

Devem estabelecer-se, além dos campos de minas citados, outros campos na direcção perpendicular à orientação geral da frente, compartimentando o terreno e ao longo das principais vias de comunicação e suas imediações, para impedir que as forças blindadas inimigas, penetrem pelos flancos e profundamente na posição defensiva.

A extensão dos campos de minas depende essencialmente da natureza do terreno e a sua densidade deve ser especificada conforme o fim em vista. A prática demonstra que os campos com a densidade de uma mina por metro de frente, impedem a passagem a 50% dos carros atacantes, com a densidade de 2 minas por metro de frente, impedem a 65% e com a densidade de 3 minas por metro de frente, detem a totalidade. Contudo, a prática indica que o intervalo entre as minas deve estar compreendido entre 5 a 8 metros, pois se este for inferior a 5, algumas minas poderão detonar por

## Revista da Cavalaria

efeito de sôpro produzido pela explosão de outra mina, e se fôr superior a 8 metros, os blindados inimigos poderão manobrar com relativa facilidade, no interior do campo.

O comprimento do campo de minas, deve ser limitado a 150 metros e separam-se os diferentes campos, uns dos outros, por intervalos variáveis entre 25 a 50 metros.

Para barrar a passagem ao longo destes espaços livres, estabelecem-se à retaguarda a cerca de 40 a 50 metros, outros campos com o comprimento sensivelmente igual à largura da passagem entre aquêles campos.

Para se calcular o número de fiadas necessário para cada campo, considerando que a distância entre as fiadas é igual ao intervalo entre duas minas consecutivas, multiplica-se o número médio de minas por metro de frente (densidade) pelo número em metros respeitante ao intervalo entre duas minas.

As minas são transportadas em caixas de fôlha de ferro ou em grades de madeira, conforme ela é do tipo MKII ou MKV, transportando as caixas 8 minas e as grades 5. Há vários processos de colocação de campos de minas e estes dependem de um certo número de factores como sejam: número de minas a colocar e pessoal disponível, densidade e grau de dissimulação que se pretende obter, possibilidades de acções inimigas, e ocasião em que o trabalho é efectuado (de dia ou de noite).

A colocação dos campos de minas deve ser efectuada por grupos de 14 homens ou múltiplo de 14, podendo cada homem colocar uma mina em 4 minutos, quando estas sejam enterradas e dissimuladas e em  $1^m \frac{1}{2}$  quando não fiquem enterradas.

Terminarei fazendo umas rápidas observações sôbre as possibilidades da cavalaria na defesa anti-carro.

Na Brigada de Cavalaria ainda podemos admitir que haja meios orgânicos para a organização de uma defesa anti-carro eficaz. Todavia, é bom não esquecer que tendo de actuar como regra em grandes frentes, ou se conta um maior número de armas anti-carro ou se deve contar com grandes dotações em minas e materiais para a organização das destruições e obstáculos.

Que o número de canhões é fraco não me oferece dúvida visto que não excede 28 (40 se fôr aumentado o número para

## Revista da Cavalaria

8 canhões a. c. por regimento) para frentes defensivas de 4, 8 e mais quilómetros.

Mas não posso dizer que o material para a defesa passiva não compense essa fraqueza em meios activos, visto que dispondo a Brigada de uma Comp.<sup>a</sup> Auto de Sapadores e não estando fixadas as dotações, poderemos aí ir encontrar dotações muito fortes de minas, explosivos, etc.

Pelo contrário no G. Cav.<sup>a</sup> podemos afirmar que orgânicamente os meios de defesa anti-carro são fracos.

Isso mesmo já se reconheceu e por isso nos novos quadros estabelecidos para os nossos trabalhos no I. A. E. M. se aumentaram para 8 canhões a. c. em vez de 4, a dotação do E. Met. Eg.

Seria necessário, creio eu, contar também com uma ou duas viaturas, ou uma pequena viatura por esquadrão, para o transporte de minas, que tanta utilidade tem, se não para o estabelecimento de verdadeiros campos de minas, pelo menos para a obstrução rápida das vias de comunicação e protecção dos flancos dos dispositivos.

Também teria interesse o transporte de obstáculos amovíveis, como concertinas de arame farpado, para completar a rápida obstrução das vias de comunicação, mesmo durante as marchas, contra as viaturas rápidas blindadas do tipo A. M. e até dos carros ligeiros e rápidos.

É processo corrente fazer marchar à retaguarda das G. Avançadas e junto dos destacamentos de Protecção anti-carro pequenas viaturas transportando êsses obstáculos, minas e explosivos, que permitem rapidamente organizar uma brecha, no itinerário da marcha.



# O armamento e a T. S. F. nos carros de combate

pelo Alferes PINTO BESSA

## I — Introdução



Foi em plena Grande Guerra e no ano de 1917 que foram pela primeira vez empregados os carros de combate.

Esta aparição constituiu na altura uma espectacular surpresa técnica.

O carro empregado então como arma de acompanhamento da infantaria, viria a ser uma arma de rotura?

Só em Espanha, muito mais tarde e apenas num meio restrito que dêste facto soube guardar sigilo, se encontrou a verdadeira resposta a esta pergunta.

Empregado em massa, com o apoio da aviação, e lançado em frentes estreitas em penetrações profundas no dispositivo adversário, o carro passou a ser então uma arma de rotura.

As trágicas batalhas de Maio e Junho de 1940 são a primeira confirmação no campo de batalha dos novos métodos que podem considerar-se verdadeira surpresa táctica.

Deve acentuar-se no entanto que tais factos exigiram notáveis aperfeiçoamentos na construção dos carros de combate.

Fazer a história desses aperfeiçoamentos seria trazer a lume a complexidade de problemas de múltiplas variantes, muitas vezes contraditórias e até incompatíveis, e para os quais as soluções se foram sucedendo.

Estamos na última, na solução definitiva?

Certamente que não, e é sob esta reserva que se devem sempre encarar todos os assuntos ligados ao armamento,

# Revista da Cavalaria

blindagem, processos de transmissão, possibilidades de T. T., etc., dos carros modernos.

De todos estes problemas vai interessar-nos neste caso o do armamento e o dos processos de transmissão.

Falar do armamento do carro é referirmo-nos afinal ao seu canhão e às suas metralhadoras, base do armamento da maioria dos carros de combate.

Quanto aos processos de transmissão, se a T. S. F. não tivesse sido já inventada, uma vez que foram construídos carros segundo as modernas características, era caso para se dizer que seria necessário inventá-la. Todos sentimos que nenhum outro processo de transmissão conhecido se poderia ajustar tão perfeitamente às necessidades de ligação nas unidades blindadas.

## II—O Armamento

Vejamos as características de um carro de combate por não ser possível tratar do armamento independentemente de tudo o mais.

São principais características de um carro:

- o armamento;
- a mobilidade;
- a couraça.

O armamento será função da tonelagem (couraça) e da mobilidade (possibilidades de T. T.), e portanto também da missão a que o carro se destina.

O problema a resolver na construção dos carros, tem sido afinal o da combinação destas três características que são as principais a considerar num carro de combate.

O armamento de um carro de combate deve ser eficaz contra resistências inimigas mesmo que estejam protegidas, incluindo carros inimigos, e para isso deve ser potente. Mas deve também ser eficaz para outros objectivos mesmo marchando.

## Revista da Cavalaria

Daqui se conclui já que o armamento de um carró será condicionado pela missão a que se destina e portanto terá que ser múltiplo.

No armamento de um carro de combate o canhão dará pois a potência de fogo; as metralhadoras darão a densidade de fogos tão necessária para bater objectivos marchando, por vezes muito móveis.

Por isso hoje em dia vão rareando, ou até tendem a desaparecer, os carros armados unicamente com metralhadora.

Uma maior tonelagem permitirá uma maior blindagem e portanto protecção, mas reduzirá a mobilidade. Um aumento de calibre provocará um aumento de tonelagem e por isso uma redução da mobilidade.

Daqui, a interdependência das três características. A procura de uma solução que as conjugue satisfatoriamente para cada tipo de carro, conforme a missão a que êle se destine, tem constituído a questão a resolver.

Temos assistido nestes últimos tempos a tantas soluções, tão certas de momento, como desmentidas e ineficazes pouco depois, que, embora mais adiante procuremos tirar algumas conclusões, vamos antes limitar-nos a tratar apenas, como conhecemos através de leituras, alguns problemas que desde a guerra de 1914-18 para cá se vêem debatendo. Lembra-nos um, que ficou conhecido pelo «problema da couraça e do calibre», que data da outra guerra e que só nesta parece ter alcançado solução mais razoável. Êste problema foi primeiramente proposto para a técnica naval da marinha de guerra e só depois se estendeu também aos carros de combate. Começou por se estabelecer o princípio conhecido pelo da «protecção correspondente», para o qual um navio deveria estar protegido contra o calibre do seu próprio armamento. Êste princípio que primeiramente foi aplicado na marinha de guerra, estendeu-se mais tarde, com o aparecimento do carro, aos blindados do exército. Um carro de combate deveria, segundo êste princípio, poder medir-se com um carro inimigo em idénticas condições.

Em 1921 começava já a esboçar-se uma corrente de opinião contrária, que mais tarde havia de ficar conhecida pelo princípio da «independência da couraça e do calibre».

## Revista da Cavalaria

Contudo estas novas idéias ainda no principio desta guerra não tinham sido escutadas convenientemente, e assim pudemos assistir à ofensiva britânica na Libia, no inverno de 1941-42, com carros construídos segundo as antigas idéias. Os ingleses possuíam carros com um calibre até os 47<sup>mm</sup> e com uma couraça que resistia bem a êsse calibre. Os alemães trouxeram carros cuja couraça resistia também eficazmente àquêle calibre, mas que tinham montados canhões até 76<sup>mm</sup> e por isso combateram com vantagem. Só então se generalizou por completo o «principio da independência da couraça e do calibre», principio segundo o qual são hoje construídos todos os modernos carros. Um outro problema que vem também desde a guerra de 1914-18 e que igualmente só agora parece estar em vias de solução, é o chamado «problema do calibre e da velocidade inicial». Com o aumento da tonelagem dos carros de combate e portanto com o conseqüente aumento da blindagem, recorreu-se imediatamente, como primeira solução, ao aumento do calibre das armas. Mas considerou-se erradamente em separado o calibre e a velocidade inicial.

Só durante esta guerra se procurou atender aos dois factores em comum e assim se obteve uma melhor solução.

Um projectil de maior calibre conserva melhor a sua velocidade; uma grande velocidade inicial garante-nos uma maior velocidade de empate. A velocidade inicial é pois um excelente factor de potência para uma arma destinada também a bater couraças. É o caso do canhão do carro. Outra vantagem do aumento de velocidade inicial consiste na redução da duração do trajecto, benefício apreciável no tiro contra objectivos móveis a velocidades cada vez maiores, como as dos carros actuais.

Os franceses, no começo desta guerra, inclinaram-se pelo aumento da velocidade inicial com desprezo manifesto pelo aumento de calibre.

Foi assim que o exército francês adoptou o canhão Hotchkiss de 25<sup>mm</sup>. O erro consistiu em considerar separadamente os dois factores: aumento de calibre, aumento de velocidade inicial.

Modernamente as armas anti-carro e o armamento dos carros são construídos segundo a solução que melhores resul-

## Revista da Cavalaria

tados obtive e que foi aquela que não despreza nenhum daquêles factores, mas antes resulta da combinação dos dois. É o caso por exemplo do canhão anti-carro de 57<sup>mm</sup> em uso no nosso exército.

*Aqui temos portanto um ponto a fixar da moderna técnica do armamento dos carros: reunião numa mesma arma de grande calibre e grande velocidade inicial.*

Convém também não esquecer uma outra questão que da mesma forma evoluiu desde a outra guerra até à actual: a do número e do dispositivo das armas e consequentemente a da economia do pessoal. *Um carro, em virtude da diversidade de objectivos que lhe podem surgir no campo de batalha deverá possuir armamento múltiplo. Éste, um outro ponto a fixar. O canhão dará ao carro a potência de fogos; a metralhadora, a densidade de fogos.*

Verifica-se então um mínimo indispensável de um canhão e de uma metralhadora forçosamente implantados ambos na torre. Mas o armamento implantado na torre origina espaços mortos de importância apreciável e, para os anular, somos levados à conclusão de que será necessária a existência de pelo menos mais uma metralhadora, situada à frente e nas imediações do condutor.

Por outro lado, quanto maior fôr o número de armas, maior deverá ser o número de serventes e portanto menor a economia de pessoal. O nosso *Valentine*, com uma guarnição de três homens, o que representa realmente uma grande economia de pessoal, é um exemplo do que ainda no princípio desta guerra se pensava àcerca do assunto.

Inclinaram-se uns pela economia de pessoal e outros por um maior número de armas e portanto de serventes.

Se passarmos em revista os modelos de carros construídos segundo a experiência da actual guerra, verificamos que é tendência mais generalizada o emprêgo de, pelo menos, uma metralhadora fora da torre, ainda que com sacrifício da economia de pessoal.

O canhão deverá estar instalado na torre do carro, por ser aí onde a sua acção irá até aos 360° de giro; solidária com o canhão está geralmente instalada uma metralhadora. Fora da torre existirá pelo menos uma metralhadora nas imediações do condutor.

## Revista da Cavalaria

A existência de armas anti-aéreas instaladas em torretas ou adaptáveis à torre, apareceu mais generalizada nos modernos carros americanos. Nas unidades blindadas onde os carros de combate não possuem defesa anti-aérea própria, sabemos existir, como nas unidades inglesas quando equipadas com carros iguais aos nossos, carros especialmente destinados à defesa anti-aérea.

Falámos do canhão e da metralhadora, armamento mais generalizado dos carros. Deverá contudo mencionar-se ainda o lança-bombas de fumo e o lança-chamas.

O lança-bombas de fumo é utilizado unicamente para cegar momentaneamente determinados órgãos da defesa inimiga.

O emprêgo de lança-chamas, equipando carros de combate, data de Maio de 1940, quando carros alemães deste tipo desempenharam papel importante na tomada do forte de Eben-Eymael próximo de Liége.

Sabe-se ainda do seu emprêgo nas batalhas de ruas em Kiev.

O lança-chamas actua não só pelo jacto do fogo que lança, mas ainda pela enorme quantidade de calor irradiada que queima num diâmetro triplo do diâmetro da chama; actua ainda pelos fumos desenvolvidos e pelos gases da combustão ricos em óxido de carbono. São estes gases da combustão que tornam o lança-chamas particularmente eficaz para dominar as fortificações e posições abrigadas, poderosamente defendidas.

O lança-chamas pode pois ser empregado ao mesmo tempo como arma de assalto e arma anti-carro. É a altura de falarmos das características do armamento do nosso *Valentine*.

O *Valentine*, com uma guarnição de três homens, é um carro construído segundo as tendências que preconizavam a economia de pessoal como preocupação das fundamentais. Armado unicamente com uma metralhadora além do canhão e do lança-fumos, todos instalados na torre, comparticipa portanto das desvantagens a que atrás nos referimos. No entanto a configuração do carro permite compensar bastante este inconveniente.

O canhão e a metralhadora estão solidários na torre, o que dá realmente uma grande economia de pessoal.

## Revista da Cavalaria

Fazendo a comparação com os modelos mais conhecidos desta guerra e com uma tonelagem semelhante à do *Valentine*, verifica-se que o calibre para o canhão não deveria ser inferior a 50<sup>mm</sup> (o calibre do canhão do *Valentine* é de 40<sup>mm</sup>). Quanto à velocidade inicial, verifica-se que ela é satisfatória, pois que variando entre os 880 e os 910 m/s, conforme o tipo da munição, é superior aos 800 m/s mínimo julgado indispensável. No que respeita ao poder de penetração, o canhão do *Valentine* com a velocidade da munição mais antiga e com uma incidência de 30°, perfura uma blindagem de 50<sup>mm</sup> a 500<sup>m</sup>; com uma incidência normal, perfura 4<sup>mm</sup> à mesma distância e 84<sup>mm</sup> a 100<sup>m</sup>.

Quanto à metralhadora, única que existe no carro, com uma velocidade inicial idêntica à do canhão e com um calibre de 7,9<sup>mm</sup>, está nas condições da maioria destas armas empregadas nos carros de combate.

O *Valentine* é ainda provido com um lança-bombas de fumo com um calibre de 50<sup>mm</sup> e com um alcance máximo de 150<sup>m</sup>. As bombas de fumo produzem uma emissão completa que dura entre os 60 a 150 segundos, com um vento fraco e conforme o tipo de munição empregada.

Do cuidado da guarnição na verificação e correção da pontaria das armas do carro, dependerá a eficácia do fogo a realizar no decorrer do combate.

No nosso *Valentine* a correção da pontaria é bastante simples; basta corrigir a pontaria do óculo e da metralhadora que são reguláveis, pela do canhão que é fixo e amovível.

A correção da pontaria das armas está a cargo do apontador que nesse trabalho é ajudado pelo chefe da viatura.

O municionamento num carro de combate terá de ser fácil e é essa a principal preocupação quanto à disposição das armas e à colocação dos seus serventes.

No *Valentine*, por exemplo, o trabalho do apontador que tem a seu cargo as duas armas (canhão e metralhadora), é partilhado com o chefe da viatura.

As operações do municionamento requerem muito treino para que este seja rápido e perfeito e a sua eficiência influirá na velocidade do tiro. Tal velocidade para as armas não automáticas, depende pois, grandemente, do grau de preparação da guarnição do carro.

## Revista da Cavalaria

As munições dos carros de combate são quasi sempre tracejantes para facilitar a correcção da pontaria durante a execução do fogo, como acontece no nosso *Valentine* que usa munições deste tipo intercaladas com as outras. Por este processo é fácil ao apontador, sempre atento pelo óculo da pontaria, avaliar da precisão do fogo que executou.

A munição para o canhão de um carro de combate é constituída conforme a missão a que este se destina. Atendendo a que em geral os canhões dos carros se destinam à perfuração de blindagens, elas são quasi sempre constituídas por uma só peça; este tipo de munição de perfuração é destinado a ter essencialmente um grande poder de penetração.

Hoje no entanto é corrente já o emprêgo de munições simultaneamente perforantes e explosivas.

O poder de penetração da munição do canhão do carro assenta também:

- em ter um formato muito alongado;
- em ser fabricada com uma substância muito resistente;
- na grande velocidade inicial, que é o factor predominante.

Ainda a propósito de munição e municimento lembra-nos a relação que existe entre o aumento de calibre e as consequentes dificuldades que surgem para o municimento.

Na verdade, quando aumenta o calibre, aumentará também o volume das munições, do que resulta para um mesmo espaço um menor número de munições. Daqui o aumento de tonelagem como solução compensadora, e os seus inconvenientes.

Por tôdas estas questões que nos foram surgindo, será fácil avaliar as dificuldades que se apresentam para a escolha dos vários tipos de carros de combate.

Ligada à idéia do municimento aparece a do remunicimento de tanto interesse no desenrolar do combate.

O número limitado de munições que um carro comporta e que no nosso *Valentine* é de 60 para o canhão, torna ainda mais necessário encarar este problema.

Não estando ainda entre nós o assunto estudado, reconhece-se a necessidade de se procurar uma solução satisfa-

## Revista da Cavalaria

tória, que embora apresentando certas dificuldades, é no entanto viável.

Para o remuniamento feito em condições normais nas posições de partida e depois nos locais de reagrupamento, a simples coluna automóvel de viaturas usuais resolverá tôdas as necessidades.

As dificuldades aparecem para o remuniamento feito no terreno de qualquer natureza e, se necessário fôr, dentro das zonas batidas pelo inimigo, tornando-se então necessário o emprêgo de viaturas T. T. e porventura com alguma blindagem.

### III — A T. S. F.

Para os carros de combate a ligação apresenta dificuldades maiores do que para as outras unidades.

As pequenas unidades de carros utilizam o estafeta moto, normalmente, para as suas necessidades de ligação durante a marcha e enquanto não entram em contacto com o inimigo.

Dentro do carro, em virtude do ruído do motor, as dificuldades de comunicação entre os membros da guarnição é grande, exigindo solução adequada.

A situação instável e extremamente movimentada das várias unidades, a necessidade duma ligação permanente entre os vários escalões e os carros entre si, a rapidez com que as ordens, informações e pedidos devem ser recebidos e executados, trouxe a obrigatoriedade da instalação de aparelhos de T. S. F. a bordo dos carros de combate.

Por isso os carros são equipados com aparelhos de T. S. F. que lhes permitem comunicar externa e internamente.

São principais servidões da T. S. F. instaladas nos carros:

— complexidade na sua utilização, o que exige maior grau de instrução e preparação das tripulações.

— dependência, na maioria dos casos, das baterias dos carros.

— avarias frequentes devidas à sua delicada construção.

— indiscrição.

— interferências acidentais ou provocadas por emissões estranhas, acção dos agentes atmosféricos, etc.

# Revista da Cavalaria

Vantagens:

- rapidez nas comunicações;
- permite uma ligação constante;
- permite a comunicação múltipla.

Nas unidades de carros de combate a disciplina das transmissões deverá ser levada ao máximo, condição indispensável para que se possa tirar da T. S. F. todo o rendimento que ela pode fornecer. *A falta de disciplina nas transmissões durante o combate, pode comprometer seriamente a ligação dentro das unidades de carros e anular quasi por completo a eficácia da T. S. F.*

Uma preparação cuidada traduzida numa prévia e perfeita sintonização antes do combate, e a observância duma rigorosa disciplina no serviço, enquanto durar a acção, proporcionará resultados apreciáveis.

Tem-se verificado a tendência dos postos para se intrometerem nas transmissões uns dos outros. A instrução, neste capítulo, e orientada no bom sentido, deverá procurar reprimir desde inicio esta tendência.

As possibilidades da T. S. F. com que um carro deve ser dotado, devem estar de acôrdo com a missão a que êle se destina.

O mais vulgar é o carro equipado com 1 E. R.  
Carros há, porém, que estão equipados com:

- 2 E. R.
- ou 2 R. e 1 E.
- ou 1 R.

Um carro que seja equipado unicamente com um receptor, anda normalmente agrupado com outro provido de 1 E. R., constituindo uma secção.

Para a comunicação interna tem-se aproveitado um dispositivo que utiliza a própria instalação de T. S. F. do carro.

Em vez do microfone, alguns carros utilizam para as suas comunicações, o laringofone, sistema simples que consiste unicamente em recolher no pescoço na região da laringe, as vibrações quando o operador fala. Êste sistema para a comu-

## Revista da Cavalaria

nicação interna, possui sôbre o microfone a vantagem de deixar livres as mãos do operador enquanto fala; o ruído do motor deixa com êste sistema de perturbar as comunicações internas.

No *Valentine* não há laringofone, utilizando-se para as suas comunicações interna e externa os mesmos conjuntos auscultador-microfone.

O nosso carro é equipado com um aparelho de T. S. F. conhecido pelo Pôstro 19, especialmente construído para carros de combate.

Êste aparelho, por um dispositivo apropriado — o variômetro — intercalado entre a antena *A* e o pôsto, elimina satisfatôriamente os ruídos provenientes do motor, das ventoinhas e da restante aparelhagem eléctrica.

Tem dois postos: *A* e *B*.

O posto *A* pode transmitir em fonia ou em grafia com alcances respectivamente da ordem dos 16 e 32 km. Em grafia utiliza a chave Morse. O emissor-receptor *A* trabalha nas freqüências de 2 a 8 mc/s correspondendo a um comprimento de onda entre os 37,5 e os 150 m.

O posto *B* pode alcançar apenas 800 m. e trabalha numa freqüência de cêrca de 240 mc/s (comprimento de onda de 1,28 m.). Êstes postos têm antenas separadas e ambas estão montadas no exterior da tôrre do carro.

Ainda acerca de ligação convém falar nas rêdes de transmissão das unidades blindadas.

Unidades de carros equipados com diferentes tipos de aparelhos de T. S. F. (como acontecia com as unidades alemãs)

— carro do Com. do Reg. . . . . 2 postos E. R., 1 para a ligação com a Divisão ou Brigada, outro para a ligação com os Com. dos Gr. de Esq. O carro do Com. do Reg. quando é equipado desta maneira tem geralmente um armamento de menor valor combativo para dar espaço a um oficial de transmissões e aos aparelhos de T. S. F.

— carro do Com. de Gr. . . . . semelhante ao do Com. de Reg. Um dos seus postos assegura a ligação com o Com. do Reg., o outro a ligação com os Com. de Esq.

— carro do Com. de Esq. . . . . 2 R. e 1 E. Possui já o armamento normal. Com os 2 R. o Com. de Esq. recebe em

## Revista da Cavalaria

comprimentos de onda diferente do Gr. e dos Pel. Com o E. transmite os dois comprimentos de onda, um para o Gr. e outro para os Pel.

— carro do Com. de Pel. . . . . 1 E. R. Dentro do Pel. os carros agrupar-se-ão a dois constituindo secções sendo um equipado com 1 E. R. e o outro apenas com 1 R.

As rêdes da Div. e Brig. trabalham em onda média. O Reg. Gr. Esq. Pel. utilizam onda ultra curta.

Unidades de carros equipados todos com o mesmo tipo de aparelhos de T. S. F. (como sucede entre nós):

— carro de Com. de Reg. (por hipótese, visto não se encontrarem ainda completas unidades desta espécie). . . . . Utilizará o E. R. *A* em dois comprimentos de onda, um para o comando da Div. ou Brig. e outro para os Com. dos Gr. de Esq. O seu armamento é o de todos os outros carros.

— carro do Com. do Gr. de Esq. . . . . E. R. *A* trabalhando em dois comprimentos de onda, um para o Com. da Reg. e outro para os Com. de Esq.

— carro do Com. de Esq. . . . . E. R. *A* trabalhando da mesma forma em dois comprimentos de onda, um para o Com. de Gr. e outro para os Com. de Pel.

— carro do Com. de Pel. . . . . E. R. *A* para comunicar com o Com. de Esq. e o E. R. *B* para comunicar com os outros carros do Pel. que também só poderão comunicar entre si utilizando este posto.

Entre os nossos carros alguns podem ser utilizados para retransmissão, o que permite elevar ao dôbro os alcances apontados para o Pôsto 19.

Sabemos existirem nas unidades inglesas quando equipadas com carros *Valentine*, carros especialmente destinados às transmissões.

No combate, a T. S. F. só se emprega nas unidades blindadas, depois de se estar prestes a atingir as primeiras linhas inimigas para que as ordens dadas antes não sejam captadas e exploradas pelo adversário. O E. R. *B*. do *Valentine*, com um alcance apenas de 800 m. está em condições de não ser facilmente escutado pelo adversário.

## Revista da Cavalaria

Na transmissão de ordens de certa importância e quando tenham de ser dadas pela T. S. F. é aconselhável o uso de Código adequado.

A construção delicada, a fragilidade do material, a facilidade e frequência das avarias, fazem com que tenha de ser constante o *cuidado com a conservação dos aparelhos de T. S. F. se não quisermos ficar privados do único recurso para a ligação, do qual ficamos à mercê, no momento decisivo do emprêgo dos carros.*

### IV — O armamento e a T. S. F. no combate

Vejamos esquemáticamente o trabalho dos membros da guarnição no caso do *Valentine*:

Conductor... a maneira de conduzir o carro facilita o trabalho dos homens da tórre. Para isso o conductor terá que possuir preparação e ter conhecimentos que lhe permitam por si só saber por onde melhor deve conduzir o seu carro, onde permanecer quando lhe derem a ordem de abrigar para fazer fogo, onde e como deve transpor os obstáculos que lhe apareçam. Durante o combate, o conductor deve libertar o chefe da viatura de preocupações referentes à progressão e auxiliar a tarefa do apontador com uma condução suave e uma boa colocação para a execução do fogo:

Apontador... a seu cargo está a correcção da pontaria das armas e a conservação do armamento.

Exige-se-lhe serenidade, rapidez, boa escolha nos pontos de pontaria.

Chefe de viatura... responsável directo pela sua viatura. Deverá ser calmo, decidido, conciso e rápido nas ordens que der, experimentado. Responsável pela chamada *ligação espiritual*, êle deverá ser, pelo exemplo, motivo de estímulo e de união entre os homens do seu carro.

## Revista da Cavalaria

Quando o carro entra na proximidade do inimigo, as tampas se fecham e a guarnição se prepara para o combate, a visão fica limitada aos periscópios e a ligação à T. S. F.

É então que todos vêm o seu trabalho extremamente dificultado e em especial o condutor. Êste facto não se deve esquecer durante a instrução. Ê nessa altura, chegados a êsse ponto, que cada guarnição colhe os benefícios ou os desaires provenientes do cuidado com que preparou o seu carro.

O ambiente vivido pela guarnição, quando tudo está fechado, e não se conta com mais coisa alguma do que com as possibilidades do próprio carro, é qualquer coisa a que é necessário habituar o pessoal com bastante treino, sem o que poderemos contar com pouca eficácia e muita desorientação.

De noite, embora o perigo das vistas do inimigo esteja um pouco mais afastado, contudo as dificuldades são grandes principalmente para o condutor. Em tal situação o chefe da viatura, com as tampas da tórre abertas, auxiliará o condutor.

Para a redução de um objectivo, um carro pode actuar:

- por esmagamento;
- pela potência dos seus fogos;
- pela densidade dos seus fogos.

*Em principio um carro pára para fazer fogo, ponto importante a fixar.* Em combate, as paragens devem ser curtas e sempre ao abrigo dum coberto, em último caso, uma dobra de terreno ou uma crista com as armas aflorando.

Um carro utiliza o esmagamento para armas automáticas ou até para o próprio anti-carro, quando prèviamente se tenha pôsto fora de combate ou em fuga a sua guarnição, com o fogo feito de flanco pela nossa metralhadora.

O canhão, que representa a potência de fogos, é empregado contra obras de fortificação, carros inimigos e anti-carros, quando êstes nos apresentem a sua couraça e a sua guarnição esteja protegida.

A metralhadora, que confere ao carro a densidade de fogo, é empregada contra objectivos muito móveis e muito vulneráveis (pessoal desabrigado).

## Revista da Cavalaria

*A distância óptima para o tiro parece ser a compreendida entre os 500 e os 800 m. tanto para o canhão como para a metralhadora.*

A experiência parece provar que para além dos 800 m. nem o canhão do carro nem o anti-carro estão em condições de serem empregados com vantagem; entre os 800 e os 400 ambos podem ser empregados e lutam em igualdade de circunstâncias; para distâncias inferiores a 400 m. o carro está em vantagem sôbre o anti-carro.

### V — Instrução

A preparação das guarnições dos carros exigirá, em relação ao pessoal das restantes especialidades e para se obter um rendimento satisfatório, um maior tempo de instrução, e um melhor conjunto da parte dos instruendos, no que respeita a qualidades de desembaraço, aptidões físicas e literárias.

O emprêgo de material e meios adequados para a instrução de tiro e de T. S. F., torna-se tão indispensável que, pode só por si, condicionar a eficácia da aprendizagem. De facto, não é possível improvisar esta instrução nos carros de combate só no manejo e contacto com o material.

A instrução de Tiro e Armamento para serventes de carros de combate, durante a recruta, pode então organizar-se da seguinte forma:

— Instrução no aquartelamento:

— Armamento: contacto com o material desmontado (manejo e funcionamento) e contacto com o material montado (operações de carregar e descarregar; correcção da pontaria; escolha de pontos de pontaria).

— Tiro reduzido: exercicios de Tiro na Carreira de Tiro Reduzido com a constante assistência do instrutor que corrigirá o instruendo e organizará todos os casos possíveis e

## Revista da Cavalaria

necessários por forma a fornecer-lhe o máximo de treino e a prepará-lo para o Tiro real.

- Instrução fóra do aquartelamento:
- Exercícios de fogos reais feitos na Carreira de Tiro real para alvos fixos e móveis (a reboque).
- Treino na designação de objectivos e escolha de pontos de pontaria durante a condução através de terreno variado previamente escolhido.

A instrução que decorre no aquartelamento deve assentar para o tiro, em exemplos característicos do emprêgo tático das armas nas diversas situações feitos com figuras ou miniaturas.

O emprêgo das armas do carro começará assim por ser ensinado às tripulações duma forma muito simples e que interessa sempre os homens. Quadros representativos em que estão desenhados lado a lado os diversos casos, bem e mal, mostrarão duma forma simples e muito compreensível o que se pretende ensinar.

Uma caixa de areia utilizando miniaturas torna-se indispensável para a instrução. A caixa de areia para a instrução de tática deverá permitir a representação do relêvo do terreno à nossa escolha ou até quando construída com dimensões apropriadas à escala, a ampliação duma carta com todos os accidentes. As estradas, os caminhos e os cursos de água serão representados nas côres em que estiverem na carta ampliada e tôdas as construções por miniaturas adequadas.

Para completar, as zonas batidas pelas diferentes armas, armas automáticas, anti-carro, minas, artilharia e aviação, serão representadas por grupos de lâmpadas, cada um de sua côr, que no conjunto formam a instalação eléctrica da caixa. Os carros e as outras viaturas serão representados também por miniaturas.

Antes dos exercícios finais com fogos reais, as guarnições devem ser bem exercitadas na instrução de tiro no aquartelamento. Um bom treino pode ser conseguido com a prática do tiro reduzido e do tiro simulado. Para a metralhadora, o tiro reduzido consiste no emprêgo de metralhadoras de calibre reduzido em carreiras de tiro reduzido contra alvos re-

## Revista da Cavalaria

duzidos. Pode fazer-se num recinto fechado numa das extremidades do qual se monta uma ou mais tórres de carro e na outra, representando um terreno, estão colocados em diferentes planos os alvos representativos dos diferentes objectivos.

Às tórres em que estão montadas aquelas metralhadoras pode imprimir-se elètricamente movimentos semelhantes aos do carro em terreno variado. Os alvos também podem ser postos em movimento, e assim poderá representar-se o tiro com :

- carro e alvo parados;
- carro parado e alvo em movimento;
- carro em movimento e alvo parado;
- carro e alvo em movimento.

A carreira de tiro poderá ter 30 m. e as dimensões dos alvos devem corresponder àquelas a que seriam vistos a cêrca de 600 m.

O tiro simulado utiliza um sistema elèctrico pelo qual o apontador ao disparar a metralhadora acciona um estilete que fura entre os objectivos desenhados num pequeno cartão aquele que foi visado. Os diferentes tipos de objectivos desenhados são reflectidos num espelho metálico animado de movimento. O apontador dispara quando encontra o objectivo a visar na linha de mira.

Para o canhão o tiro reduzido é praticado também numa carreira de tiro reduzido. Usa-se o canhão normal no interior do tubo do qual se coloca um tubo reduzido. As operações de carregar e apontar são as normais, sòmente se torna necessário abrir e fechar a culatra porque o canhão não funciona com semi-automatismo. A carreira de tiro poderá ter 25 m. A esta distância estão colocados, em diferentes planos, alvos representando carros com dimensões correspondentes a distâncias entre 200 e 1.200 m. e que podem ter segundo os desejos do instrutor, movimento horizontal ou vertical, ou também os dois combinados.

Para a instrução de tiro com o canhão, o sistema elèctrico destina-se especialmente a habituar o apontador a seguir um objectivo deslocando-se em terreno variado.

Ligado à extremidade do tubo do canhão existe um estilete metálico, ao qual se encosta uma chapa metálica. Essa chapa metálica terá desenhada com uma tinta má condutora da electricidade, uma curva representativa do perfil de um terreno. Entre essa chapa e a massa do canhão intercala-se uma campainha. A uma certa distância coloca-se um quadro de papelão que terá desenhada a mesma curva mas numa escala proporcionada à distância da chapa ao quadro. Uma pontaria exacta feita à curva do quadro deve manter o estilete ligado ao canhão sobre a curva desenhada na chapa. O apontador não vê a curva da chapa e aponta unicamente à curva do quadro. Logo que a pontaria deixe de ser correcta, o estilete abandona a curva isoladora da chapa e a campainha toca acusando o erro.

Seria muito desejável que possuíssemos material deste tipo, indispensável para a instrução.

De facto, só as carreiras de tiro reduzido e as carreiras de tiro real poderão dar aos serventes de combate o treino indispensável, forçosamente muito aturado, para que as guarnições fiquem aptas a combater.

As carreiras de tiro real são mais fáceis de conseguir, pois basta encontrar nas proximidades do aquartelamento um terreno suficientemente grande, que ofereça ao mesmo tempo a segurança sempre necessária numa carreira de tiro.

Quanto à construção de carreiras de tiro reduzido, torna-se já necessária a montagem de material adequado como o que atrás ficou descrito. A construção destas últimas carreiras não pode contudo dispensar-se, pois só à custa dum gasto exagerado de munições na carreira de tiro real, se poderia substituir o treino adquirido na carreira de tiro reduzido. Além disso, só nesta o instrutor pode controlar verdadeiramente os progressos do instruendo e apresentar-lhe sempre que queira o maior número possível de casos.

Entre nós não existem carreiras de tiro para carros de combate e a sua falta é tão grande que, pode dizer-se, ainda não conseguimos obter nas diversas recrutas de serventes de carros que fizemos, pessoal suficientemente treinado para as exigências do serviço em campanha. Este facto é pois de considerar e faz prever a construção de carreiras de tiro

## Revista da Cavalaria

reduzido nos aquartelamentos das unidades de carros de combate.

A construção de pistas de obstáculos próximo do aquartelamento, tendo em vista a instrução de condução e também a de tiro, é de tãda a vantagem. A escolha de uma boa variedade de objectivos, prèviamente estudados, por forma a prever o maior número possível de casos, habituará as guarnições a conhecer muito do que lhes possa surgir em combate.

No aquartelamento, para a instrução de T. S. F., é de tãda a vantagem construir uma mesa de T. S. F. Para êsse efeito é necessário que os Esquadrões possuam um aparelho a mais. A mesa de T. S. F. será o pãsto director e a rêde será constituída pelas T. S. F. dos carros.

No terreno, a instrução, aliás como acontece com outras, deve ser progressiva e sempre baseada na imagem.

\*

E ainda como nota à margem :

Um carro pode ter sido concebido e construído com as melhores características, o seu armamento pode ter as maiores possibilidades, a blindagem à prova de grande calibre, a sua guarnição muito bem treinada, mas precisamos não esquecer que, no fim de contas, se o carro estiver impossibilitado de marchar, de fazer uso do seu armamento ou da sua T. S. F., então, nada feito.

Daqui, a extraordinária importância que assumem, para as unidades de carros, os serviços de reparação, conservação e assistência técnica do material.



# Esquadrões Moto

pelo Alferes ENNES FERREIRA



Apenas pelo desejo de colaborar na nossa Revista e de forma alguma pretendendo dar ensinamentos, me proponho escrever algumas linhas sôbre os Esquadrões Moto, sub-unidade em que sirvo há cêrca de ano e meio. Por necessidade, e é com profunda saúdade do companheiro cavalo que todo o cavaleiro o diz, teve a Cavalaria de hoje de se amoldar aos novos meios e métodos de combater, procurando no motor,

com os seus vários «cavalos de força» a velocidade e potência que se não encontram nos cavalos «de sangue».

Assim, mas não tão depressa como aqui se conta, apareceram os Esquadrões Moto, pertencendo à categoria de tropas motorizadas. Das suas vantagens e seus inconvenientes passarei a dizer alguma coisa, apenas conclusões tiradas de ano e meio de prática.

Abandonemos pois as teorias, respeitando todavia os princípios, e imaginemo-nos no campo das realidades contra as quais não há argumentos.

Estamos numa situação de reserva, normal para nós, e de repente recebemos ordem para intervir a algumas dezenas de quilómetros. MOTORES EM MARCHA! A CAVALO! EM FRENTE!: O Esquadrão parte em boa velocidade, fará uma média de 40 a 50 K.m/h com condutores hábeis. Porém a sua segu-

## Revista da Cavalaria

rança é quasi nula, de contrario, se quisermos marchar seguros, não podemos pensar na média citada, ela ficará muito, mas mesmo muito aquém. Mas, adiante! Informações seguras garantem-nos a ausência de elementos inimigos que nos possam surpreender no caminho. Chegados a determinado local paramos e, porque não temos vias de comunicação que nos possam servir, o Esquadrão apeia e inicia a pé uma marcha de aproximação por vezes de alguns quilómetros. Chegados próximo do inimigo tomamos o contacto, empenhamo-nos no combate e este desenrola-se nas suas várias fases que para o caso não interessam. O inimigo cede ante a nossa superioridade, recua mas não debanda como bom adversário que é. Persistimos no ataque, causamos-lhe baixas e ele, já desfalcado, retira sem todavia abandonar a luta. Que boa altura para carregar com um ou dois pelotões a cavalo, carregar ou fazer um envolvimento enquanto que os restantes homens, apeados, fixam ainda o adversário! Mas onde estão os cavalos? Se os houvesse, eles teriam acompanhado o nosso avanço a algumas centenas de metros de distância e logo que fôsse necessário, em poucos minutos, os dois pelotões estariam a cavalo prontos para dar o golpe de misericórdia. Mas as motos, muito rápidas, com mais de meia dúzia de cavalos de força, ficaram longe, a alguns quilómetros, porque não puderam sair da estrada, não há faixas de rolagem em pleno campo. Teríamos pois que proceder de outra forma, romper o contacto, iniciar nova marcha dos mesmos quilómetros mas em sentido contrario até junto das viaturas. E o inimigo? Esse, mais ou menos desfalcado, sem alguns homens e com uma ou duas armas automáticas inutilizadas, não deixou de existir, recompõe-se, reocupa o terreno perdido e possivelmente, tal como nós faríamos, não nos deixa sem se fazer lembrar, atinge-nos com alguns tiros, aborrece-nos com a sua impertinência. Que fizemos pois nós? A meu ver não concluímos a nossa acção, faltou-nos a velocidade não na estrada mas fora dela com que, no momento oportuno ultrapassaríamos o adversário para depois o liquidarmos. Isto é fantasia, mas a fantasia que se pode architectar da prática de muitos exercícios e instruções.

Se olharmos agora para o combate defensivo não encontramos, pelo menos tão evidentes, tais inconvenientes, toda-

## Revista da Cavalaria

via eles existem e quasi que só por uma razão, as viaturas, «motos», estão em absoluto subordinadas às vias de comunicação. Mas ainda podemos supor que actuamos numa zona cortada por muitas estradas ou caminhos o que permite, quer na ofensiva, quer na defensiva o deslocamento do grupo de motos. Porém, para que este se possa fazer os condutores hão-de ter ficado junto delas o que quer dizer, as esquadras apearam apenas quatro homens, o cabo, o atirador, o municionador e o 1.º remunicionador.

Claro que as missões destes esquadrões não são uma só mas sim várias e numas os inconvenientes apresentar-se-ão menos evidentes. Porém, este ou estes que acabo de citar hão-de verificar-se sempre, porque os esquadrões de motocicletas só têm uma maneira de combater que é «apear para o combate».

Sem quaisquer pretensões, apenas em poucas palavras aqui fica como que um relatório muito resumido dos exercícios feitos, pondo de parte este ou aquêle tema tático e visando exclusivamente o problema da viatura «moto-carro».

Um outro inconveniente, antes mesmo de apearmos parece-me ser a exagerada profundidade das colunas. Assim, um esquadrão moto a 3 pelotões, com um efectivo aproximado de 120 homens, mantendo entre as viaturas a distância regulamentar de 15 metros tem a profundidade de 700 a 800 metros, que facilmente chegará aos 1000 se nos lembrarmos do inevitável alongamento da coluna.

Mas nem tudo são inconvenientes, também algumas qualidades encontramos, embora poucas sob o ponto de vista tático, mas às quais também há que atender. O consumo é relativamente baixo, da ordem dos 6 litros aos 100 quilómetros; as viaturas dispõem tôdas, moto-carros, de uma roda sobressalente que em poucos minutos se substitui por outra que furou; permite, por boas estradas, velocidades muito apreciáveis; dado o seu pouco pêso é possível eventualmente, fazê-las transpor a braço um pequeno obstáculo.

Lembremo-nos que os alemães empregaram grandes massas de forças motociclistas no princípio da guerra que findou, contra a Polónia e contra a França, militarmente muito desorganizada. Com o andar dos tempos e logo que pela frente lhes apareceram «soldados» disciplinados, ins-

## Revista da Cavalaria

truidos e devidamente armados e equipados, os Esquadrões Moto não mais inscreveram o seu título na lista de sucessos obtidos.

Relendo agora aquilo que já escrevi quasi concludo, de mim mesmo, que tenho uma profunda fobia a estes veiculos quando na verdade gosto d'elles. Mas, não sou um desportista, um motociclista, para apreciar a boa velocidade da moto numa boa pista, a sua fôrça bastante grande ou a sua comodidade por virtudes de boas molas, nada disso, sou antes um official de Cavalaria. E é como tal que a moto me não satisfaz, não lhe encontro os quesitos necessários para o cumprimento integral das nossas missões que, sejam elas quais forem, têm de ser desempenhadas duma maneira cavaleira, sempre para diante. Se dispuzermos de viaturas TT, por exemplo do pequeno Jeep, já podemos actuar mais à nossa maneira, cumprir as nossas missões até ao fim, levar a nossa apreciável potência de fogo onde ela se torna mais útil e com pequena perda de tempo.

Já vai sendo demasiado longa a minha dissertação e tanto mais longa se atendermos à pouca competência e autoridade de quem a faz. É pois tempo de terminar, deixar em paz e sossêgo as motos que, apesar de todos os seus inconvenientes nos vão servindo e hão-de servir enquanto por cá estiverem.



# O emprêgo da D. C. A. na Cavalaria == e a utilização das actuais viaturas ==

pelo Alferes NUNO DA FONTOURA



É a primeira vez que temos a honra de escrever para a *Revista da Cavalaria*, e o modesto trabalho que apresentamos baseia-se não só no que aprendemos na Escola Prática de Cavalaria quando do estágio para conhecimento da nova Metralhadora Pesada Anti-Aérea de 20<sup>mm</sup>, como também na experiência e estudo das unidades de D. T. C. A. recentemente criadas no nosso Exército.

Felizmente já passou o tempo em que tínhamos o desgosto de ver na orgânica do nosso Exército a indicação de várias unidades que só conhecíamos no papel, e com as quais nunca tínhamos praticado. As unidades ligeiras de D. T. C. A. são exactamente das últimas que pudemos começar a conhecer na prática.

Ao abordarmos o assunto d'este trabalho, pareceu-nos preferível estudar a utilização, emprêgo e adaptação dos meios e material de que o nosso Exército dispõe a fazer considerações sobre o que deveria ter ou outros exércitos mais poderosos do que o nosso dispõem.

É sobejamente conhecido o perigo que representa, para uma tropa em qualquer situação, a incursão da aviação inimiga. Daí a necessidade da D. C. A. estar organizada e vigilante em todos os escalões. Mas é evidente que os meios ligeiros utilizados pelas diferentes unidades sem missão anti-aérea, só podem dar uns escassos resultados, contra a aviação, em pequenas fracções, porque além de facilmente se poderem dispersar, constituem um alvo pequeno à aviação inimiga. Já assim não sucede com massas de tropas mais

# Revista da Cavalaria

consideráveis, e o perigo aumenta quando estas são transportadas em viaturas, pois são excelentes alvos.

## Meios especializados de D. T. C. A.

As metralhadoras pesadas anti-aéreas de 20<sup>mm</sup>, distribuídas à nossa Cavalaria, são armas duma certa precisão, duma considerável velocidade de tiro, e deram origem aos pelotões de D. T. C. A. da nossa arma. O seu aparelho de pontaria tem dispositivos que permitem não só o tiro anti-aéreo como o tiro terrestre e anti-carro. Utilizam geralmente projectil explosivo, mas também podem utilizar projectil perfurante.

Esta arma tem um alcance máximo de 2.000<sup>m</sup>, embora possa começar a executar o tiro contra alvos que se aproximem da sua posição, aos 2.500<sup>m</sup>. A espoleta de tempos, de que é munido o seu projectil, provoca a explosão aos 2.000<sup>m</sup>. Nestas condições, utilizando a alça eléctrica preditora, de que é munida, todos os aviões que se apresentem voando a uma altura entre os 400<sup>m</sup> e os 1.500<sup>m</sup> estão em boas condições para a execução do tiro. Daí para cima já esta se torna difícil.

É dotada de dispositivos que permitem pontarias e fácil manejo em tôdas as direcções, podendo acompanhar as grandes velocidades angulares dos aviões, em relação à posição da arma, quando estes võem a pequena altitude.

Os aviões que võem às baixas e médias altitudes (menos de 2.000<sup>m</sup>), são o adversário com que os elementos destinados à protecção Anti-Aérea na nossa arma devem principalmente contar, pois os aviões que voam às grandes altitudes são geralmente aviões de bombardeamento cujo objectivo é o ataque às cidades, aos centros industriais, às grandes concentrações, etc. Assim a aviação de reconhecimento e de observação, e a aviação de bombardeamento a picar e bombardeamento a baixa cota, constituem o provável inimigo.

Considerando que as medidas de D. C. A. fazem parte da segurança imediata de tôdas as tropas, dão-se meios especializados de defesa anti-aérea não só às G. U. como também a tôdas as restantes sub-unidades. Assim ao Grupo de Cavalaria é atribuído um pelotão de D. T. C. A. de 4 metralhado-

# Revista da Cavalaria

ras pesadas A. A. de 20<sup>mm</sup>, único elemento especializado de D. C. A. existente nas unidades de cavalaria.

Conhecido o inimigo e os meios com que podemos contar, vejamos qual a missão da D. C. A. nas situações de:

Estacionamento;

Combate;

Marcha.

## Em Estacionamento

Entre as muitas medidas a executar para a segurança de uma tropa estacionada, temos que considerar como das mais importantes as de D. C. A., tanto activas como passivas, sendo tão necessárias longe como perto do inimigo.

As medidas passivas constam de um grande número de precauções, das quais não podemos deixar de destacar a dissimulação, dos parques de viaturas, das cozinhas e dos P. C., a camuflagem de tôdas as tendas e de todo o material, a dispersão irregular das tropas, etc.

As medidas activas dizem respeito especialmente ao pelotão de D. T. C. A. e consistem em estabelecerem-se no exterior do estacionamento e à sua volta, um certo número de postos de D. C. A., constituídos cada um por uma arma, (m. p. A. A. de 20<sup>mm</sup>) para com os seus fogos se oporem a que os aviões sobrevôem o estacionamento.

Se supusermos circunferências traçadas com o centro na posição destes postos e de raio igual a 1.500 metros, temos desenhado no espaço as zonas batidas por cada um deles. A colocação dos postos deve ser tal que as referidas circunferências cruzando-se cubram por completo a área do estacionamento.

Este sistema de postos, exteriores ao estacionamento, completa-se ainda com postos interiores a colocar pelos esquadrões, em altos ou pontos dominantes, e constituídos pelas metralhadoras de cavalaria montadas sobre reparo anti-aéreo.

Cada pôsto exterior terá um Vigia do Ar, em serviço permanente, que por meio de um sistema previamente preparado dará o alarme quando da aproximação de aviões ini-

## Revista da Cavalaria

migos, alarme que é transmitido a todo o estacionamento e aos outros postos.

A guarnição de cada um destes postos terá as suas tendas ou as suas barracas perto da posição da sua arma, de modo que acorra aos seus lugares ao sinal de alarme e entre logo em acção. O tiro anti-aéreo deve começar ainda antes do avião iniciar o ataque ao estacionamento, e deve ser caracterizado por uma grande concentração de fogos.

O serviço dos vigias do ar é muito importante para o completo descanso da restante tropa. Munidos de bons binóculos, devem ter recebido uma cuidada instrução, de modo a que, conhecendo bem os aviões amigos, os saibam distinguir dos aviões inimigos e evitar assim falsos alarmes.

Modernamente os estacionamentos são preparados por *Destacamentos Percursores* em cuja constituição juntamente com a secção de quartéis, tropas e diversos serviços de preparação do estacionamento, existe um *Oficial de Protecção*. Este oficial depois de estudar na carta a D. C. A. e D. C. B. do estacionamento vai reconhecer o terreno e escolher as posições das armas; estuda as medidas relativas à transmissão do alarme e estuda tanto a construção de abrigos como de locais de reunião em caso de ataque aéreo.

Os postos de D. C. A., a que acima nos referimos, devem estar montados antes da chegada das tropas, a fim de que a concentração das unidades e o assentamento de todo o estacionamento se faça já sob a protecção anti-aérea.

### Em Combate

Antes da nossa Cavalaria estar munida de armas anti-aéreas especializadas, quando qualquer fôrça se encontrava em combate e era alvo de ataques aéreos, tinha que recorrer às suas armas ligeiras para se defender, com evidente prejuízo para a acção da tropa em terra pois eram armas a menos nos fogos terrestres.

Actualmente, quando uma tropa se encontra em idênticas situações, além de tomar determinadas medidas passivas de D. C. A. como anteriormente, sabe que as medidas activas da sua protecção anti-aérea estão entregues a elementos

## Revista da Cavalaria

especiais, e só em casos extremos terá que executar a sua própria defesa. E sabe ainda que, em casos de necessidade ou quando não haja ataque aéreo, são pelo contrário as armas anti-aéreas que vêm cooperar no tiro terrestre contra as tropas e contra os blindados.

O emprêgo da D. T. C. A. em combate é variadíssimo e as suas acções são quasi tantas quantas as missões que as tropas suas protegidas têm que executar. Quer se trate de ofensiva ou de defensiva cabe aos graduados da D. T. C. A. a escolha de uma boa posição para as suas armas, a qual deve obedecer às seguintes condições:

- a) Permitir pontarias em tôdas as direcções, sendo portanto uma posição desafogada, sem árvores ou outros obstáculos à volta que prejudiquem o seu tiro, e que, caso seja possível, permita abranger um grande horizonte.
- b) Ter fáceis acessos a fim de que permita à viatura de reboque aproximar-se bastante da posição, evitando-se assim o mais possível que o pessoal dispenda tempo e energias no transporte de todo o material.
- c) Ter perto um local de abrigo para a viatura, onde esta fique camuflada evitando a denúncia ao inimigo da posição da arma, e quando este local não exista improvisar-se-há o melhor possível a camuflagem.
- d) Ter possibilidades de abrigo, para a guarnição se proteger dos fogos inimigos e da artilharia.
- e) Quando possível, possuir o comandamento necessário para com os seus tiros cooperar na acção da base de fogos.

É ao comando das unidades que compete por meio das Ordens de Operações indicar onde o pelotão ou pelotões de D. T. C. A. devem exercer a sua acção.

Na ofensiva, além de determinados pontos sensíveis (pontes, nós de comunicações, desfiladeiros, P. C., etc.) devem as armas anti-aéreas proteger as tropas empenhadas. E assim acompanham os seus lanços e mudam da posição, onde previamente se collocaram, junto da base de partida, conforme o terreno o permita e conforme o avanço fór maior ou menor.

## Revista da Cavalaria

É importantíssima a protecção anti-aérea das posições de partida e de espera, sobretudo dos carros de combate, sabido como é que os carros «Valentine» que nos estão distribuídos não possuem qualquer meio de defesa anti-aérea. Esta protecção no que se refere aos carros de combate é de importância vital, pois um dos grandes inimigos dos tanks, senão o maior, é justamente o avião. E se os carros ainda se podem ocultar bastante às vistas dos aviões quando nas posições de espera, já o mesmo não sucede desde que estejam empenhados no combate e sofrendo a conseqüente reacção da aviação inimiga. Ora com a m. p. A. A. de 20<sup>mm</sup> que nos está distribuída é muito difícil fazer a protecção de tropas mecanizadas em combate em virtude da característica destas tropas ser o movimento e a velocidade e por essa arma A. A. executar o fogo só quando em posição no terreno, tornando-se assim impossível acompanhar os lanços dos carros. Desta forma e devido às demoras nas entradas em posição, seria muitas vezes conveniente a utilização de viaturas T. T., munidas de plataforma para uma arma anti-aérea, como tem o exército americano e também tinham os alemães, para se poder executar o tiro em marcha.

Na defensiva a protecção anti-aérea se bem que talvez mais trabalhosa, tem muito mais possibilidades de ser eficiente, nomeadamente quando se trate de uma defensiva sem espírito de recuo. Nesta hipótese são os postos anti-aéreos colocados paralelamente à frente podendo até mesmo cooperar nos fogos de terra ou anti-carro, quando o seu número o permitir. Normalmente serão colocados nos pontos mais sensíveis conforme a necessidade do comando.

### Em Marcha

A marcha será talvez das situações tácticas referidas aquela que mais prejuízos sofre com os ataques da aviação. Um ataque aéreo feito de surpresa, a uma coluna em marcha, pode ter conseqüências muito funestas, e a boa execução da marcha sofre muito se o perigo da aviação fôr constante.

O oficial encarregado da protecção A. A. duma coluna em marcha, para o bom desempenho da sua missão necessita

## Revista da Cavalaria

de ter em atenção o estudo detalhado na carta do itinerário, a fim de escolher os mais adequados processos de protecção e as melhores posições para os postos de D. C. A. Sendo possível deve reconhecer essas posições e verificar se a defesa é exequível desde o ponto inicial até ao fim e procurar ter completo conhecimento da maneira como a marcha vai ser executada; horas de partida e chegada, velocidade de marcha, profundidade da coluna.

A defesa de uma coluna em marcha pode ser fixa ou móvel.

### *A Defesa Fixa:*

Consiste na instalação de postos de D. C. A. ao longo de todo o itinerário de marcha e antes do início da marcha, os quais irão retirando sucessivamente depois da passagem de toda a coluna. Esta defesa fixa chama-se *contínua* quando todo o itinerário fica debaixo da protecção das armas anti-aéreas pela sobreposição das zonas batidas, e será *descontínua* quando, devido, ou aos poucos meios disponíveis ou à grande extensão do itinerário, essa protecção não possa cobrir completamente toda a sua extensão.

Com os pelotões de D. T. C. A. da nossa Cavalaria (4 armas) a protecção contínua executa-se colocando as armas de 3 em 3 quilómetros, para garantir assim a possibilidade do avião inimigo ser batido pelos fogos de dois postos contíguos. A extensão do itinerário protegido por cada pelotão é portanto de 12 quilómetros, donde se vê que só pode surtir efeito na protecção de uma coluna de Infantaria que se desloca vagarosamente e em etapas pequenas. Para uma coluna hipo ou motorizada a protecção tem que ser descontínua e assim a D. C. A. deve ser preparada com antecedência em locais onde o itinerário de marcha é mais desprotegido e descoberto.

### *A Defesa Móvel:*

É aquela que está naturalmente indicada para proteger uma coluna motorizada cujas etapas são de grande extensão. Pode também ser contínua e descontínua, e executa-se reti-

## Revista da Cavalaria

rando os postos de D. C. A. depois da passagem da coluna, indo formar na cauda desta. No primeiro alto os postos devem ultrapassar a coluna a fim de irem tomar posições no itinerário de marcha, à frente da testa da coluna, em locais prèviamente estudados pelo oficial encarregado da protecção anti-aérea e aprovados pelo comando. Por esta forma se garante a protecção durante a etapa seguinte.

Êstes postos isolados, devem ser comandados por sargentos, tendo o pessoal uma instrução cuidada, pois executam os fogos e entram em posição em quási completa independência.

Os exércitos mais poderosos executam a protecção anti-aérea das suas colunas motorizadas sem necessidade desta precipitação de mudanças de posição e descontinuidade na defesa pois possuem como atrás se disse viaturas que acompanham a coluna e às quais estão adaptadas as armas anti-aéreas que executam essa defesa muito mais eficazmente pois estão sempre prontas para entrar em acção.

### *Utilização das Viaturas:*

Como é nossa opinião, afirmada no principio dèste artigo, de que devemos estudar os nossos meios e adaptá-los o mais possivel às necessidades, fizemos na nossa unidade, durante a instrução, experiências na idéia de com os nossos recursos utilizarmos também viaturas que armadas com a metralhadora pesada A. A. de 20<sup>mm</sup> pudessem acompanhar as colunas motorizadas, sempre prontas a entrar em acção.

Assim verificámos que a nossa arma A. A. colocada em cima da viatura que é actualmente destinada ao transporte do canhão anti-carro, tem possibilidade de executar pontarias, e bem assim os seus fogos, em tôdas as direcções, com todos os serventes nos seus lugares e com todo o restante material arrumado. Verificámos também que a m. p. A. A. montada sôbre o rodado é içada pelas calhas especiais da viatura com a mesma facilidade do canhão anti-carro, e que uma vez em cima podemos retirar novamente pelas calhas o rodado deixando a arma assente em cima da viatura. Notá-

## Revista da Cavalaria

mos também que mediante uma pequena adaptação do engate do rodado este pode ser rebocado pela viatura referida.

Vimos ainda que o canhão anti-carro é facilmente rebocável pela viatura «Fordson» que actualmente se destina ao reboque da m. p. A. A.

Desta forma há possibilidade da m. p. A. A. executar os fogos de cima de plataforma móvel e ao mesmo tempo de facilmente poder entrar em posição no terreno.

A divulgação da forma de utilizar o material permitindo trocar entre si, sem inconveniente de maior, as viaturas destinadas ao canhão e à metralhadora p. A. A., pareceu-nos interessante pois o seu conhecimento pode dar ao comando uma maior facilidade de actuação em emergências como as que atrás indiquei.

Quanto às vantagens ou inconvenientes de tornar definitiva a instalação referida, é assunto que transcende o âmbito deste artigo.





# Temas táticos

pelo Ten.-Coronel AGUIAR FERREIRA

## Tema n.º 6

### *A execução da retirada:*

Podemos supor que, conforme a previsão feita, todo o dia 9 se passou sem que o inimigo tivesse atravessado a fronteira. O dispositivo defensivo previsto na Ordem para a ocupação da posição inicial, instalou-se na tarde de 9, e ao anoitecer tudo estava a postos.

Na manhã de 10, o Com. do G. C. D. 4, prevendo não ser provável que a acção do inimigo o obrigue a retirar antes

# Revista da Cavalaria

do anoitecer dêste dia, vai dar as suas ordens para a eventual rotura do combate e retirada ulterior.

## *Idéia da manobra:*

Vimos que idéia geral da operação consiste na oportuna retirada para a posição intermédia de **Carefa**, realizando a rotura a horário, mantendo o contacto e retardando o inimigo segundo a estrada **Arronches — Monforte**, e prevendo a ulterior retirada para a linha geral de **Monforte**. Desta forma, mesmo que a rotura do combate se imponha na noite 10.11, o Com. tem a possibilidade de cumprir integralmente a missão recebida, isto é, assegurar a posse do nó de comunicações de **Monforte** até ao anoitecer de 11. No caso, mesmo, de o inimigo não atacar em 11, a retirada ulterior pode realizar-se directamente para a posição de **Monforte** segundo ordens posteriores a dar nesta eventualidade, porque, como vimos ao estudar os factores da decisão, a posição intermédia de **Carefa** tem o grave inconveniente de estar no interior de uma grande região arborizada. Estas regiões são óptimos ambientes para uma guerra de chicana, mas para se realizar uma manobra em retirada voluntária têm o inconveniente de não disporem de campos de tiro e de observação, de modo que o combate é forçoso.

A idéia de manobra poderá pois ser apresentada da forma seguinte:

## É minha intenção:

- retirar oportunamente para a linha **Barrinho do Gaspar**  $\triangle$  — **Carefa-Moreiros**  $\triangle$ , onde me estabelecerei em condições de oferecer ao inimigo uma nova resistência;
- realizar a rotura do combate a horário;
- manter o contacto e retardar o inimigo segundo o eixo da estrada **Arronches — Monforte**;
- prever uma ulterior retirada para a linha geral **Listra**  $\triangle$  — **Guerros — Monforte — Belo**  $\triangle$ .

## Revista da Cavalaria

\*

Para preparar a rotura e pôr em execução a idéia de manobra, é necessário determinar a forma como o dispositivo inicia e realiza a rotura, indicar as regiões em que cada um dos seus elementos aguarda ordens para a nova instalação defensiva, fixar os elementos a deixar em contacto, bem como as condições de retirada dêstes; finalmente deverá conter as indicações sôbre a forma de cobrir e proteger a retirada.

### *A rotura do contacto:*

Esta será executada a horário, e conseqüentemente em função de uma hora H a determinar oportunamente e a comunicar aos elementos do dispositivo pelos meios mais rápidos (sinais ópticos, telefone, T. S. F.).

Os eixos de retirada a fixar aos agrupamentos dependem essencialmente das suas zonas de emprêgo futuro. Torna-se pois necessário que o Com. tenha já idéias seguras sôbre a forma de ocupar a nova posição, para serem determinados os itinerários mais convenientes. Convém porém ter presente que tôdas as alterações importantes do dispositivo inicial se traduzem em demoras e perturbações na eficiência do conjunto, pelo que é por vezes preferível não alterar êsse dispositivo mesmo quando se não adapte perfeitamente à nova posição a ocupar; sômente quando haja antagonismo evidente entre a idéia de manobra para a ocupação da nova posição defensiva e o dispositivo anterior êste deve ser alterado. Ora na posição defensiva intermédia de Barrinho do Gaspar  $\Delta$  — alturas de Amendoeira-Carefa-Moreiros  $\Delta$ , a noção fundamental do esforço continua a realizar-se sôbre a estrada Arronches-Monforte que é o eixo de retardamento fixado superiormente para o G. C. D. 4, esforço defensivo êste que deve coordenar-se intimamente com a ocupação das alturas de Amendoeira para interceptar o vale da Sr.<sup>a</sup> do Rosário; e se repararmos que estas duas acções coordenadas precisarão de ser cobertas a Sul e a Norte, veremos uma perfeita identidade na concepção geral da defesa nas duas posições,

## Revista da Cavalaria

e conseqüentemente dispensável qualquer alteração do dispositivo.

É natural que o primeiro agrupamento a retirar seja o C. Res. n.º 3 que ocupa Arronches, porque a sua rotura do combate é mais difícil e morosa (situação além do **Gaia**; tropa de infantaria a embarcar em caminhões). Este agrupamento retirará evidentemente pela estrada de Monforte para as proximidades de Carefa onde aguardará ordens.

Pode dizer-se que os restantes agrupamentos em 1.º escalão estão em igualdade de circunstâncias, e assim todos êles retirarão às H + 10<sup>m</sup>.

### *Elementos de contacto :*

A hora de retirada dos elementos de contacto variará conforme a rotura do combate se realize de dia ou de noite. Neste último caso, poderão retirar somente de madrugada; se fôr de dia, não deverão ser obrigados a retirar depois do tempo estritamente indispensável para que os elementos do dispositivo ganhem a distância necessária que os ponha fora do alcance dos fogos eficazes do inimigo; na maior parte dos casos 30<sup>m</sup> serão suficientes.

### *Cobertura da retirada e retardamento :*

A cobertura da retirada tem uma importância diferente segundo as regiões que se consideram. As proximidades da estrada de Monforte, sobretudo a Sul, têm uma maior importância, não só porque esta é o eixo de retirada do conjunto, como é por ela que retira o elemento mais delicado para esta operação: a infantaria.

Assim, a retirada do C. Res. n.º 3 será coberta, e recolhidos os seus elementos de contacto, pela reserva a instalar na crista 314 para retardar a progressão do inimigo segundo o eixo da estrada.

A cobertura da retirada dos restantes agrupamentos poderá ficar a cargo destes, para o que constituirão as suas guardas de rectaguarda privativas a instalar inicialmente numa linha geral que cubra a Norte e a Sul a posição da reserva.

# Revista da Cavalaria

\*

A Ordem de Operações que traduz esta concepção poderá ter a forma seguinte:

G. C. D. 4  
N.º.....

P. C. em 10/10/...  
às 08h00

## Ordem de operações n.º ...

### Para a rotura do combate

#### I — Situação e missões:

1 — As forças inimigas ainda não transpuseram a fronteira.

Não é provável que a acção do inimigo nos obrigue a retirar antes do anoitecer de hoje 10.

2 — O G. C. D. 4 tem a missão de retardar a progressão do inimigo segundo o eixo **Arronches — Monforte**, assegurando em última instância e no mínimo até ao anoitecer de 11, a posse do nó de comunicações de **Monforte**, barrando em especial a estrada **Monforte — Veiros**.

— Meios suplementares: 1 C. At. e 1 Pl. Met., ambos A. T.

#### II — Idéia da manobra:

3 — É minha intenção:

— retirar oportunamente para a linha **Barrinho do Gaspar — Carefa — Moreiros**  $\Delta$ , onde me estabelecerei em condições de oferecer ao inimigo uma nova resistência;

— realizar a rotura do combate a horário;

— manter o contacto e retardar o inimigo segundo os eixos **Escarninhos — Sr.ª do Rosário — Amendoeira** e estrada **Arronches — Monforte**;

— prever uma ulterior retirada para a linha geral **Listra**  $\Delta$  — **Guerros**  $\Delta$  — **Monforte** — **Bello**  $\Delta$ .

# Revista da Cavalaria

## III — Disposições:

4— A retirada será iniciada à hora H a materializar por um foguetão vermelho lançado do meu P. C., e a transmitir pela T. S. F.

5— Execução da retirada:

a) Centros de resistência:

— N.º 1: retira à hora H + 10<sup>m</sup> por **Roque Vaz — Sr.ª do Carmo-Barrinho do Gaspar**  $\Delta$ , onde aguarda ordens prevendo a ocupação do esporão sobranceiro à linha férrea.

— N.º 2: retira à hora H + 10<sup>m</sup> por **Belmonte — M. de El-Rei — Sr.ª do Rosário — Amendoeira**, onde aguarda ordens prevendo a ocupação das alturas imediatamente a E. de **Amendoeira**.

— N.º 3: retira à hora H pela estrada **Arronches — Monforte**, aguardando ordens na região de **Carefa** cuja ocupação preverá.

— N.º 4: retira à hora H + 10<sup>m</sup> por **Monte Lobato — Moreiros**  $\Delta$ , onde aguarda ordens prevendo a ocupação das alturas de **Moreiros**  $\Delta$ .

b) Pl. D. T. C. A. retira com o C. Res. n.º 3 para **Alfeirões**.

6— Elementos de contacto: os C. Res. deixarão em contacto até  $\frac{1}{4}$  do seu efectivo. Se a rotura se realizar de noite, estes elementos retirarão às 04h00; se a retirada se realizar de dia, retirarão às H + 30<sup>m</sup>.

7— Cobertura da retirada:

a) Guarda da retaguarda: a reserva (2 Pl./2.º E. Cav.) dispondo do Pl. Cav. do C. Res. n.º 3, sob o comando do Cerrafila, instala-se à hora H na crista 314 a Norte de **Safra**  $\Delta$ , a um e outro lado da estrada **Arronches — Monforte** que interceptará, para cobrir a retirada do C. Res. n.º 3 e recolher os

## Revista da Cavalaria

elementos deixados em contacto em **Arronches** e retardar ulteriormente o progressão do inimigo segundo os eixos **Safra — Amendoeira** e estrada **Arronches — Monforte**. Terminada a sua missão ao transpor a crista de **Carefa**, vai reorganizar-se na região de **Cabanas**.

b) Os C. Res. n.º 1, 2 e 4 cobrirão a sua retirada com elementos próprios a estabelecer inicialmente na linha geral **Roque Vaz — Safra**  $\Delta$  — **M. do Lobato**, os quais retardarão a progressão do inimigo segundo os respectivos eixos de retirada.

8 — Reconhecimentos e balizagem dos itinerários a executar desde já.

### IV — *Ligação* :

9 — P. C. : retira na retaguarda do C. Res. n.º 3, prevendo desde já a sua instalação em **Alfeirões**,

10 — C. Tm. : prevê desde já a sua instalação em **Alfeirões**.

### V — *Serviços* :

11 — As viaturas de munições reabastecem-se em... às ..h..

12 — P. S. : retira à minha ordem, prevendo desde já a sua instalação em **Fontainha**.

13 — P. S. V. : retira à minha ordem, prevendo a sua instalação em **Marcela**.

14 — Sec. Rep. e T. C. 2 : prevêem desde já a sua retirada para **Monforte**.

O Comandante do G. C. D. 4

F.....

ten.-cor.

Distribuição (p. l.)

# REMONTA NA

---

# IRLANDA

## RELATÓRIO

pelo Major MARQUÊS DO FUNCHAL



Nomeado por portaria de 10 de Julho de 1943 publicado em *O. E.* n.º 10, 2.ª Série de 22 do mesmo mês para ir à Irlanda para compra de cavalos parti de avião em 18 do referido mês descendo em Bristol.

Pelas condições actuais do estado de guerra, tive de estar três dias em Londres a fim de conseguir passagem de avião para a Irlanda onde cheguei no dia 23 de manhã tendo ali sido aguardado no aeroporto de Collinstown pelo nosso vice Consul Honorário Snr. Kevin Kenny que havia sido prevenido por telegrama enviado pela nossa embaixada de Londres<sup>(1)</sup>. Para desempenho desta missão tive como colaboradores o Capitão Helder Martins e Ten. Vet. Prostes da Fonseca ambos da G. N. R., pelo que foi constituída sob a minha chefia uma comissão encarregada da compra de 30 cavalos sendo 15 destinados ao Exército e 15 para a G. N. R.;

---

(1) Vice Consul Português, Dublin — missão militar portuguesa composta pelo Cap. Sousa Coutinho, Cap. Helder Martins e Tcn. Prostes Fonseca devem chegar à Irlanda por avião próxima 6.ª feira 23 de Julho para o fim de comprar cavalos para o Exército Português. Favor auxiliá-los de tôdas as maneiras e estabeleça ligação autoridades competentes com o fim de manter contacto directo com fornecedores que já solicitaram bons officios do Alto Comissário do Eire em Londres.

## Revista da Cavalaria

Aquêles comprados para o Exército foram com a idéia de serem sobretudo destinados a cavalos de obstáculos e portanto de poderem entrar num futuro relativamente próximo, em concursos hípicas, se a aclimatação os não impedir.

Como já existiam quando parti para a Irlanda, um lote de cavalos Irlandeses com 4 anos de idade em média, adquiri cavalos um pouco menos novos.

Assim foram comprados cavalos tendo entre cinco e oito anos de idade. Contra a nossa expectativa o embarque dos cavalos foi feito aproximadamente dois meses mais tarde do que estava calculado quando de Portugal parti.

Este facto foi devido ao único barco que os poderia trazer o *City of Dublin* ter tido que entrar em urgente reparação em vez de navegar na data prevista.

O atraso na saída do barco teve como resultado um aumento de despesa que affectou a média do valor pelo qual ficou cada cavalo, visto estarem todos os cavalos comprados e reunidos em fins de Agosto tendo só embarcado em 2 de Novembro.

Porém os cavalos quasi todos de p. s., em preço de custo podem considerar-se baratos tendo saído à razão de 15.056\$50 esc.,<sup>(1)</sup> preço este que se obteve através de discussões amigáveis e resultado também da falta de concorrência àquêlê género de cavalos que antes da guerra eram adquiridos em especial pelas comissões de remonta Suíça, Belga e Francesa que sempre apreciaram muito o cavalo Irlandês podendo dizer sem grande perigo de erro que o Exército Suíço costumava comprar anualmente cerca de 1.600 cavalos e o Belga 800, sendo destes cavalos que elles escolhiam alguns para desporto.

Eram porém alguns cavalos adquiridos em provas hípicas, mas actualmente nos concursos hípicas poucos aparecem em boas condições de aquisição devido ao seu elevado preço ou então por estarem esforçados.

---

(1) A média do preço do custo por cavalo foi elevada sensivelmente ao dobro (30.434\$00) atendendo às despesas obrigatórias e bastante elevadas de transporte, seguros, alimentação e trato dos cavalos reunidos em Dublin de 16 de Agosto a 2 de Novembro aguardando transporte, que estava marcado para Agosto e que foi sendo sucessivamente adiado.

## Revista da Cavalaria

Assim tivemos que os adquirir entre aquêles que já tinham prestado provas com obstáculos tais como caçadas, cross country marcados, steeple chase e corridas de sebes.

Visitámos por isso vários proprietários possuidores de cavalos do género desejado.

Foram os cavalos escolhidos entre muitas dezenas e tanto os regeitados como os que se compraram foram montados pelo Cap. Helder Martins e por mim e experimentados em pequenos saltos.

Para as várias experiências não havia grande dificuldade pois existia sempre bom terreno em qualquer ponto onde tínhamos que experimentar cavalos.

Êstes terrenos são sempre relvados, relva esta que a maior parte das vezes é pastagem que cresce sempre, mesmo quando pisada, devido ao clima bastante úmido e com grande persistência de chuvas.

A presença da comissão Portuguesa na Irlanda para compra de cavalos causou uma impressão animadora para todos aquêles que ali se encontram ligados àquêle negócio.

Como em geral uma boa parte da população nisso está interessada resultou que desde a nossa chegada até à partida os periódicos freqüentemente se referiram com interêsse à estadia da nossa comissão tal como se tivesse ido incumbida da compra de umas centenas de cavalos.

O facto porém importante para a Irlanda era de o Governo Português estar interessado na aquisição de cavalos Irlandeses cujo crédito já sobejamente reconhecido por outros govêrnos seria mantido pelo nosso que de futuro os continuaria a ali adquirir.

Percorremos de automóvel uma boa parte da Irlanda Sul e arredores de Dublin a fim de poder escolher bem à vontade os cavalos que necessitávamos.

Existe possivelmente entre nós a impressão de que o casco dos cavalos Irlandeses é muito fraco para os nossos terrenos.

Porém não é assim, visto termos escolhido de preferência cavalos habituados ao terreno duro.

O terreno embora com erva durante todo o ano, macio e elástico não é mole e apresenta um solo de «limestone» pedrinha miuda que dá dureza ao casco do cavalo.

## Revista da Cavalaria

As pastagens são muito boas em princípio, devido ao clima temperado e úmido dando como resultado a existência de magníficos fenos.

Os terrenos são também muito férteis.

As aveias são ceifadas em geral em Agosto e têm um grão muito carnudo e macio.

Os fenos chegam a ser cortados duas vezes por ano e encontram-se em abundância.

A ração em geral é constituída por (7 kg.), de aveia grada distribuída em 3 ou 4 pensos e outros tantos pensos de feno. Também é distribuída alguma palha mas não tão cortada como a nossa dando em resultado que os cavalos quando chegam a Portugal por vezes, de entrada pegam melhor na nossa palha que no feno pois este em geral não é muito bom.

A escolha dos cavalos adquiridos para o nosso Exército recaiu principalmente sobre o p. s., como se verifica pelos seus pedigrees. Deu-se este facto porque sendo estes cavalos melhores que quaisquer outros e os seus preços para nós inacessíveis antes da guerra, actualmente puderam ser comprados em melhores condições devido à falta do mercado externo.

Alguns destes cavalos já haviam prestado provas de competição e assim *Artillerist*, *Macgriffin*, *Second Front*, *Sir Echo* e *My Gallant Grey*, em corridas várias; *To The Skies* estava sendo preparado para steeple; *Silver Spring* estava sendo preparada para concurso hipico e tomou parte nalgumas provas no concurso hipico de Dublin em Agosto do corrente ano.

Os restantes tinham tomado parte em caçadas onde têm que transpôr vários e variados obstáculos no campo tais como, sebes, valas, valados, muros, cancelas; apenas *Dublin* não estava preparado para prova alguma mas tinha habilitade para saltar.

Para terminar devo dizer que me encontro satisfeito com o resultado do serviço para que fui incumbido pois o pude desempenhar à minha vontade o que por vezes por circunstâncias e motivos que não estão na nossa mão tal não sucede.

(Segue a relação dos cavalos adquiridos.)

# Revista da Cavalaria

## Designação dos cavalos

N.º	Nome	Sexo	Côr	Idade	Filiação	Obs.
16	COUNT HIRAM <i>Cuanhama</i>	Cav.	Lazão	1937 6 anos	<i>Prince Hiram</i> <i>Lady Esmond</i>	P.S.I.
17	MY HOLLOW <i>Malange</i>	»	Cast.	1936 7 anos	<i>Hallowmas</i> <i>My Jess</i>	P.S.I.
18	MY GALLANT GREY <i>Zuari</i>	»	Ruço	1938 5 anos	<i>Empire Builder</i> <i>Pistoia</i>	P.S.I.
19	SIR ECHO <i>Mandovi</i>	»	Lazão	1937 6 anos	<i>Adieu</i> <i>Sunny Hill</i>	P.S.I.
20	ARTILLERIST <i>Xaporá</i>	»	»	1938 5 anos	<i>Horus</i> <i>Silver Lady</i>	P.S.I.
21	TO THE SKIES <i>Marracuene</i>	»	»	1936 7 anos	<i>Salamis</i> <i>Souplesse</i>	P.S.I.
22	SEATOI <i>Luòango</i>	»	Cast.	1935 8 anos	<i>Yutoi</i> Mãe filha de <i>Sea Flier</i>	
23	GREEN GLEN <i>Quanza</i>	»	Lazão	1938 5 anos	<i>Monarch of the Glen</i> <i>Green Park</i>	P.S.I.
24	MAC GRIFFIN <i>Mujilo</i>	»	Preto	1937 6 anos	<i>Birthright</i> <i>Garrick Shore</i>	P.S.I.
25	DUBLIN <i>Limpopo</i>	»	Lazão	1938 5 anos	<i>Lord Bill</i> <i>Lady Atholine</i>	P.S.I.
26	SECOND FRONT <i>Tete</i>	»	»	1937 6 anos	<i>Rosolio II</i> <i>La Gounda</i>	P.S.I.
27	SILVER SPRING <i>Gaza</i>	Égua	»	1937 6 anos	<i>Ut Majeur</i> <i>Darrel</i>	P.S.I.
28	GRANTSTOWN <i>Ambriz</i>	Cav.	»	1934 9 anos	<i>San Vincent</i> <i>Miss Fury</i>	P.S.I.
29	<i>Humbe</i>	»	Cast.	1934 9 anos	<i>Free from the Pride</i>	
30	FEAR BEAG <i>Cuamato</i>	»	»	1937 6 anos	<i>Cottage</i> Mãe-filha de <i>Baytown</i>	

NOTA — Os cavalos P. S. I. têm certificado de origem extraído do Stud Book Inglês.



# “RAIDS”

pelo alferes LEMOS DA SILVEIRA

**N**a época em que a Cavalaria sofreu uma série de transformações e aperfeiçoamentos parece-nos ser serviço que se presta à Arma fazer um trabalho em que se vulgarize a idéia que as unidades em que não houve supressão do cavalo devem, mais do que nunca, manter intactas e elevadas ao mais alto grau duas características que lhe são indispensáveis na guerra moderna: *velocidade e resistência*.

Na realidade, uma tropa a cavalo para conseguir acompanhar tropas mecanizadas, cooperando nas suas acções — concepção moderna acerca da Cavalaria — terá necessariamente de ser rápida e resistente.

Parece, pois, não haver dúvida que é necessário cultivar essas qualidades. E isso afigura-se-nos ser o mais sério e convincente dos argumentos a favor dos raids, provas de paz que devem preparar para campanha.

## Revista da Cavalaria

Em Portugal instituíram-se duas competições do género «raid colectivo com provas diversas»: a *Prova de reconhecimento táctico* e, mais modernamente, o *Campeonato militar de capacidade e resistência de marcha*. Mas a estas provas falta o carácter público, geral, a fim de que todos possam verificar os progressos conseguidos e aproveitar os conhecimentos adquiridos.

Creemos, portanto, que é de alto interesse e grande alcance a criação de pequenos raids regionais, periódicos, servindo de preparação para um *Raid Nacional Militar*, clássico (individual) e anual, cujos resultados, conhecidos pela publicação dum relatório detalhado, possam servir para o conhecimento geral.

Por estas razões julgámos interessante e aproveitável para todos os que gostam do cavalo, e se servem d'ele, escrever sobre as «corridas de resistência» — desejando que semelhantes provas voltem a disputar-se no nosso país.

Faltando-nos a experiência, visto o nosso último raid ter tido lugar em Vila Franca de Xira no verão de 1930 e nessa altura ainda conhecermos os cavalos só «de vista», fomos obrigados a produzir um trabalho baseado apenas em conhecimentos que colhemos em livros da especialidade, de autores que tomaram parte em raids de fama mundial.

Mas há coisas que não se aprendem lendo, sòmente praticando... E por isso achamos indispensável a organização de raids — escola de ousadia e de método, a um tempo, para os cavaleiros de exterior; critério de velocidade e de resistência para os cavalos de guerra — que reúnem tôdas as condições que se devem exigir de provas cujo fim real é realizar e pôr em evidência os progressos da educação militar e equestre dos oficiais de Cavalaria.

### Definição

«Raids» são as grandes marchas de cavaleiros isolados (individuais) ou de grupos de cavaleiros (colectivos) em que haja de se pôr à prova as qualidades de velocidade e de resistência (fundo) do cavalo.

# Revista da Cavalaria

## Classificação

Há várias espécies de raids:

1. *Colectivos* { de velocidade sôbre longa distância.  
com provas diversas.
2. *Individuais* { de velocidade pura sôbre longa distância.  
com percurso de longa distância e per-  
curso de velocidade.  
com provas diversas.

a) Raid colectivo de velocidade sôbre longa distância:

Trata-se de levar a grande distância um grupo, o mais rapidamente possível, de forma que cavalos e cavaleiros estejam em boas condições à chegada.

É o problema que, desde todos os tempos, aparece em campanha...

«Para grandes trajectos, andamento lento (passo)» disse o general Lewal; «o passo é o galope das grandes marchas» afirma um provérbio árabe.

Na maioria dos casos, os ferimentos são mais de temer que a fadiga.

A capacidade do chefe, o seu tacto, o seu saber, o seu prestígio, constituem o factor capital.

b) Raid colectivo com provas diversas:

Especialmente úteis para apreciar o valor dum grupo de cavalos e de cavaleiros.

A «prova de reconhecimento tático», que como atrás dissemos está perfeitamente incluída neste género de raid, consta de duas partes:

- 1) Marcha de 130 km. aproximadamente (à média de 5 km./h.), seguida de um galope de 2.600 m. (a 300 m./m.);
- 2) Percurso de campo ou em campo de obstáculos, numa extensão aproximada de 2 km., ao galope largo.

## Revista da Cavalaria

Últimamente, no final da Escola de Recrutas, tem-se pôsto em prática o «campeonato militar de capacidade e resistência de marcha», para patrulhas (um pelotão), consistindo a prova:

- 1) marcha de 90 km., seguida dum galope de 2 km.;
- 2) percurso de obstáculos no campo, 2 km.

Dos ensinamentos técnicos que estas competições forneceram, ou das conclusões que se tiraram, nada nos consta. E, como afirmámos, os raids só têm interesse se dêles resultarem esclarecimentos novos para a questão do emprêgo do cavalo em campanha e se a experiência que adquirem os concorrentes fôr para todos os seus camaradas fonte de preciosos ensinamentos...

c) Raid individual de velocidade pura sôbre longa distância :

O seu fim é responder à interrogação: qual é a velocidade máxima que um cavalo pode conseguir numa dada distância?

O exemplo dêste tipo de raid é o Bruxelas-Ostende, corrido em 27 de Agosto de 1902.

Eis as condições: raid militar internacional, em estrada; 132 km., sem penalização respeitante ao estado do cavalo à chegada.

Parte-se de Bruxelas; é preciso chegar a Ostende o mais rapidamente possível. Nada mais...

Partiram 60 concorrentes pertencendo a oito nações (Bélgica, França, Inglaterra, Holanda, Noruega, Rússia, Suécia e Suíça), mas somente 29 atingiram a meta. Os restantes 31 ficaram pelo caminho (14 não chegaram ao 60.º quilómetro e 17 não passaram o 100.º), tendo 15 cavalos morrido em plena estrada.

O vencedor, «Courageux» montado pelo tenente Madamet (França), efectuou o percurso em 6 horas, 54 minutos e 51 segundos (velocidade média de 19,2 km. h.).

Verdadeira corrida da morte, esta prova não será jamais repetida em semelhantes condições. Mas dela se tiraram grandes lições...

## Revista da Cavalaria

d) Raid individual com percursos de resistência e de velocidade:

Não se trata de velocidade pura, mas, na nossa maneira de ver, da forma mais interessante de raid, visto que nele o cavaleiro pode explorar racionalmente as forças do seu cavalo de maneira a fazer-lhe dar o máximo de rendimento.

Comportam sempre um ou mais percursos de longa distância, seguidos dum percurso de velocidade mais curto.

O tipo dêste raid é o Paris-Rouen-Deauville, disputado de 12 a 15 de Agosto de 1903.

Condições: raid em duas étapes; a primeira (percurso de resistência), Paris-Rouen (130 km.), para ser feita entre 13-15 horas (velocidade média máxima de 10 km./h.); a segunda (percurso de velocidade), Rouen-Deauville (85 km.), sem limite de velocidade, para classificação.

O vencedor foi «Midas», com o tenente Bausil, que cobriu a segunda étape em 4 horas, 14 minutos e 45 segundos (velocidade média de 20,02 km./h.).

Vinte e três concorrentes atravessaram a meta com menos de uma hora de diferença; os 28 partidos de Rouen percorreram os 85 km. à velocidade média de 17,65 à hora, enquanto os 20 primeiros do Bruxelas-Ostende atingiram a custo os 16 à hora; o 24.º classificado ultrapassou ainda a velocidade de 16 à hora, enquanto o 10.º do Bruxelas-Ostende obteve justamente 15 à hora.

Foram êstes os resultados verdadeiramente satisfatórios do raid, cujo conjunto de exigências constitui um todo absolutamente coerente e perfeitamente combinado.

e) Raid individual com provas diversas:

O seu fim é de revelar o valor do melhor cavalo por meio de provas diversas compreendendo um ou vários percursos de longa distância.

Apresentam analogias com o Campeonato do Cavalo de Guerra, não incluindo porém prova de picadeiro, nem de obstáculos.

O raid internacional Milão-Turin, verdadeiro raid individual com provas diversas, disputado em Maio de 1935,

# Revista da Cavalaria

constou das seguintes partes: uma étape de 100 km. no mínimo de 8 horas e no máximo de 10; outra étape de 100 km. no mínimo de 7 horas e no máximo de 9; um steeple de 4 km. no Hipódromo de Turin.

O vencedor da competição, que era aquêlê que tendo cumprido as duas provas preliminares ganhava o steeple, foi «Scandale» montado pelo capitão Sougnac (França).

Êste género de raid pôde fornecer uma excelente base de selecção para a escolha de reprodutores. Os futuros ganhões da Coudelaria de Alter eram submetidos obrigatoriamente a uma prova dêste tipo, que durava três dias: marcha de 80 km. em 12 horas, ou seja a 6,6 km./h. de média; marcha de 24 km. em 2 horas; 3 km. numa pista com oito obstáculos, em galope de 400 m./m.

## Utilidade

Os raids são úteis? Certamente, visto que levam os cavaleiros a conhecer o que se pode pedir a um cavalo como velocidade e como resistência.

Mais ainda: são necessários. Como tôdas as provas destinadas a submeter a um critério justo as capacidades físicas e morais do homem, os raids são necessários porque completam admiravelmente a instrução equestre e militar dos oficiais e porque dessas competições resultam leis e principios novos para a trenagem e emprêgo do cavalo nas grandes marchas.

Os raids, com efeito, não são apenas interessantes para os jovens oficiais que neles entram e para aquêles que, menos felizes, devem contentar-se em vê-los correr: a preparação dum cavalo, o pôr em condição, são coisas instrutivas para todos os que têm gôsto pelo cavalo.

## Seu valor

O trabalho de preparação para uma tal prova leva cada dia aquêlê que o pratica a uma série de descobertas que completam a sua educação de «homem de cavalos»: ritmo dos andamentos, velocidade de marcha, emprêgo do galope ou do trote, duração dos descansos, cuidados a ter em mar-

# Revista da Cavalaria

cha e durante as paragens, todos os detalhes relativos a alimentação e ferração, e quantas outras coisas indispensáveis para um cavaleiro militar completo.

«Adquiri em três dias conhecimentos que dez anos de quartel me tinham deixado ignorar» declarou um dos concorrentes ao Paris-Rouen-Deauville...

A muitos faltava a noção exacta do esforço que um cavalo bem treinado pode dar, e no entanto todos se julgavam perfeitamente documentados pelos resultados do Bruxelas-Ostende, disputado um ano antes, e por tôdas as discussões que dêle resultaram.

E haverá sempre pormenores a aprender.

## Fim a atingir

Dito e redito tudo acerca da necessidade duma cavalaria rápida e resistente, os raids têm por fim o estudo e prática dos problemas seguintes, complementos necessários do valor eqüestre e militar dos oficiais:

- 1) treino especial do cavalo de guerra com vista a um esforço considerável aplicável a um serviço de campanha;
- 2) melhor utilização das forças do cavalo durante a execução duma prova dura e prolongada;
- 3) melhores processos de cuidados a ter com o cavalo antes, durante e depois duma prova exigindo num curto espaço de tempo o gasto duma grande parte das suas forças.

## Da velocidade

Para que os raids sejam úteis e proveitosos, para que entrem na categoria de uma das mais instrutivas modalidades do desporto hipico, é preciso evitar tudo o que se preste a excessos e abusos.

Não considerar um raid como uma cavalgada extraordinária de resultados trágicos. Devem ser simplesmente provas de saber e de sangue-frio, de vigôr e de resistência.

## Revista da Cavalaria

Não se trata de bater *récords*, em detrimento da vida dos cavalos; o que é necessário é obter, para um conjunto de cavaleiros marchando por conta própria, uma média horária que, com a experiência adquirida cada ano, deverá elevar-se progressivamente sem que disso resulte algum acidente grave.

O *récord* dos 100 km. pertence ao tenente Carl Silfverwald (Suécia) que em Abril de 1902 percorreu essa distância em 4 horas, 19 minutos e 36 segundos. Tal velocidade (23,02 km./h.) teve influência considerável e nefasta nos concorrentes ao Bruxelas-Ostende que a tomaram como base para os respectivos horários, visto que os acontecimentos provaram que 100 km. é a distância extrema que um cavalo pode percorrer a tal velocidade. Depois de 100 km. a média baixa brusca e fortemente.

Este princípio, quasi matematicamente provado nesse *raid*, influuiu nos concorrentes do Paris-Rouen-Deauville, assim como a prova de velocidade ser depois duma primeira *étape* longa, tornando-os bastante prudentes.

Como escreve o capitão Champion no seu livro, quando a distância a percorrer é inferior a 100 km., com um cavalo muito bom pode esperar-se 20-21 km./h.; sobre uma distância maior é impossível esperar 20.

Diz também que 16 km. h. dão quasi a certeza de chegar, 18 km./h. necessitam dum cavalo excepcional, média superior... é o azar ou a vitória que, adiantadamente, ninguém pode adivinhar.

Os cavalos que pagaram com a vida o conhecimento seguro destes limites de velocidade e de esforço possível fazem-nos pensar que não vale a pena ir longe demais e se deve ser prudente, cumprindo rigorosamente as médias estabelecidas com antecedência. A dura lição do Bruxelas-Ostende serviu a todos, protegendo no futuro muitos outros cavalos.

### Dos andamentos

Antes dêsse mesmo *raid*, discutia-se se o andamento de velocidade a empregar seria o trote largo ou o galope.

Os cavaleiros belgas, que adoptaram unicamente o trote e esperavam fazer nesse andamento a média de 18-20 km./h.,

# Revista da Cavalaria

não conseguiram classificar-se honrosamente, a maioria ficou pela estrada e os que conseguiram chegar a Ostende traziam os cavalos estropiados para sempre. Os franceses, que preconizavam o galope, dos seus 17 cavalos 11 chegaram à meta e ocuparam os quatro primeiros lugares.

Reconheceu-se, pois, que o galope é o andamento de velocidade por excelência, seja qual fôr a distância a percorrer. E sem exceção, depois do Bruxelas-Ostende, os concorrentes desejosos de marchar rapidamente adoptaram o galope como andamento a empregar, entrecortado por tempos de passo e de trote muito curto para evitar a fadiga pulmonar — sem falar nas paragens indispensáveis.

## Escolha do cavalo

É impossível emitir uma regra absoluta àcerca dêste ponto.

Deve-se escolher um cavalo em saúde, alto de estado, que possua reservas nutritivas em quantidade suficiente para alimentar as primeiras despesas de energia — um animal com capacidade para tais provas.

Um cavalo de sangue, à priori, é superior a qualquer outro, porque todos os seus órgãos são de primeira qualidade.

## Preparação

Na preparação dum cavalo para um raid podem-se considerar três pontos principais:

- 1) pôr em condição;
- 2) andamentos, seu ritmo e modo de os alternar;
- 3) alimentação e cuidados higiênicos.

### 1.º — *Pôr em condição:*

Diz-se que um cavalo está em condição quando atinge o máximo de vigor e resistência, isto é, quando está no apogeu da sua forma.

A condição não é tudo na preparação dum cavalo, mas o seu coeficiente é enorme, especialmente quando se trata duma prova violenta como um raid.

## Revista da Cavalaria

É dada por dois elementos que se completam um ao outro: trabalho metódico e alimentação progressiva.

Os processos a seguir para pôr um cavalo em estado de fornecer um máximo de esforço sem perigo para a saúde dependem:

- do animal (grau de sangue, idade, constituição, estado dos membros, etc.);
- do tempo de que se dispõe;
- da natureza da prova a executar.

Regras gerais:

- a) Trabalho longo e lento, até 6-7 horas por dia. Os músculos desenvolvem-se e o apetite aumenta em proporções inacreditáveis. O passo muscula, o trote curto muscula e faz tendão, o galope na mão dá pulmão sem fadiga para as articulações nem para os tendões;
- b) Variar o trabalho, não especializar o cavalo; todos os exercícios que façam trabalhar as diferentes partes do organismo são bons;
- c) É essencial seguir uma progressão no trabalho, e que o programa previamente estabelecido somente seja modificado se assim o indicar o estado do cavalo, temperatura, apetite e os mil e um acidentes que todos os cuidados não podem evitar.
- d) Trabalhar de manhã, dando todo o exercício duma só vez. De contrário, em consequência das muitas horas de trabalho e da soma de tempo gasta com cuidados higiênicos, o animal repousa pouco.
- e) A preparação intensiva deve estar terminada 10 dias antes da prova; depois, só trabalho higiênico, de forma a ter o cavalo o mais fresco possível (longos passeios a passo cortados de vez em quando por tempos de trote curto ou por umas centenas de metros de galope).

Com este regimen o cavalo transformou-se; apresenta-se calmo, souple, forte, com os músculos, sobretudo os das

# Revista da Cavalaria

espáduas e coxas, duros como pedra... É um atleta, é um cavalo em condição.

Além destes sinais exteriores, a condição revela-se durante o trabalho:

- pela discreção com que o suor aparece;
- pela calma respiratória;
- pela ausência de elevação notável de temperatura interna.

## 2.º — *Andamentos, seu ritmo e modo de os alternar:*

Antes do raid Bruxelas-Ostende julgava-se que um cavalo devia ter três andamentos rápidos, de forma a não perder tempo se o terreno fôsse mau, e também para poder variar os andamentos, o que repousa o animal fazendo trabalhar músculos diferentes.

A prática encarregou-se de provar que o passo e o trote curto são andamentos *de resistência*, quando não se exijam grandes velocidades, e o galope é o único andamento *de velocidade*.

### A — Andamentos

#### a) *Passo:*

Sendo um andamento marchado, é aquele que o cavalo mais tempo suporta sem fadiga.

Nas sessões de treino serve para desenvolver os músculos, dar calma e habituar o animal a suportar durante horas seguidas o peso do cavaleiro (fazer o dorso).

Deve obrigar-se o cavalo a alargar o passo o mais possível, de modo a obter a máxima progressão e fazer trabalhar os músculos com tôda a energia.

Durante a prova, evite-se o passo forçado, que fatiga inútilmente o cavalo — será preferível tomar o trote curto.

A velocidade do passo, que como todos os andamentos varia de cavalo para cavalo, é geralmente de 100-120 m./m.

# Revista da Cavalaria

## b) *Trote:*

Sendo um andamento saltado em que a progressão se faz apenas à custa do esforço isolado e sucessivo de cada propulsor, dêle resulta uma fadiga enorme para o cavalo *quando se exige velocidade.*

O raid Bruxelas-Ostende foi uma experiência concludente sob este ponto de vista: o trote largo deve ser absolutamente proscrito na execução de marchas de qualquer natureza — quando se quer velocidade deverá empregar-se galope normal; nas étapes de resistência, passo e trote curto.

O trote curto, com o cavalo absolutamente distendido, progredindo sem esforço, quasi sem contracção muscular — que o animal agüenta indefinidamente — é o andamento fundamental para a execução de raids de resistência, em que se quer ir longe mas devagar, e é o andamento de meio-reposo nos raids de velocidade, visto que não se pode galopar em todos os terrenos nem, sobretudo, durante muito tempo.

O cavalo deve estar mecanizado neste trote, fazendo 210-220 m./m. (trote de cão) no plano, encurtando para 190-200 m./m. nas subidas e alargando para 230-240 m./m. nas descidas — marchando automaticamente, sem ser preciso que o cavaleiro o force a manter-se no andamento desejado, porque isso representaria uma nova fadiga para o animal.

## c) *Galope:*

Sendo um andamento saltado em que a progressão se faz à custa do esforço quasi simultâneo dos dois posteriores e da projecção para diante do centro de gravidade, provocada pela báscula, é o andamento de velocidade por excelência.

A velocidade média do galope normal, que depende evidentemente do cavalo, anda à volta de 400 m./m.

É durante os tempos de galope que aparece a fadiga pulmonar (sufocação). Nos treinos é indispensável familiarizar o cavalo com este andamento, de modo a tornar rápida e fácil a eliminação do ácido carbónico; durante a prova, observar a montada atentamente, concedendo-lhe um meio-reposo (trote curto) ou um repouso completo (paragem de alguns minutos) para que a respiração se normalize.

# Revista da Cavalaria

## B — Ritmo

O ritmo ou cadência dos andamentos é um dos principais factores de sucesso num raid.

«Não alterar a cadência dos andamentos adoptados. O aumento de velocidade, por exemplo, deve ser obtido pelo prolongamento do tempo de galope e não pelo alargamento do andamento», afirma o relatório do tenente Bausil, vencedor de Paris-Rouen-Deauville.

É preciso pois ritmar os andamentos, obter uma regularidade por assim dizer matemática, para *recuar* o aparecimento da fadiga (muscular ou pulmonar).

## C — Modo de alternar

Com a experiência adquirida em vários raids chegou-se a criar um «método de marcha» lógico e racional, para dada distância e em determinadas condições, com o qual se pode obter o melhor rendimento.

Para as marchas de resistência, com velocidade média lenta, passo e trote (curto); para as marchas rápidas, exigindo velocidade, galope entremeado com tempos de repouso.

### 3.º — Alimentação e cuidados higiênicos:

#### A — Alimentação

Como dissemos, para pôr um cavalo em condição, além de trabalho constante e metódico, deve dar-se uma alimentação cuidada e progressiva.

A base da alimentação deve ser a aveia, por ser o alimento que em menor volume contém princípios nutritivos mais ricos.

A alimentação deve ser abundante e ir aumentando progressivamente, visto a capacidade digestiva aumentar em grandes proporções com o trabalho longo e lento (treino), sem contudo exceder essa capacidade. «Midas» chegou a comer 20 litros de aveia durante os últimos quinze dias...

## Revista da Cavalaria

As refeições devem ser numerosas, pois assim torna-se mais fácil a digestão e evitam-se as indigestões e períodos de turpor resultantes da aglomeração de grande quantidade de alimentos no estômago.

Como a preparação dura muito tempo, há vantagem em variar a alimentação dando *mashes* e cenouras duas vezes por semana, em dias de exercício violento, e reservando o dia seguinte exclusivamente a trabalho de passo.

Durante a prova, não dar de beber nem de comer, a não ser no decurso duma marcha de resistência em que, tendo feito um alto para repousar e alimentar o cavalo, se possa depois da refeição assegurar uma digestão tranqüila.

### *Alimentação açucarada*

É indiscutivelmente um auxiliar precioso e indispensável para a preparação e execução dum raid, visto que a experiência demonstra que o açúcar tem grande valor alimentar, é o elemento essencial da produção da energia muscular e um estimulante da circulação geral, aumenta a digestibilidade dos outros alimentos e diminui a sede.

A sua ingestão não produz no organismo qualquer perturbação e, coisa importante, é integralmente digerido, não deixando residuos na urina nem nas fezes.

Pode empregar-se o melaço ou o açúcar puro.

O primeiro é mais económico mas, devido à percentagem de matérias salinas que contém, pode produzir perturbações urinárias e digestivas; além disso, a quantidade de açúcar ingerido assim é muito menor do que usando o açúcar puro dissolvido em água.

As soluções tornam a absorção do açúcar muito mais rápida, chegando o alimento aos músculos num quarto de hora.

A melhor dose é de 100 gramas de açúcar puro para cada litro de água.

É portanto indispensável habituar os cavalos a água açucarada — único alimento a dar em plena estrada, no decurso duma marcha de velocidade.

# Revista da Cavalaria

## B — Cuidados higiênicos

Logo que o trabalho termine, o animal deve ser esfregado com um pano no dorso, pescoço, garupa, peito, terços e bragadas até enxugar completamente; esta operação não só o seca, como, pela massagem feita (massagem por esmagamento), restabelece a circulação nas partes comprimidas pelo arreio e volta a dar a elasticidade precisa aos músculos.

Se o cavalo transpirou abundantemente, precede-se esta operação duma raspagem sôbre as partes carnudas.

A bôca, ventas e olhos devem ser limpos com um pano ou esponja embebida em água.

Faz-se a lavagem dos membros, do joelho e curvilhão inclusivé para baixo, enxugando depois cuidadosamente sem esfregar.

Procede-se em seguida à massagem dos mesmos (massagem por toques), para activar a circulação e evitar os engorritamentos e inflamações.

Finalmente, aplicam-se ligaduras envolvendo a canela, o boleto e até parte da quartela, que conservam o calor, activam a circulação, excitam a vitalidade dos tecidos e servem de preventivo contra a formação de taras moles.

É conveniente envolver os cascos com cataplasmas de sêneas ou de farinha de linhaça a fim de evitar congestões dos tecidos vivos do pé.

## Da ferração

A perda duma ferradura ou o seu gastamento prematuro fazem parar um concorrente ou causam-lhe um atrazo irreparável.

Solidez e resistênciã ao uso são as qualidades primordiais duma ferradura, para evitar acidentes de ferração no decurso dum raíd.

Convém calcular aproximadamente a espessura a adoptar (aço), numa prova preliminar feita em terreno semelhante, na distância a percorrer e com os andamentos a empregar.

Ferrar o cavalo dois dias antes da competiçã, levar ferraduras de reserva — e ser capaz de as colocar...

# Revista da Cavalaria

## Método de marcha

O grande princípio deve ser evitar o aparecimento da fadiga, «recuar» esse aparecimento pelo menos.

Nessa ordem de idéias, e com os resultados da experiência, criaram-se métodos de marcha racionais para cada um dos tipos de étape.

### a) *Marcha de resistência:*

Para reduzir ao mínimo a fadiga do animal (muscular), chegando em condições aproximando-se o mais possível do cavalo absolutamente fresco, basear o método de marcha nas seguintes idéias:

- Utilizar o maior número de horas concedido para cobrir o percurso, isto é, marchar à média mais baixa.
- Empregar exclusivamente, os andamentos pouco fatigantes: passo e trote curto.
- Nunca sair da cadência dos andamentos adoptados.
- Praticar durante muito tempo a marcha a pé, tôdas as subidas e descidas... e até no plano; passo normal, cavalo a passo, passo ginástico, cavalo a trote muito curto.
- Um grande alto, pouco mais ou menos a meio da étape, para o cavalo descansar e comer um pouco de ração.

E assim, um animal bem treinado, cumprirá uma ou mais marchas de resistência, efectuadas lenta e tranqüilamente, sempre fresco.

Como muito bem disse o comandante Smits, «não é a distância que mata, mas a velocidade empregada».

Pode concluir-se que marchando lentamente o grau de resistência dos cavalos não tem limite.

## Revista da Cavalaria

### b) *Marcha de velocidade:*

Para demorar o aparecimento da fadiga (pulmonar) e para evitar a fadiga excessiva, basear o método de marcha nas seguintes regras:

- Não adoptar um horário de marcha rígido. Nada de marchar a cronómetro. A tática de marcha adoptada pelo tenente Madamet foi não impor ao seu cavalo um horário fixado anteriormente, mas empregar em cada momento todos os recursos de «Courageux» conforme as circunstâncias (terreno, temperatura, etc.), ou conforme as manifestações de fadiga. É, pois, preciso *sentir* o cavalo, aproveitar as circunstâncias favoráveis, não se ligar absolutamente a um plano previamente estabelecido.
- Empregar lances sucessivos de galope entremeados com tempos de meio repouso (trote curto com o cavaleiro a pé) e de repouso (pequenos altos de 5-15 minutos). Note-se que se suprimiram completamente os tempos de passo; «se queremos andar depressa, nem um metro ao passo»; ao trote curto, marchando o cavaleiro a seu lado (passo ginástico), o cavalo descansará tanto como ao passo, normalizando a respiração... e a velocidade será dupla. Ganha-se tempo, e esse tempo será empregado em fazer um alto de alguns minutos durante o qual o repouso é completo.
- Não galopar em descidas ou subidas ásperas. Nas subidas a respiração agita-se extremamente e as contracções musculares são levadas ao máximo; nas descidas dão-se quedas freqüentes e fatigam-se enormemente os membros anteriores. Fazê-las sempre a trote curto, com o cavalo à mão.
- Ter a preocupação de depois dum esforço (tempo de galope, subida) dar um meio de repouso ou um repouso, segundo o caso.
- «Depois de subir uma encosta ao trote curto, em chegando ao alto, é o momento de parar, de deixar o cavalo urinar e de olhar-lhe para os cascos. Não é

## Revista da Cavalaria

tempo perdido: a respiração normaliza-se e o animal continua fresco».

— Nunca deixar a cadência adoptada (que deve ser a natural). «Cada cavalo no seu andamento, e nunca sair d'ele».

— Marchar de início a uma velocidade inferior à que se tomará em seguida. O cavalo irá muito mais longe, mais rápido e com menor fadiga.

Nunca partir muito veloz. «Se se quiser terminar a 25 km./h., partir ao passo». No Bruxelas-Ostende, uma égua inglesa que partiu a uma velocidade louca morreu cêrca do 58.º quilómetro.

Mas, por outro lado, evitar os «saltos» bruscos de velocidade. No raid Viena-Berlim, a maioria dos cavalos morreram forçados por êsse facto; de 8-10 km./h. os cavaleiros passaram a 20 — e isso é a melhor maneira de ficar na estrada...

Portanto, se a velocidade média geral que pretendemos obter fôr X km./h. (andamento que o treino dê a certeza de não esgotar o cavalo), fazer a primeira hora um pouco mais devagar: X-2 km./h.

— Aproveitar os altos para dar água açucarada, em quantidade moderada, tendo o cuidado de, depois da paragem, não tomar imediatamente um andamento vivo.

Na étape Rouen-Deauville, «Midas» consumiu 800 grs. de açúcar (100 grs. ao 22.º km.; 300 grs. ao 53.º e 400 grs. ao 68.º).

— No fim da prova, segundo o estado do cavalo, pedir o esforço final ou reduzir a velocidade. Se o cavalo está fresco, galopar os últimos quilómetros; se se sente o animal fatigado, variar os andamentos, aprear a miúde e fazer altos curtos e freqüentes.

### Treino do cavaleiro

O cavaleiro, numa prova d'êste género, deve devotar-se completamente ao seu cavalo; assim, o seu treino deve ser cuidado.

## Revista da Cavalaria

Se o moral pode agüentar o físico até um certo ponto, triunfar por vezes da fadiga, o físico, nas provas longas e duras, influi singularmente sôbre o moral. Para conservar o espirito absolutamente livre e calmo, a inteligência lúcida, a vontade completa, é indispensável estar ao abrigo da fadiga física. Por outro lado, se ela se apodera do cavaleiro, êste torna-se pouco flexível, contrai-se sem querer. Para evitar tudo isto, levar o treino ao mais alto grau.

Naturalmente, todo o oficial que monta muito a cavalo e que preparou a sua montada para uma prova destas, está pronto para um raid.

Mas, como é nos tempos a pé que a ausência de treino do cavaleiro se faz sentir com nitidez, êsse é um pormenor que se torna necessário treinar completamente. É preciso «devorar» progressivamente um certo número de quilómetros, cada dia maior, a passo e a passo ginástico (acelerado).

### Raid-tipo

É um ponto sôbre o qual tôda a gente está de acôrdo:

- uma ou mais étapes de resistência, que têm a vantagem de eliminar os cavalos em condição deficiente, ou de valor insuficiente para poder cumprir o percurso de velocidade, evitando, por consequência, acidentes ou perdas de cavalos;
- uma étape de velocidade, para classificação;
- uma apresentação, montado, nos três andamentos, para classificação definitiva.
- depois de cada prova, exames minuciosos aos cavalos, parados e em marcha.

As provas preliminares (resistência), feitas em andamento moderado, não têm grande influência sôbre a prova de velocidade, tendo em conta a preparação e a qualidade do cavalo, e se o cavaleiro fornecer êle próprio o maior esforço, marchando muito a pé, durante essas étapes. No raid Paris-Rouen-Deauville, a marcha de 135 km. não fêz baixar de maneira

## Revista da Cavalaria

sensível a média da prova de velocidade (85 km.), sendo todos os concorrentes unânimes em afirmar que, apesar das suas previsões, ao partir de Rouen os cavalos estavam tão frescos como no primeiro dia...

A velocidade média de 10 km./h. parece ser a mais indicada para este género de étapes; maior velocidade exige do animal um esforço inútil; menor velocidade impõe demasiado tempo o peso do cavaleiro.

A prova de velocidade, entrando em linha de conta com o estado dos cavalos à chegada, deve ser feita de forma que o animal possa ser montado 24 horas depois — finalidade da apresentação nos três andamentos.

### Do percurso

Para que um raid seja, sob o ponto de vista militar e sob o ponto de vista cavaleiro, uma prova completa, é preciso que não seja apenas uma cavalgada sobre a estrada.

Preconiza-se alguns quilómetros através do campo, para ver o comportamento dos cavalos em terreno variado.

Desta forma os raids deixariam de ser longas e monótonas galopadas em estrada dura, passando a associar as dificuldades de bem cumprir uma grande étape com certa velocidade às de passar por todo o terreno, num percurso através do campo (um verdadeiro cross-country).

### Pêso livre

Na maioria dos raids célebres (Berlim-Viena, Paris-Rouen-Deauville, Milão-Turin, etc.), o pêso era livre. No Bruxelas-Ostende, pêso uniforme, concluiu-se que o emprego dum pêso morto (chumbo) imposto aos cavaleiros mais leves é um erro. A autópsia duma das vítimas, o cavalo do tenente Donnay de Casteau (Bélgica) permitiu constatar os graves prejuízos causados ao organismo pela junção de 7 quilos de chumbo no arreio.

O principio será então: pêso livre, para evitar uma sobrecarga que pode conduzir a tão desastrosos resultados.

# Revista da Cavalaria

## Partida escalonada

As partidas sucessivas, especialmente nas provas de velocidade, não apresentam as condições de igualdade absoluta dum partida em linha, e os cavaleiros designados pela sorte para partirem primeiro estão em desvantagem evidente, visto que ignoram durante a prova como estão colocados em relação aos que partiram depois.

Mas, apesar disso, a partida única nunca foi experimentada, por causa da aglomeração dos concorrentes durante os primeiros quilómetros, e da excitação resultante da partida em linha dum grande pelotão.

Em todos os casos, usou-se a partida escalonada, por séries (grupos de oito cavaleiros, por exemplo).

## Projecto

Para evitar excessos e abusos, que, com o nosso espirito de improvisação, cometemos muitas vezes, parece-nos útil dar, a largos traços, os princípios necessários que devem regular a organização de qualquer raid militar em Portugal.

- A instituição dos raids (especialmente dum raid nacional militar anual) tem por fim permitir aos officiais a procura de animais melhores, mais resistentes e mais completos para seus cavalos de serviço, e adquirir pela experiência conhecimentos sólidos e seguros sôbre a trenagem e melhor utilização do cavalo para marchas rápidas e prolongadas.
- Tôda a exigência do cavaleiro que faça correr risco de vida ao cavalo é absolutamente contrária ao espirito da prova. O cavaleiro deve procurar tirar o máximo rendimento útil da montada, explorando racionalmente as suas fôrças; não deve esquecer, mesmo no meio da excitação da prova, que ultrapassando os limites do que pode e deve exigir do cavalo comete uma falta professional muito grave, e que levando o animal até ao sacrificio da vida, sem que haja para isso uma necessidade importantíssima, dá acima de tudo prova iniludível da sua falta de saber e de tacto.

## Revista da Cavalaria

- Admitir apenas oficiais montando cavalos inscritos um ano antes da época da competição.
- Fazer uma prova de resistência eliminatória — uma ou mais etapas à velocidade média máxima de 10 km./h. — sendo admitidos à prova de velocidade somente os cavalos julgados em bom estado pelo júri.
- Fixar um mínimo de 12 km./h. a média necessária para a obtenção de prémio (diploma, por exemplo). Exigir uma média baixa, por excesso de prudência; serão, assim, classificados todos os concorrentes tendo fornecido a prova de velocidade à velocidade média de 14 km./h.
- O estado dos cavalos à chegada entrará em linha de conta para a classificação; ou então, o que talvez seja melhor, serão atribuídos prémios aos cavalos julgados em melhor estado (apresentação nos três andamentos).
- Qualquer prémio só será entregue depois da apresentação dum certificado de vida e de bom estado do animal, passado pelo comandante da unidade oito dias depois da prova, provando que o cavalo faz regularmente o seu serviço.

### Exames

O estado do cavalo, submetido à apreciação do júri, comporta tudo o que se pode englobar sob esse título. O exame depois de cada prova deve incidir sobre os seguintes pontos:

- estado geral;
- exame do flanco (respiração);
- número de pulsações;
- estado da conjuntiva;
- estado dos membros;
- estado dos cascos (calor, sensibilidade, etc.);
- estado do rim (sensibilidade);
- feridas.

# Revista da Cavalaria

A apresentação final nos três andamentos tem por fim provar que os cavalos, depois dum raid estão em condições de ser montados 24 horas após a chegada. Deve atender-se ao seguinte:

- boa aparência de conjunto;
- andamentos;
- souplesse geral;
- emagrecimento.

## Conclusão

Antigamente dizia-se: «40 km. em três horas é um passeio» — como se fôsse muito simples marchar a mais de 13 km./h. durante esse espaço de tempo.

Hoje diz-se: «60 km. em doze horas é uma proeza» — como se, realmente, fôsse uma proeza marchar a 5 km./h. durante 12 horas...

É esta a mentalidade que o exame das características duma tropa a cavalo moderna — velocidade e resistência — nos impõe modificar-se.

Aparece-nos como uma necessidade a prática da equitação de exterior, de que os raids são uma modalidade.

Estes, salvo melhor opinião, são um *meio ideal* para que os oficiais se identifiquem com o cavalo, aprendam a conhecê-lo, desenvolvam o vigor físico, a destreza, a energia e o desembaraço indispensáveis a um verdadeiro cavaleiro ou, melhor ainda, a um autêntico «homem de cavalos». Porque:

1.º — a *trenagem* tem em vista elevar ao máximo o vigor e força de resistência do animal, de modo a torná-lo apto a poder suportar durante dias consecutivos marchas violentas, quer pela extensão do percurso quer ainda pela velocidade empregada;

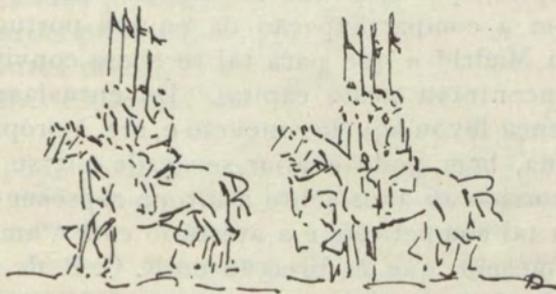
2.º — a *execução* tem por objectivo o conhecimento seguro do que se pode pedir razoavelmente a um cavalo sob o ponto de vista de velocidade e de resistência.

# Revista da Cavalaria

Por tudo isto, ficamos aguardando a primeira organização deste género — base de partida para a criação do *Raid Nacional Militar*, de alto interêsse e grande alcance!

## BIBLIOGRAFIA

- Apontamentos de Equitação*, pelo major J. de Oliveira.  
*Le raid Bruxelles-Ostende*, pelo capitão L. Champion.  
*À propos du raid Bruxelles-Ostende*, pelo comandante Smits.  
*Le raid Paris-Rouen-Deauville*, pelo conde A. Ideville.  
*L'Histoire des Raids*, por O. Leschevin.  
*Ce qu'on peut demander aux chevaux montés*, por J. de Chevigny.





# Concurso Hípico de Barcelona

por UM CONCORRENTE

Organizado pelo Real Club de Polo de Barcelona, realizou-se nesta cidade, nos dias 27, 29 e 30 de Junho e 1 e 3 de Julho, o seu habitual Concurso Hípico, que este ano se tornou mais interessante com a participação da equipa portuguesa que estivera em Madrid e que para tal recebera convite quando ainda se encontrava nesta capital. Do entusiasmo que a nossa presença levou àquêle concurso e, até, à própria cidade de Barcelona, bem pode avaliar-se desde que se saiba que tinham decorrido 16 anos sôbre a última representação portuguesa em tal competição, e a atestá-lo está a amabilidade, o carinho mesmo, que a direcção do R. C. P. de Barcelona dispensou à nossa equipa e às senhoras que a acompanhavam, e a que a própria população por vezes se associou.

Aqui fica, pois, antes de mais nada, o nosso sincero preito de gratidão a tôda Barcelona e especialmente ao R. C. P. pelas atenções e provas de estima recebidas e que tão fundo calaram nos nossos corações de portugueses.

Êste concurso estava organizado nos mesmos moldes do de Madrid, isto é, em duas séries, mas comportando apenas quatro provas em que podiam tomar parte os nossos cava-

# Revista da Cavalaria

leiros, pelo que haveria um dia sem provas para nós e que era o segundo do concurso. No entanto para que tal não acontecesse, o R. P. C. organizou para esse dia, propositadamente e à última hora, uma prova que designou «Cria caballar» e que dispunha de seis prémios, ficando assim preenchida a lacuna existente — mais uma amabilidade para agradecer.

Tôdas as provas, com excepção da última, eram disputadas em género caça, com muitas mudanças de direcção e predominio de obstáculos verticais, quasi todos de pouco «respeito». Desta forma, os melhores cavalos espanhois e os nossos foram bastante prejudicados, por não estarem habituados a um tal género de provas, pouco vulgar em concursos internacionais.

A contrabalançar, porém, houve a vantagem de um esplêndido campo, rodeado por uma paisagem encantadora, dispondo de um magnifico piso, a que alia um «arranjo» impecável... e invejável.

Os resultados do concurso para a equipa portuguesa foram:

- 1 primeiro prémio;
- 2 segundos prémios;
- 3 quartos prémios;
- 2 quintos prémios;
- 9 outras classificações

como se pode verificar pelo quadro seguinte:

	Dia 27 <i>Omnium</i>	Dia 29 <i>Cria caballar</i>	Dia 30 <i>Copa Gobernador Civil</i>	Dia 1 <i>Copa Capitan General</i>	Dia 3 <i>Copa Barcelona</i>
<i>Paiol</i>	12. <sup>o</sup>	4. <sup>o</sup>	—	8. <sup>o</sup>	—
<i>Sagres</i>	6. <sup>o</sup>	—	—	—	12. <sup>o</sup>
<i>Xerez</i>	—	—	—	—	7. <sup>o</sup>
<i>Congo</i>	—	—	—	4. <sup>o</sup>	—
<i>Razo</i>	2. <sup>o</sup> ex-eq.	—	—	—	4. <sup>o</sup>
<i>Outão</i>	—	—	—	—	—
<i>Zuari</i>	5. <sup>o</sup>	—	1. <sup>o</sup>	2. <sup>o</sup>	—
<i>Vouga</i>	—	—	—	—	10. <sup>o</sup>
<i>Adail</i>	9. <sup>o</sup> ex-eq.	—	10. <sup>o</sup>	10. <sup>o</sup>	5. <sup>o</sup>

## Revista da Cavalaria

A organização da equipe foi a mesma que no C. H. de Madrid, apenas com a alteração de *Adail* deixar de ser montado por Correia Barrento para o ser por Henrique Calado, em virtude do cavalo *Vouga* estar doente no princípio do concurso, só tendo tomado parte nas duas últimas provas.



# Concurso Hípico do Pôrto

pelo Capitão FERNANDO PAIS



Depois dum longo período em que não deu sinal de si, o Centro Hípico do Pôrto, remoçado de idéias e cioso do seu concurso que criou tradições no Bessa, abalançou-se a retomar a cadeia brilhante das suas festas hípicas, tantas vezes rivais das competições lisboetas, organizando êste ano o seu segundo concurso no campo da Fonte da Moura.

Quem assistiu ao primeiro concurso realizado neste campo, não pode deixar de louvar o esforço constante que o seu estado actual acusa. A par de outros melhoramentos, notou-se, êste ano, que todo o corpo das tribunas se apresentou mais elevado, o que quási permitiu um comando perfeito sôbre o campo de provas, bem como o arranjo do campo de treino, atenção digna de registo com os concorrentes, cujos direitos nem sempre são tomados na devida conta. Arranje-se um piso relvado como o do campo de provas,

## Revista da Cavalaria

até agora o melhor de todos os nossos concursos, e nada haverá a dizer.

Bons prémios, em relação ao Internacional de Lisboa que mostrou menos generosidade, excepção feita à Taça do Grande Prémio que ficou no papel. Organização dos percursos a cargo do Major José Margaride que, por serem delineados



*O Capitão Fernando Pais montando o cavalo «Sado», vencedor do «Grande Prémio»*

por um técnico, marcaram uma orientação. Alguns duplos e triplos no fim dos percursos para se avaliar do equilíbrio dos cavalos, uma roda de cancelas na Caça, obstáculos duros mas abordáveis no Grande Prémio. Na Taça de Honra o muro encarnado e varas não se mostrou obstáculo ideal para barrage e a sua situação não era muito feliz.

Os concursos tomam as suas características principais no ambiente que cerca os concorrentes e na forma como os percursos são delineados. Se forem sempre iguais, tornam-se monótonos e quasi indicam, com antecedência, qual o vencedor. Por outro lado, se encararmos o problema sob o ponto de vista técnico e como um dos meios de prepararmos cavalos para toda a espécie de concursos hípicas, incluídos os internacionais, então essa variante torna-se uma necessidade e

## Revista da Cavalaria

os obstáculos compostos passam a ter o lugar de destaque que merecem. Infelizmente há quem julgue que os concursos devem ser organizados para os seus próprios cavalos. No fundo, falta de espirito desportivo.

No Concurso Hipico do Porto faltaram as banquetas. Também há quem não goste, mas é um obstáculo que causa



*O Alferes Martins Rodrigues montando o cavalo «Válido», vencedor da «Taça de Honra»*

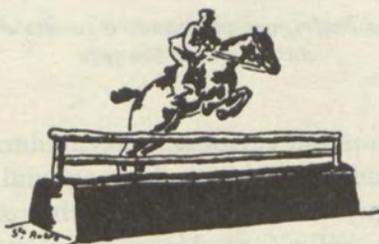
emoção no público pelos variadíssimos acidentes que provoca, sendo acima de tudo um obstáculo essencialmente cavaleiro.

A prova jornal *O Primeiro de Janeiro* foi ganha na 1.<sup>a</sup> série por Duarte Silva no *Abarcador* um novo com futuro num argentinão cem por cento, e a 2.<sup>a</sup> série por Castro Pereira no *Hopefful Don* que demonstrou neste concurso não ter ganho o Grande Prémio de Lisboa por mero acaso. A caça foi ganha por Fernando Cavaleiro no *Ebro* ambos parecendo ter o seu primeiro prémio assegurado em todos os concursos, a Nacional por Castro Pereira no *Zelante*, o cavaleiro mais em destaque no Porto, e o Grande Prémio pelo *Sado* que teve o merecimento de ter feito o único percurso limpo da prova. No último dia, ganhou a Regularidade o *Vigoroso* com João Mesquita, um cavalo, na realidade,

## Revista da Cavalaria

regular em saltos médios, na Despedida triunfou Almeida Santos no *Berbicacho*, outro novo que havemos de continuar a ver em concursos, e a Taça de Honra foi parar ao *Válido*, pileca nacional habilidosa, creio que com surpresa do seu próprio cavaleiro, que depois de passar de barriga alguns dos obstáculos das barrages, lhe deu, muito esforçada e generosamente a alegria de levar para Extremoz o melhor trofeu do concurso.

Faltaram os cavaleiros internacionais que estavam nessa ocasião em Barcelona, que, se por um lado, tiraram ao concurso um pouco do seu brilho, nos deram, a nós portugueses, como compensação, uma parte daquele que por lá adquiriram.



# Revista da Cavalaria

## RESULTADOS

### Concurso Hípico do Pôrto

#### Prova Joznal «O Dizeizo de Janeiro»

(Omnium)

#### 1.ª Série

Correram 28 — Obstáculos 12 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,20

1.º	800\$00	<i>Albarcador</i>	Duarte Silva	0 — 0,57 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
2.º	500\$00	<i>Airoso</i>	Pimenta de Castro	0 — 0,58 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
3.º	400\$00	<i>Douro</i>	Craveiro Lopes	0 — 1,00
4.º	300\$00	{ <i>Abandonado</i>	José Canelhas	4 — 0,54 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
		{ <i>Xaropá</i>	Pimenta da Gama	4 — 0,54 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6.º	300\$00	<i>Ribamar</i>	Travassos Lopes	4 — 0,55 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
7.º	200\$00	<i>Wessington King</i>	Acácio Tenreiro	4 — 0,56
8.º	200\$00	<i>Bandido</i>	Joaquim Matias	4 — 1,03 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
9.º	200\$00	<i>Ourique</i>	Joapuim Leote	8 — 1,02 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
10.º	200\$00	<i>Bantú</i>	Vasconcelos Pôrto	8 — 1,04

#### 2.ª Série

Correram 50 — Obstáculos 12 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,30

1.º	1.000\$00	<i>Hopefull Don</i>	Castro Pereira	0 — 0,54
2.º	700\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	0 — 0,55 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
3.º	500\$00	<i>Selecto</i>	Joaquim Barreto	0 — 0,56 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
4.º	400\$00	<i>Adriático</i>	Alves Pereira	0 — 0,56 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
5.º	300\$00	{ <i>Orone</i>	António Damião	0 — 0,57
	300\$00	{ <i>Xarão</i>	Alves Pereira	0 — 0,47
7.º	400\$00	<i>Bonita</i>	Marquês do Funchal	0 — 0,58 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
8.º	300\$00	<i>Abanão</i>	Vasco Cordeiro	0 — 1,00
9.º	300\$00	<i>Fakir</i>	Jaime Fonseca	0 — 1,03
10.º	300\$00	<i>Abrunho</i>	Manuel Cerqueira	0 — 1,03 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
11.º	200\$00	<i>Jarda</i>	Rangel de Almeida	3 — 1,11 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
12.º	200\$00	<i>Le Kain</i>	Almeida Santos	3 — 1,25

# Revista da Cavalaria

## Prova «Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo»

(Caça)

Correram 27 — Obstáculos 14 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,30

1.º	1.200\$00	<i>Ebro</i>	Fernando Cavaleiro	1,14 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
2.º	800\$00	<i>Jacoso</i>	Barros e Cunha	1,16 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
3.º	600\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	1,20
4.º	500\$00	<i>Celver</i>	Mena e Silva	1,21 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
5.º	500\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	1,22 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
6.º	400\$00	<i>Abadessa</i>	Farrusco Júnior	1,27 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
7.º	300\$00	<i>Ourique</i>	Joaquim Leote	1,30 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
8.º	300\$00	<i>Zelante</i>	Castro Pereira	1,31 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
9.º	300\$00	<i>Selecto</i>	Joaquim Barreto	1,31 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
10.º	300\$00	<i>Beduino</i>	Sampaio Nobre	1,32 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
11.º	200\$00	<i>Abarcador</i>	Duarte Silva	1,33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
12.º	200\$00	<i>Xarão</i>	Alves Pereira	1,34
13.º	200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	1,35 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
14.º	200\$00	<i>Bandido</i>	Joaquim Matias	1,37 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>

## Prova «Ministério da Economia

(Nacional)

Correrem 42 — Obstáculos 13 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,30

1.º	Taça e			
	1.200\$00	<i>Zelante</i>	Castro Pereira	0 — 0,55
2.º	800\$00	<i>Nitchevo</i>	Marquês do Funchal	0 — 1,02
3.º	600\$00	<i>Quadrante</i>	Martins Rodrigues	0 — 1,06 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
4.º	500\$00	<i>Zagal</i>	Vasco Ramires	0 — 1,09 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
5.º	400\$00	<i>Xadres</i>	Joaquim Matias	3 — 1,09
6.º	300\$00	<i>Castanho</i>	Vasconcelos Pôrto	3 — 1,16
7.º	300\$00	<i>Inquiridora</i>	Carlos Granate	3 — 1,19 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
8.º	200\$00	<i>Jacoso</i>	Barros e Cunha	4 — 0,59
9.º	200\$00	<i>Tal Vai</i>	Emiliano Fernandes	4 — 0,59 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
10.º	200\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	4 — 1,01 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>

# Revista da Cavalaria

## Prova «Câmara Municipal do Dôto»

(Grande Prémio)

Correram 27 — Obstáculos 15 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,50

1.º	Taça e			
3.500\$00	<i>Sado</i>	Fernando Pais	0 — 1,24	$\frac{4}{5}$
2.º 2.000\$00	<i>Magul</i>	Joviano Ramos	4 — 1,24	$\frac{2}{5}$
3.º 1.000\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	4 — 1,26	$\frac{3}{5}$
4.º 800\$00	<i>Abanão</i>	Vasco Cordeiro	4 — 1,27	$\frac{4}{5}$
5.º 600\$00	<i>Belver</i>	Mena e Silva	4 — 1,30	$\frac{4}{5}$
6.º 500\$00	<i>Tarass</i>	Cruz Azevedo	8 — 1,18	$\frac{1}{5}$
7.º 400\$00	<i>Ebro</i>	Fernando Cavaleiro	8 — 1,19	
8.º 300\$00	<i>Hopefull Don</i>	Castro Pereira	8 — 1,23	$\frac{4}{5}$
9.º 300\$00	<i>Beduino</i>	Sampaio Nobre	8 — 1,24	
10.º 300\$00	<i>Abarcador</i>	Duarte Silva	8 — 1,25	$\frac{2}{5}$
11.º 200\$00	<i>Benguela</i>	Fernando Pais	8 — 1,31	$\frac{2}{5}$
12.º 200\$00	<i>Académico</i>	Travassos Lopes	8 — 1,35	$\frac{1}{5}$

## Prova «Alfredo Ferreiza»

(Regularidade)

Correram 55 — Obstáculos 12 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,30

1.º	Taça e			
800\$00	<i>Vigioso</i>	João Mesquita	25 — 2,17	$\frac{4}{5}$
2.º 600\$00	<i>Válido</i>	Martins Rodrigues	21 — 2,03	$\frac{4}{5}$
3.º 400\$00	<i>Aberta</i>	Joviano Ramos	17 — 1,26	$\frac{2}{5}$
4.º 200\$00	<i>Eclipse</i>	Trigo de Sousa	15 — 1,20	
5.º 200\$00	<i>Incrível</i>	Duarte Silva	15 — 1,22	$\frac{3}{5}$
6.º 200\$00	<i>Zimbório</i>	Joaquim Dôres	15 — 1,23	
7.º 200\$00	<i>Abandonado</i>	José Canelhas	10 — 0,56	$\frac{4}{5}$
8.º 200\$00	<i>Jarda</i>	Rangel de Almeida	8 — 0,51	$\frac{4}{5}$
9.º 200\$00	<i>Abadessa</i>	Farrusco Júnior	8 — 0,52	$\frac{1}{5}$
10.º 200\$00	<i>Quadrante</i>	Martins Rodrigues	8 — 0,53	$\frac{4}{5}$
11.º 200\$00	<i>Zepelin</i>	José Morais	7 — 0,34	$\frac{3}{5}$
12.º 200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	7 — 0,38	$\frac{2}{5}$

# Revista da Cavalaria

## Prova «Jornal de Noticias»

(Despedida)

Correram 36 — Obstáculos 10 — Altura máxima 1<sup>m</sup>,20

1.º	Taça e			
	500\$00	<i>Berbicacho</i>	Almeida Santos	0 — 0,49 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
2.º	300\$00	<i>Defensor</i>	Farrusco Júnior	0 — 0,50 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
3.º	200\$00	<i>Evelyne</i>	Trigo de Sousa	0 — 0,51 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
4.º	200\$00	<i>Cliper</i>	Barros e Cunha	0 — 0,52 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
5.º	200\$00	<i>Malange</i>	Pereira de Almeida	0 — 0,53 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
6.º	200\$00	<i>Avro II</i>	Carlos Granate	0 — 0,54
7.º	200\$00	<i>Kalifa</i>	Alvaro Frazão	0 — 0,54
8.º	200\$00	<i>Urgo</i>	Ribeiro Coutinho	0 — 0,55 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
9.º	200\$00	<i>Soberano</i>	Rangel de Almeida	0 — 0,56 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
10.º	200\$00	<i>Alviela</i>	Vasco Cordeiro	0 — 57 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>

## Prova «Taça de Honra C. H. J.»

1.º	Taça	<i>Válido</i>	Martins Rodrigues	4 na 4.ª BARRAGE
2.º	Taça	<i>Hopefull Don</i>	Carlos Pereira	12 na 4.ª BARRAGE
3.º	Taça	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	4 na 3.ª BARRAGE



# CAMPEONATO

## DO CAVALO DE GUERRA DE 1945

pelo Ten.-Coronel GUIMARÃES PALA



Foi na 4.<sup>a</sup> semana do mês de Agosto, que este ano se realizou, com um novo Regulamento pôsto em execução como experiência, o Campeonato do Cavallo de Guerra, prova máxima da nossa equitação e que, dadas as suas ca-

racterísticas, talvez devesse chamar-se-lhe antes Campeonato de Equitação Militar.

Das diferenças agora estabelecidas entre as possibilidades dos cavalos nacionais e os de sangue inglês, resultou ter havido um maior número de cavalos nacionais inscritos e assim vemos no Quadro I que logo de início se inscreveram 46 nacionais contra 35 de sangue inglês ou estrangeiros, tendo sido apresentados para tomarem parte nas provas 25 estrangeiros (1.<sup>a</sup> série) e 25 nacionais (2.<sup>a</sup> série).

Na 1.<sup>a</sup> Prova — Ensino —, realizada nos dias 20 e 21, verificou-se um facto curioso (ver Quadro II); enquanto que a média das penalizações no trabalho dos cavaleiros da 1.<sup>a</sup> série foi de 13,96, a dos da 2.<sup>a</sup> série vai a 22,5.

Os primeiros classificados nesta Prova foram: na 1.<sup>a</sup> série, *Idolo* do Cap. Reimão Nogueira com 373,4 pontos e, na 2.<sup>a</sup>

## Revista da Cavalaria

série, *Dize tu* do Alf. Calado com 367,25, sendo os menos classificados, respectivamente na 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> séries, *Bailadeira* do Alf. Lemos da Silveira com 253,375 pontos e *Nufar* do Alf. Rebelo com 190,625.

Na manhã de 22, com um tempo excepcionalmente favorável, fresco e boa luz, realizou-se a prova de Fundo, podendo verificar-se pelos Quadros I e III, que os concorrentes procuravam obter no *steeple*, na pista do Hipódromo do Entroncamento, após os primeiros 7 quilómetros de marcha por estrada, o máximo de beneficiação, pois que em 24 concorrentes da 1.<sup>a</sup> série foram beneficiados 22 com uma média de 27,27 pontos e em 25 da 2.<sup>a</sup> série foram, também, 22 beneficiados com uma média de 31,5 pontos, ao passo que no *cross*, nos terrenos de Caniços, Paúl e Bom florido, após a 2.<sup>a</sup> marcha por estrada na extensão de 15 quilómetros, da 1.<sup>a</sup> série foram penalizados 15 com uma média de 350,8 pontos e da 2.<sup>a</sup> série, foram outros 15 com uma média de 344,66 pontos e 4 desclassificados.

Vê-se, portanto, que tendo sido obtidas no *steeple* as beneficiações médias de 27 e 31 pontos, foram sofridas no *cross* as penalizações médias de 350 e 344 pontos, havendo muitos concorrentes que para beneficiarem no *steeple* o máximo de 36 pontos, deram velocidades muito superiores — isto é, se a beneficiação não fôsse limitada, teria em alguns ido até ao dôbro (72 pontos), verificando-se que no *cross* só 11 destes conseguiram beneficiação pequena e 13 foram penalizados. Isto parece indicar que as velocidades dos cavalos eram mal conhecidas, visto que todo o esforço no *steeple* superior à garantia de 36 pontos de beneficiação foi em prejuízo da prova de *cross*, notando-se ainda que uma parte dos concorrentes não tinham as suas montadas em *condição* para a nova modalidade da prova de fundo, certamente por terem aguardado o início do abono de ração, em referência no Art.º 51.º do Regulamento para a treinamento dos seus cavalos, o que não é tempo bastante para se vencer com brilho as exigências do Campeonato.

A 3.<sup>a</sup> Prova — Obstáculos — realizada no dia seguinte, 23, num percurso de 1.000 metros com 12 obstáculos de altura máxima de 1<sup>m</sup>,20, despertou este ano maior interêsse do que nos anos anteriores, por ter deixado de ser uma *corrida* em

## Revista da Cavalaria

pistas paralelas e seguidas, que não obriga o cavaleiro a *ver* por onde há-de seguir para não se despistar, não o forçando a ter domínio sobre os nervos, sobre a reflexão e sobre a memória, tão necessários ao cavaleiro militar em tôdas as contingências. E do interesse despertado e do cuidado havido, diz-nos o Quadro I que, em 43 cavaleiros, apenas houve 2 desclassificados, o que dá uma média muito inferior à das vulgares provas de obstáculos nos Concursos Hípicos.

Terminadas as provas verificou-se que, apesar de as de Fundo serem mais duras do que nos anos anteriores, os resultados são deveras lisongeiros, pois concluíram o Campeonato 83,67% dos concorrentes e dêstes 41,46% com direito a prêmio por haverem obtido mais de 900 pontos na classificação final (ver Quadro IV).

Terminando e, sem fazer mais comentários que a análise dos Quadros juntos ainda sugere, permitimo-nos lembrar aos *novos* a leitura e meditação dos ensinamentos duns livros *velhos*, que existem nas Bibliotecas regimentais, mas que tem sempre oportunidade, porque a equitação também é *velha*, como sejam, entre outros:

- *Notas e reflexões eqüestres* pelo Ex.<sup>mo</sup> General Júlio de Oliveira.
- *O Cavalo* por Chaves de Lemos.
- *Il Cavallo* por Volpini.
- *Etude sur l'entrainement* por Chomel.
- *Les courses de résistance* por de Mendisse.
- *Soins pratiques* por Comminges.
- *Raid Paris-Rouen-Deauville* por Bausil.
- *Riding on the Flat and across Country* por Horace Hayes.
- *La physiologie des exercices du corps* por Dr. Lagrange.



# Revista da Cavalaria

Quadro I

## Resumo do movimento

MOVIMENTO	1. <sup>a</sup> Série (Inglesa)		Total
	(Nacionais)	2. <sup>a</sup> Série	
Inscritos inicialmente . . . . .	35	46	81
Apresentaram-se para tomar parte . . . . .	25	25	50
Não compareceram à 1. <sup>a</sup> prova . . . . .	1	—	1
Iniciaram a 2. <sup>a</sup> prova . . . . .	24	25	49
Beneficiados { steeple . . . . .	22	22	44
{ cross . . . . .	8	6	14
Cumpriram { steeple . . . . .	1	—	1
{ cross . . . . .	—	—	—
Penalisados { steeple . . . . .	1	3	4
{ cross . . . . .	15	15	30
Concluíram a 2. <sup>a</sup> prova . . . . .	24	21	45
Iniciaram a 3. <sup>a</sup> prova . . . . .	22	21	43
Desclassificados na 3. <sup>a</sup> prova . . . . .	1	1	2
Concluíram o campeonato . . . . .	21	20	41

Quadro III

## Beneficiações e penalizações

	Steeple		Cross		Obstáculos	
	1. <sup>a</sup> Série	2. <sup>a</sup> Série	1. <sup>a</sup> Série	2. <sup>a</sup> Série	1. <sup>a</sup> Série	2. <sup>a</sup> Série
Concorrentes . . . . .	24	25	24	25	22	21
Beneficiados . . . . .	22	22	9	6	—	—
Percentagem dos beneficiados . . . . .	91,7	88	37,5	24	—	—
Média das beneficiações (pontos) . . . . .	27,27	31,5	16,33	40	—	—
Penalisados . . . . .	1	3	15	15	17	15
Desclassificados . . . . .	—	—	—	4	1	1
Percentagem dos penalizados . . . . .	—	—	62,5	76	78,18	71,428
Média das penalizações (pontos) . . . . .	100	33,33	350,8	344,66	27,87	23,21

## Campeonato do Cavallo de Guerra

## Movimento das classificações

## 2.ª Série (Nacionais)

Número	CONCORRENTES		ENSINO		Pontuação total	Classificação geral	FUNDO				Pontuação total	Classificação geral	OBSTÁCULOS		Pontuação total	Classificação geral
	Cavaleiro	Montada	Pontos obtidos na prova	Penalizações			Estrada	Steeple	Cross	Pista raza			Salto	Tempo		
1	Capitão Toscano	<i>Orgil</i>	278,5	20	980	14.º	—	+ 36	— 390	—	625	17.º	— 10	— 18	598	16.º
2	Tenente Sérgio	<i>Nanja</i>	332,25	10	990	4.º	—	+ 36	+ 33	—	1.059	5.º	— 10	—	1.049	5.º
3	Alferes Nunes da Silva	<i>Xerife</i>	241,25	30	970	19.º	—	+ 24	— 850	—	144	20.º	— 20	— 4	120	19.º
4	Alferes A. Fernandes	<i>Brioso</i>	239,375	30	970	20.º	—	— 20	— 260	—	690	14.º	— 20	—	670	13.º
5	Ten. Freire de Andrade	<i>Xaraque</i>	296,75	20	980	9.º	—	— 40	— 490	—	450	18.º	— 20	— 3	427	17.º
6	Alferes Cerqueira	<i>Catraio</i>	286,875	20	980	12.º	—	+ 12	D	—	—	—	—	—	—	D
7	Alferes Cardoso	<i>Bêri</i>	231	30	970	21.º	—	+ 27	— 560	—	437	19.º	— 30	— 1	406	18.º
8	Tenente Dolores	<i>Xistoso</i>	318,625	15	985	7.º	—	+ 36	D	—	—	—	—	—	—	D
9	Tenente Trigo de Sousa	<i>Joalheiro</i>	284,875	20	980	13.º	—	+ 36	— 40	—	976	8.º	—	—	976	8.º
10	Alferes Rebelo	<i>Nufar</i>	190,625	50	950	25.º	—	+ 36	D	—	—	—	—	—	—	D
11	Ten. Morais Monteiro	<i>Bagdad</i>	257,875	25	975	18.º	—	+ 36	— 110	—	901	9.º	— 20	—	881	9.º
12	Alferes Vasc. Porto	<i>Urano</i>	295,375	20	980	10.º	—	+ 36	— 20	—	996	7.º	—	—	996	7.º
13	» Calado	<i>Dize-tu</i>	367,25	5	995	1.º	—	+ 36	+ 51	—	1.082	1.º	— 20	—	1.062	2.º
14	» Barreto	<i>Ezamba</i>	293,875	20	980	11.º	—	+ 36	+ 33	—	1.049	6.º	— 20	—	1.029	6.º
15	» P. de Almeida	<i>Jafeiro</i>	322	15	985	5.º	—	+ 36	+ 39	—	1.060	4.º	—	—	1.060	3.º
16	» M. Rodrigues	<i>Querrito</i>	194,125	50	950	24.º	—	+ 36	— 210	—	776	12.º	— 20	— 2	754	11.º
17	» J. Ramos	<i>Argelino</i>	340,5	10	990	3.º	—	+ 36	+ 39	—	1.065	3.º	—	—	1.065	1.º
18	» R. Simões	<i>Humilde</i>	259,275	25	975	17.º	—	+ 15	— 330	—	660	15.º	— 40	— 6	614	14.º
19	» R. Silveira	<i>Iago</i>	302,75	15	985	8.º	—	+ 36	— 960	—	61	21.º	— 20	—	41	20.º
20	» Caldas Oliveira	<i>Zero</i>	259,625	25	975	16.º	—	+ 36	— 380	—	631	16.º	— 20	—	611	15.º
21	» Oliveira	<i>Bonito</i>	215,125	35	965	23.º	—	+ 33	— 300	—	698	13.º	—	—	698	12.º
22	» Morais	<i>Adamastor</i>	276,75	20	980	15.º	—	+ 27	— 130	—	877	11.º	D	—	—	D
23	Cap. Ribeiro Carvalho	<i>Não farás</i>	320,625	15	985	6.º	—	+ 36	— 140	—	881	10.º	—	—	881	10.º
24	Capitão Barrento	<i>Garfe</i>	362,375	5	995	2.º	—	+ 36	+ 45	—	1.076	2.º	— 20	— 1	1.055	4.º
25	Alferes Mangas	<i>Barbante</i>	215,375	35	965	22.º	—	— 40	D	—	—	—	—	—	—	D

## 1.ª Série (Estrangeiros)

26	Tenente A. Pereira	<i>Zaire</i>	357,125	5	995	4.º	—	+ 24	— 100	—	919	13.º	— 40	—	879	11.º
27	Alferes Vicente da Silva	<i>Adail</i>	274,5	25	975	21.º	—	+ 18	— 80	—	913	14.º	— 20	—	893	10.º
28	Alferes Farrusco	<i>Barrote</i>	333	10	990	12.º	—	+ 33	+ 6	—	1.029	7.º	— 10	—	1.019	6.º
29	Tenente Canelhas	<i>Almansor</i>	333,875	10	990	10.º	—	+ 30	300	—	720	16.º	— 30	— 8	682	13.º
30	Alferes L. da Silveira	<i>Bailadeira</i>	253,375	25	975	24.º	—	+ 33	— 590	—	418	20.º	— 20	—	398	17.º
31	» Abrantes Silva	<i>Lord</i>	273,125	25	975	23.º	— 20	+ 15	— 230	—	740	15.º	— 50	—	690	12.º
32	» P. Coutinho	<i>Nutrido</i>	274	30	970	22.º	—	—	— 640	—	330	22.º	— 50	— 12	268	20.º
33	Capitão F. Pais	<i>Abrunho</i>	335,875	10	990	8.º	—	+ 36	— 10	—	1.016	9.º	F	—	—	D
34	Tenente Seródio	<i>Abstracto</i>	371	5	995	2.º	—	+ 36	+ 42	—	1.073	1.º	—	—	1.073	1.º
35	Alferes E. Fernandes	<i>Abalo</i>	275,125	20	980	20.º	—	+ 21	— 60	—	941	12.º	D	—	—	D
36	Capitão G. Campos	<i>Absurdo</i>	357,5	5	995	3.º	—	+ 33	— 10	—	1.018	8.º	—	—	1.018	7.º
37	Alferes Andrade e Silva	<i>Balão</i>	307	15	985	16.º	—	+ 6	— 590	—	401	21.º	—	— 3	398	18.º
38	Tenente Bragança	<i>Ornato</i>	302,25	15	985	17.º	—	+ 18	+ 6	—	1.009	10.º	—	—	1.009	8.º
39	Alferes Rangel	<i>Ormuz</i>	275,85	20	980	19.º	— 135	— 100	— 170	—	575	18.º	— 20	— 2	553	15.º
40	Alferes Paixão Ribeiro	<i>Acido</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Capitão Reimão Nogueira	<i>Ídolo</i>	373,5	5	995	1.º	—	+ 33	+ 6	—	1.034	5.º	—	—	1.034	4.º
42	» Pimenta da Gama	<i>Debutante</i>	332,775	10	990	13.º	—	+ 6	+ 6	—	1.002	11.º	F	—	—	D
43	» Sá Nogueira	<i>Aborbulhado</i>	336,375	10	990	7.º	—	+ 36	+ 3	—	1.029	6.º	— 20	—	1.009	9.º
44	Tenente Cavaleiro	<i>Abanico</i>	333,375	10	990	11.º	—	+ 36	— 706	—	320	23.º	— 20	— 1	299	19.º
45	Alferes L. Barros e Cunha	<i>Baixel</i>	285,875	20	980	18.º	—	+ 36	— 340	—	676	17.º	— 70	— 6	600	14.º
46	» Caldeira	<i>Beato</i>	346,375	10	990	6.º	—	+ 15	— 916	—	89	24.º	— 20	— 5	64	21.º
47	» Azevedo	<i>Aborrecido</i>	346,875	10	990	5.º	—	+ 36	+ 15	—	1.041	4.º	—	—	1.041	3.º
48	» J. Barros e Cunha	<i>Cliper</i>	314,75	15	985	15.º	—	+ 27	— 520	—	492	19.º	—	— 6	486	16.º
49	» Duarte Silva	<i>Abreviativo</i>	334,125	10	990	9.º	—	+ 36	+ 27	—	1.053	3.º	— 30	—	1.023	5.º
50	» Sampaio Nobre	<i>Bacamarte</i>	317,375	15	985	14.º	—	+ 36	+ 36	—	1.057	2.º	—	— 3	1.054	2.º

Campeonato do Cavalto de Guerra

Movimento das classificações

2.ª Edição (Novembro)

Classificação	Nome do Cavalto	Nome do Cavaleiro	Equipa
1.	...	...	...
2.	...	...	...
3.	...	...	...
4.	...	...	...
5.	...	...	...
6.	...	...	...
7.	...	...	...
8.	...	...	...
9.	...	...	...
10.	...	...	...
11.	...	...	...
12.	...	...	...
13.	...	...	...
14.	...	...	...
15.	...	...	...
16.	...	...	...
17.	...	...	...
18.	...	...	...
19.	...	...	...
20.	...	...	...
21.	...	...	...
22.	...	...	...
23.	...	...	...
24.	...	...	...
25.	...	...	...
26.	...	...	...
27.	...	...	...
28.	...	...	...
29.	...	...	...
30.	...	...	...
31.	...	...	...
32.	...	...	...
33.	...	...	...
34.	...	...	...
35.	...	...	...
36.	...	...	...
37.	...	...	...
38.	...	...	...
39.	...	...	...
40.	...	...	...
41.	...	...	...
42.	...	...	...
43.	...	...	...
44.	...	...	...
45.	...	...	...
46.	...	...	...
47.	...	...	...
48.	...	...	...
49.	...	...	...
50.	...	...	...

6

## Classificações finais

1.ª SÉRIE (com sangue inglês)							2.ª SÉRIE (sem sangue inglês)						
Concorrentes					Pontuação	Classificação	Concorrentes					Pontuação	Classificação
Número	Unidade	Posto	Nome	Montada			Número	Unidade	Posto	Nome	Montada		
34	D. R.	Ten.-pic.	Serodio	<i>Abstracto</i>	1.073	1.º	17	R. C. 3	Alferes	Joviano Ramos	<i>Argelino</i>	1.065	1.º
50	E. P. C.	Alferes	Sampaio Nobre	<i>Bacamarte</i>	1.054	2.º	13	D. R.	»	Calado	<i>Dize-tu</i>	1.062	2.º
47	R. C. 7	»	Azevedo	<i>Aborrecido</i>	1.041	3.º	15	E. P. C.	»	Pereira de Almeida	<i>Jafeiro</i>	1.060	3.º
41	E. E.	Capitão	Reimão Nogueira	<i>Ídolo</i>	1.034	4.º	24	D. R.	Capitão	Barrento	<i>Garfe</i>	1.055	4.º
49	E. P. C.	Alferes	Duarte Silva	<i>Abreviativo</i>	1.023	5.º	2	D. R.	Tenente	Rodes Sergio	<i>Nanja</i>	1.049	5.º
28	R. C. 1	»	Farrusco J.ºr	<i>Barrote</i>	1.019	6.º	14	R. C. 7	Alferes	Barreto	<i>Ezamba</i>	1.029	6.º
36	E. P. C.	Capitão	Guedes Campos	<i>Absurdo</i>	1.018	7.º	12	E. P. C.	»	Vasconcelos Porto	<i>Urano</i>	996	7.º
38	G. N. R.	Tenente	Bragança	<i>Ornato</i>	1.009	8.º	9	G. N. R.	Tenente	Trigo de Sousa	<i>Joalheiro</i>	976	8.º
43	E. P. C.	Alferes	Sá Nogueira	<i>Aborbulhado</i>	1.009	9.º	11	G. N. R.	»	Morais Monteiro	<i>Bagdad</i>	881	9.º
27	E. P. C.	»	Vicente da Silva	<i>Adail</i>	893	10.º	23	R. C. 5	Capitão	Ribeiro de Carvall.o	<i>Não farás</i>	881	10.º
25	R. C. 2	Tenente	Alves Pereira	<i>Zaire</i>	879	11.º	16	R. C. 3	Alferes	Martins Rodrigues	<i>Querrito</i>	754	11.º
31	E. E.	Alferes	Abrantes da Silva	<i>Lord</i>	690	12.º	21	R. C. 8	»	Oliveira	<i>Bonito</i>	698	12.º
29	E. P. C.	Tenente	Canelhas	<i>Almansor</i>	632	13.º	4	R. C. 6	»	Almeida Fernandes	<i>Brioso</i>	670	13.º
45	E. P. C.	Alferes	Luis Barros e Cunha	<i>Baixel</i>	600	14.º	18	E. P. C.	»	Ribeiro Simões	<i>Humilde</i>	614	14.º
32	R. C. 2	»	Rangel de Almeida	<i>Ormuz</i>	553	15.º	20	R. C. 4	»	Caldas Oliveira	<i>Zero</i>	611	15.º
48	G. N. R.	»	João Barros e Cunha	<i>Cliper</i>	486	16.º	1	E. P. A.	Cap.-pic.	Toscano	<i>Orgil</i>	598	16.º
30	R. C. 4	»	Lemos da Silveira	<i>Biladeira</i>	398	17.º	5	R. C. 7	Tenente	Freire de Andrade	<i>Xaraque</i>	427	17.º
37	E. P. C.	»	Andrade e Silva	<i>Balão</i>	398	18.º	7	R. C. 8	Alferes	Cardoso	<i>Beri</i>	406	18.º
44	E. P. C.	Tenente	Cavaleiro	<i>Abanico</i>	299	19.º	3	R. C. 1	»	Nunes da Silva	<i>Xerife</i>	120	19.º
32	R. C. 2	Alferes	Coutinho de Freitas	<i>Nutrido</i>	268	20.º	19	E. P. C.	»	Rodrigo da Silveira	<i>Iago</i>	41	20.º
46	R. C. 1	»	Caldeira	<i>Beato</i>	64	21.º	—	—	—	—	—	—	—



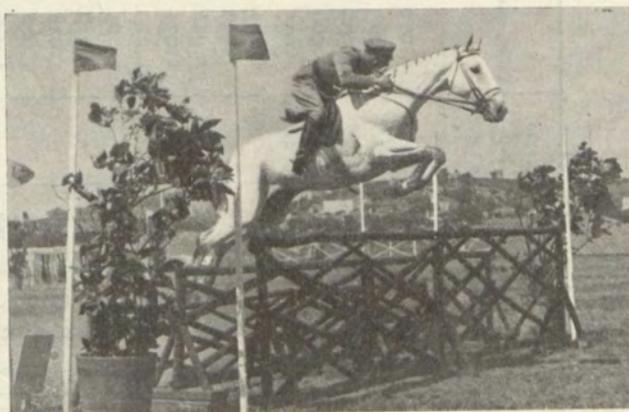
Quadro V

## Concorrentes classificados com direito a prémio

Cavalo	Cavaleiro	Unidade	Classificação		Pontuação	Prémio
			1.ª Série	2.ª Série		
<i>Abstracto</i>	Tenente Serodio	D. R.	1.º	—	1.073	1.800\$00
<i>Argelino</i>	Alferes Joviano Ramos	D. R.	—	1.º	1.065	1.800\$00
<i>Dize tu</i>	» Calado	D. R.	—	2.º	1.062	1.000\$00
<i>Jafeiro</i>	» Pereira de Almeida	E. P. C.	—	3.º	1.060	700\$00
<i>Garfe</i>	Capitão Barrento	D. R.	—	4.º	1.055	500\$00
<i>Bacamarte</i>	Alferes Sampaio Nobre	E. P. C.	2.º	—	1.054	1.000\$00
<i>Nanja</i>	Tenente Rodes Sérgio	D. R.	—	5.º	1.049	Placa de prata
<i>Aborrecido</i>	Alferes Azevedo	R. C. 7	3.º	—	1.041	700\$00
<i>Ídolo</i>	Capitão Reimão Nogueira	E. E.	4.º	—	1.034	500\$00
<i>Esamba</i>	Alferes Barreto	R. C. 7	—	6.º	1.029	Placa de prata
<i>Abreviativo</i>	» Duarte Silva	E. P. C.	5.º	—	1.023	»
<i>Barrote</i>	» Farrusco J.º	R. C. 1	6.º	—	1.019	»
<i>Absurdo</i>	Capitão Guedes Campos	E. P. C.	7.º	—	1.018	»
<i>Ornato</i>	Tenente Bragança	G. N. R.	8.º	—	1.009	»
<i>Aborbulhado</i>	Alferes Sá Nogueira	E. P. C.	9.º	—	1.009	»
<i>Urano</i>	» Vasc. Porto	E. P. C.	—	7.º	996	»
<i>Joalheiro</i>	Tenente Trigo de Sousa	G. N. R.	—	8.º	976	»

# Concurso Hípico de Deiras

Nos dias 4 e 5 de Agosto realizou-se este concurso que foi levado a efeito pela Santa Casa da Misericórdia, com o patrocínio da Sociedade Hípica Portuguesa.



O Alferes Henrique Calado montando o cavalo «Zuári», vencedor do «Grande Prémio»

## RESULTADOS

4 de Agosto

### Prova Inauguração

Correram 29 — Obstáculos 12 — Altura máxima 1,10<sup>20</sup>

1.º Taça	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	o 0,57 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
2.º »	<i>Eclipse</i>	Trigo de Sousa	o 1,02 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
3.º »	<i>Ambriz</i>	Luís Deslandes	o 1,03
4.º »	<i>Pistola</i>	António Damião	o 1,05
5.º »	<i>Marvão</i>	José de Moraes	o 1,07 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6.º »	<i>Aborrecido</i>	Cruz Azevedo	o 1,07 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

# Revista da Cavalaria

## Prova Caça

Correram 55 — Obstáculos 12 — Altura máxima 1,<sup>m</sup>30

1.º Taça	<i>Jocosó</i>	Barros e Cunha	o 0,58
2.º »	<i>Tobruck</i>	G. Ivens Ferraz	o 0,58 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
3.º »	<i>Paraquedista</i>	Trigo de Sousa	o 0,59 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4.º »	<i>Abandonado</i>	Henrique Calado	o 0,59 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
5.º »	{ <i>Sado</i>	Fernando Pais	o 1,00 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
	{ <i>Magul</i>	Joviano Ramos	o 1,00 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6.º »	{ <i>Hopeffful Don</i>	Castro Pereira	o 1,01
	{ <i>Quintal</i>	Castro Pereira	o 1,01

5 de Agosto

## Prova Câmara Municipal de Oeiras

(Grande Prémio)

Correram 51 — Obstáculos 11 — Altura máxima 1,<sup>m</sup>40

1.º Taça	<i>Zuari</i>	Henrique Calado	o 1,00
2.º »	<i>Raso</i>	Correia Barrento	o 1,02
3.º »	<i>Sado</i>	Fernando Pais	o 1,07 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
4.º »	<i>Selecto</i>	Joaquim Barreto	o 1,07 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
5.º »	<i>Balada</i>	Kaulza Arriaga	o 1,09 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

## Prova Discipulos

Correram 13 — Obstáculos 9 — Altura máxima 1,<sup>m</sup>10

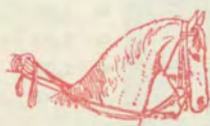
1.º Taça	<i>Quer Hoje</i>	Ricardo Ivens Ferraz	o 0,35
2.º »	<i>Benguela</i>	Marinho Falcão	o 0,35 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
3.º »	<i>Lord</i>	Jorge Albuquerque	o 0,37 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4.º Laço	<i>Balada</i>	Jorge Albuquerque	o 0,38 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
5.º »	{ <i>Jocosó</i>	Helder Mendonça	o 0,38 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
	{ <i>Abrunho</i>	José Luiz Margaride	o 0,38 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
6.º »	<i>Orone</i>	João Pinto da Costa	o 0,40 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

# Concurso Hípico de Cascais

---

---

pelo Alferes LEMOS DA SILVEIRA



Não poucas vezes nos têm censurado por sermos «excessivamente» defensores dos concorrentes e do público, não louvando as entidades organizadoras por «dá cá aquela palha»...

Na realidade, nas nossas crónicas abandonámos a velha fórmula preconizada («Perante numerosa e selecta assistência realizou-se...») e usámos uma outra, original, à base de sinceridade.

É possível que, assim, defendamos os concorrentes e o público «excessivamente»: fazendo críticas em que, com a máxima fidelidade, se apontam os defeitos de organização sem esquecer, contudo, o que de bom fica a atestar esforço, trabalho, valor e dedicação.

Infelizmente muita gente parece esquecer, ainda hoje, que as receitas são criadas por êsses dois elementos fundamentais para o desenvolvimento de tão bela modalidade do desporto hípico — e tanto maiores quanto maior fôr o número e a categoria deles — e que é justo que «alguma coisa» se lhes dê em troca. E essa «alguma coisa» é, precisamente, uma organização feita com gosto, no desejo evidente de melhorar em cada ano, no esforço de agradar, de seduzir, de conquistar novos adeptos.

Por isso, raras são as entidades organizadoras que conseguem triunfar em absoluto. Honra a essas raras.

A *Revista da Cavalaria*, encarregando-nos de fazer a crítica do IX Concurso Hípico de Cascais, deu-nos uma esplêndida oportunidade para demonstrar aos organizadores sem talento — os tais que nos acham «excessivamente» contudentes — que uma realização modelar não é um mito impossível de conseguir... sem arruinar os seus cofres.

# Revista da Cavalaria

Haveria que narrar todo este Concurso, passo a passo, como um exemplo a reter. Mas o nosso tempo disponível tem limites e, portanto, daremos apenas um relato sucinto da competição, fazendo o possível por não esquecer qualquer ponto importante.

## 1 — A ORGANIZAÇÃO

Todos nós — e talvez por isso mesmo os cavaleiros e a assistência sejam sempre numerosos e entusiastas neste



*Capitão Barrento no «Razo», vencedor das Provas «Hoteis dos Estoris», «Câmara Municipal de Cascais», «Junta de Turismo» (Grande Prémio) e «Taça General Carmona»*

Concurso — já nos habituámos a ver o certame de Cascais subir de categoria de ano para ano.

Realmente, Manuel Possolo, com as suas excepcionais qualidades de trabalho e com o seu enorme entusiasmo pelo Hipismo — contando com o apoio de certas entidades — tem conseguido sempre mais e melhor.

Apenas em nove anos, realizou-se o milagre duma metamorfose!

# Revista da Cavalaria

Um exemplo digno de ser realçado — tanto mais que as receitas foram substanciais... — e de seguir por todos os organizadores que queiram atingir uma coisa impecável.

## 2 — O PROGRAMA

Elaborado com cuidado, vasto e com as competições bem distribuídas pelos sete dias de provas — apesar das alterações sofridas — resultou muito interessante.

Actualmente não aparecem cavaleiros civis nas nossas pistas. Falta-lhes escola e, sobretudo, cavalos. Aquela desapareceu com a morte de Joaquim Ricardo; estes tornaram-se um «vício» muito caro. Os prémios são pequenos, em grande desproporção com as despesas — e isto é admitindo de antemão que o animal é um ganhador...

Pois o programa de Cascais é o único que inclui uma prova reservada a cavalos propriedades; e a competição progride — este ano apareceram 12 cavalos sob «casacas encarnadas».

Não foram esquecidos, também, outros praticantes que muitas vezes não são convenientemente acarinhados: sargentos, discípulos e amazonas.

Finalmente, seguiu-se a ideia sensata — a verdadeira orientação — de fazer provas diferentes em cada jornada conforme a categoria dos cavalos: a par das «grandes» provas, como o «Grande Prémio» e «Taça de Honra», disputaram-se provas para os cavalos menos categorizados.

## 3 — O TERRENO

O Hipódromo Municipal, inspirado no campo de Roma, com o piso relvado, oferece agora um aspecto magnífico.

Um pouco de escalracho, e ficará perfeito. O campo de treino, também melhorado, precisa de ser mais extenso.

## 4 — OS PERCURSOS

Duma maneira geral, optimamente marcados e apresentados, dando lugar a provas bem disputadas.

Houve o cuidado de não obrigar a excessos os animais ainda novatos, e de poucos recursos, reservando os obstáculos

# Revista da Cavalaria

de grandes dimensões, e complicados, unicamente para as competições entre «ases» — que, auxiliados pelo piso elástico, não sentiram dificuldades extraordinárias.

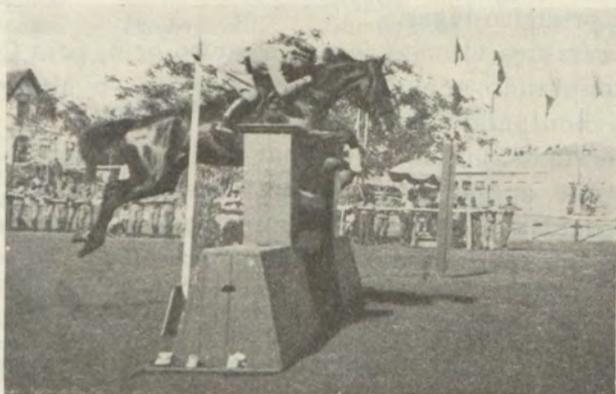
Notou-se, em certos traçados, a falta de um obstáculo sôbre a vala inaugurada êste ano.

## 5 — OS CONCORRENTES

Ultrapassando a centena — em demonstração de grande interesse — e sustentando luta ardorosa para a conquista dos primeiros lugares.

## 6 — O PÚBLICO

Sempre numeroso, correspondendo à boa vontade dos organizadores.



*Capitão Helder Martins no «Optus», vencedor da Taça  
«Embaixador de Sua Magestade Britânica»*

Bem informado durante o decorrer das provas, seguiu-as com interêsse e em constante expectativa.

## 7 — OS PRÉMIOS

Em bom número. No entanto, apesar dêste ter sido o Concurso com mais recompensas, a prova «Despedida» ainda teve 46 inscrições...

# Revista da Cavalaria

## 8 — OS VENCEDORES

Entre os cavaleiros vitoriosos é justo destacar Correia Barrento — certamente o mais premiado durante esta época — que obteve quatro primeiras classificações, com «Raso», em sete provas que disputou. Êste resultado demonstra, mais uma vez, o valor daquele conjunto cavalo — cavaleiro: conjunto que obriga a um silêncio na assistência quando entra na pista... e a um «sofrimento» no concorrente que ocupa a posição de favorito!

José Beltrão com «Squalus» — um animal que consideramos «verdadeira esperança» ao fazer a crítica das poules da S. H. P. — e Milho Ferro com o generoso «Quer Hoje», conseguiram dois belos triunfos, cada um.

Um concursista com brilhante passado — Helder Martins — e um outro com largo futuro — Duarte Silva — respectivamente com «Optus» e «Abarcador», colocaram-se uma vez cada, em primeiro lugar.

As restantes vitórias foram, e muito bem, para Craveiro Lopes, montando acidentalmente «Vouga», e Manuel Carpinteiro, montando «Nitchevo».

Deveríamos, ainda, mencionar muitos daquêles «prometedores» que, apesar de não terem averbado vitórias, estiveram em evidência. Mas, não vale a pena. Estamos certos que oportunamente ouviremos falar dêles...

## 9 — O BANQUETE

Terminada a última prova, teve lugar no Casino-Estoril um banquete em honra dos concorrentes em que se fizeram interessantes afirmações sôbre o futuro do Concurso.

Usou da palavra o capitão Rapôso Pessoa, Presidente da Câmara de Cascais, que disse só ficarem os organizadores satisfeitos quando o certame fôr internacional, e naquele Hipódromo se disputar a «Taça das Nações»!

Por tudo quanto atrás fica dito conclui-se que o Concurso Hípico de Cascais de 1945 atingiu um nível que o levará, depois de corrigido o que falta pôr «au point», a ser considerado o mais importante que se disputa no País — se Lisboa não progredir, também... Assim já é, pelo menos, o mais agradável de quantos inclui o nosso modestíssimo calendário!

# Revista da Cavalaria

## RESULTADOS

### Concurso Hípico de Cascais

#### Prova «Cidadela de Cascais»

(Sargentos)

1.º	Taça e			
	500\$00	<i>Solidó</i>	José Carreira	4 — 1,14 $\frac{3}{5}$
2.º	300\$00	<i>Voisin</i>	Valentim dos Santos	4 — 1,14 $\frac{4}{5}$
3.º	300000	<i>Urgo</i>	João Gomes	4 — 1,24 $\frac{2}{5}$
4.º	200\$00	<i>Leve</i>	Serafim Moreira	4 — 1,38
5.º	200\$00	<i>Intolerável</i>	Gomes Braz	12 — 1,45 $\frac{2}{5}$

#### Prova «Hotéis dos Estóicos»

1.º	Taça e			
	1.000\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	0 — 0,52 $\frac{4}{5}$
2.º	800\$00	<i>Benguela</i>	Fernando Pais	0 — 0,54 $\frac{1}{5}$
3.º	600\$00	<i>Sagres</i>	Correia Barrento	0 — 0,54 $\frac{3}{5}$
4.º	400\$00	<i>Hopefull Don</i>	Castro Pereira	0 — 0,57 $\frac{4}{5}$
5.º	300\$00	<i>Aberta</i>	Joviano Ramos	0 — 0,58
6.º	300\$00	<i>Selecto</i>	Joaquim Barreto	0 — 0,59 $\frac{1}{5}$
7.º	300\$00	<i>Magul</i>	Joviano Ramos	0 — 0,59 $\frac{4}{5}$
8.º	300\$00	<i>Fakir</i>	Jaime Fonseca	0 — 1,00
9.º	200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	0 — 1,00 $\frac{3}{5}$
10.º	200\$00	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0 — 1,01 $\frac{2}{5}$
11.º	200\$00	<i>Balada</i>	Kaulsa de Arriaga	0 — 1,02

#### Prova «Gandarinha»

(Regularidade)

1.º	1.000\$00	<i>Vouga</i>	Craveiro Lopes	40 — 3,00
2.º	700\$00	<i>Bonita</i>	Marquês do Funchal	38 — 2,54 $\frac{3}{5}$
3.º	500\$00	<i>Zepelim</i>	Joaquim Leote	33 — 2,40 $\frac{3}{5}$
4.º	400\$00	<i>Inquiridora</i>	Carlos Granate	27 — 2,09 $\frac{3}{5}$

# Revista da Cavalaria

5.º	300\$00	<i>Magul</i>	Joviano Ramos	25 —
6.º	200\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	22 — 1,49 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
7.º	200\$00	<i>Belver</i>	Reymão Nogueira	20 — 1,45 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
8.º	200\$00	<i>Tarass</i>	Joaquim Barreto	18 — 1,22
9.º	200\$00	<i>Urso</i>	Abrantes Silva	17 — 1,25 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
10.º	200\$00	<i>Último</i>	Kaulsa de Arriaga	15 — 1,19 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

## Prova «Francisco José Paulo de Carvalho»

1.º	Taça	<i>Paloia</i>	Helder Mendonça	0 — 0,53
2.º	Taça	<i>Aberta</i>	Gabriel Dorés	0 — 0,56 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
3.º	Taça	<i>Zagal</i>	Carlos Campos	0 — 0,57 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
4.º	Laço	<i>Urso</i>	Luiz Sequeira	3 — 1,11 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
5.º	Laço	<i>Vigoroso</i>	Ivens Ferraz	3 — 1,19

## Prova «Câmara Municipal de Cascais»

(Omnium)

### 1.ª Série

1.º	700\$00	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0 — 1,05 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
2.º	500\$00	<i>Evelyne</i>	Trigo de Sousa	0 — 1,05 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
3.º	400\$00	<i>Tobruk</i>	G. Ivens Ferraz	0 — 1,08 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4.º	400\$00	<i>Ulano</i>	António Romão	0 — 1,09 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
5.º	300\$00	<i>Dreamthorp</i>	Lemos da Silveira	0 — 0,11
6.º	300\$00	<i>Alviela</i>	Vasco Cordeiro	0 — 1,12 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
7.º	200\$00	<i>Wessington King</i>	Acácio Tenreiro	3 — 1,24
8.º	200\$00	<i>Eclipse</i>	Trigo de Sousa	4 — 1,07 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>

### 2.ª Série

1.º	800\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	0 — 1,02 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
2.º	600\$00	<i>Benguela</i>	Fernando Pais	0 — 1,03
3.º	500\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	0 — 1,03 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4.º	400\$00	<i>Fakir</i>	Jaime Fonseca	0 — 1,04
5.º	300\$00	<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	0 — 1,07 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6.º	300\$00	<i>Abanador</i>	Pereira de Almeida	0 — 1,09 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
7.º	300\$00	<i>Académico</i>	Travassos Lopes	0 — 1,10 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
8.º	200\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	0 — 1,12 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
9.º	200\$00	<i>Le Kain</i>	Almeida Santos	0 — 1,18 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
10.º	200\$00	<i>Adail</i>	Abrantes da Silva	3 — 1,16 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>

# Revista da Cavalaria

## Prova «Ministério da Economia»

(Nacional)

1.º	1.200\$00	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 0,56 $\frac{2}{5}$
2.º	800\$00	<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	0 — 0,57
3.º	500\$00	<i>Castanho</i>	Vasconcelos Pôrto	0 — 0,58
4.º	400\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	0 — 1,00 $\frac{3}{5}$
5.º	300\$00	<i>Vencedor</i>	Augusto Lage	0 — 1,02 $\frac{4}{5}$
6.º	300\$00	<i>Zagal</i>	Vasco Ramires	0 — 1,03
7.º	300\$00	<i>Cinefilo</i>	Coelho da Silva	0 — 1,03 $\frac{1}{5}$
8.º	300\$00	<i>Defensor</i>	Rodrigo da Silveira	4 — 0,53 $\frac{2}{5}$

## Prova «Sociedade Propaganda Costa do Sol»

(Caça)

1.º	Taça e			
	1.000\$00	<i>Abarcador</i>	Duarte Silva	1,01
2.º	700\$00	<i>Abismona</i>	Vasconcelos Pôrto	1,05 $\frac{2}{5}$
3.º	400\$00	<i>Optus</i>	Helder Martins	1,08 $\frac{2}{5}$
		<i>Beduino</i>	Sampaio Nobre	1,08 $\frac{3}{5}$
5.º	300\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	1,10 $\frac{3}{5}$
6.º	300\$00	<i>Fakir</i>	Jaime Fonseca	1,10 $\frac{4}{5}$
7.º	300\$00	<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	1,12
8.º	200\$00	<i>Magul</i>	Joviano Ramos	1,13 $\frac{4}{5}$
9.º	200\$00	<i>Marvão</i>	José de Moraes	1,15 $\frac{4}{5}$
10.º	200\$00	<i>Acadêmico</i>	Travassos Lopes	1,16
11.º	200\$00	<i>Paiol</i>	Fernando Cavaleiro	1,19
12.º	200\$00	<i>Congo</i>	Reymão Nogueira	1,19 $\frac{2}{5}$

## Prova «Secretariado Nacional de Informação Cultura Popular e Turismo»

1.º	Taça e			
	500\$00	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 0,56 $\frac{3}{5}$
2.º	400\$00	<i>Abandonado</i>	Fernando Pais	0 — 1,00 $\frac{2}{5}$
3.º	300\$00	<i>Evelyn</i>	Trigo de Sousa	0 — 1,01
4.º	300\$00	<i>Último</i>	Kaulsa de Arriaga	3 — 1,10 $\frac{2}{5}$
5.º	200\$00	<i>Vencedor</i>	Augusto Lage	4 — 0,58 $\frac{3}{5}$

# Revista da Cavalaria

6.º	200\$00	<i>Ulano</i>	António Romão	4 — 1,00 $\frac{3}{5}$
7.º	200\$00	<i>Garbo</i>	Pimenta de Castro	4 — 1,01 $\frac{3}{5}$
8.º	200\$00	<i>Bantú</i>	Manuel Cerqueira	4 — 1,02 $\frac{1}{5}$
9.º	200\$00	<i>Katia</i>	José de Morais	4 — 1,03

## Prova «Junta de Turismo de Cascais»

### (Grande Prémio de Cascais)

1.º	Taça de Ouro e			
	2.000\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	4 — 1,14 $\frac{2}{5}$
2.º	1.500\$00	<i>Belver</i>	Mena e Silva	4 — 1,17
3.º	1.000\$00	<i>Jacoso</i>	Barros e Cunha	4 — 1,20 $\frac{2}{5}$
4.º	500\$00	<i>Abanão</i>	Vasco Cordeiro	4 — 1,24
5.º	400\$00	<i>Optus</i>	Helder Martins	8 — 1,16 $\frac{1}{5}$
6.º	400\$00	<i>Outão</i>	Travassos Lopes	8 — 1,16 $\frac{2}{5}$
7.º	300\$00	<i>Paiol</i>	Fernando Cavaleiro	8 — 1,16 $\frac{3}{5}$
8.º	300\$00	<i>Vouga</i>	Mena e Silva	8 — 1,18 $\frac{2}{5}$
9.º	{ 300\$00 { 300\$00	<i>Marvão</i>	José de Morais	8 — 1,23
		<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	8 — 1,23

## Prova «Duque de Palmela»

1.º	Taça e			
	1.000\$00	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0 — 0,58
2.º	500\$00	<i>Hopefull Don</i>	Castro Pereira	4 — 0,57 $\frac{4}{5}$
3.º	300\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	7 — 1,14
4.º	300\$00	<i>Eclipse</i>	Trigo de Sousa	8 — 0,57
5.º	300\$00	<i>Zelante</i>	Castro Pereira	8 — 0,58 $\frac{4}{5}$
6.º	200\$00	<i>Kirsch</i>	José Beltrão	8 — 1,03

## Prova «Taça Embaixador de Sua Magestade Britânica»

1.º	Taça	<i>Optus</i>	Helder Martins	4
2.º	Taça	<i>Sagres</i>	Correia Barrento	8 0 — 0,54 $\frac{2}{5}$
3.º	Taça	<i>Xerez</i>	Rangel de Almeida	8 4 — 1,00 $\frac{1}{5}$

# Revista da Cavalaria

## Prova «Amazonas»

1.º	Taça	<i>Hopefull Don</i>	Condessa de Schouvaloff	0 — 0,50
2.º	Taça	<i>Beduino</i>	D. Helena Fortes	4 — 0,43 $\frac{4}{5}$
3.º	Taça	<i>Jocoso</i>	D. Maria Teresa Ivens Ferraz	4 — 0,45 $\frac{1}{5}$

## Prova «Marquês do Faial»

(Despedida)

1.º	Taça e			
	500\$00	<i>Nitchevo</i>	Manuel Carpinteiro	0 — 0,56 $\frac{3}{5}$
2.º	300\$00	<i>Quadrante</i>	Martins Rodrigues	0 — 1,00 $\frac{1}{5}$
3.º	300\$00	<i>Coolela</i>	Pires Monteiro	0 — 1,01
4.º	200\$00	<i>Xadrez</i>	Joaquim Matias	0 — 1,01 $\frac{1}{5}$
5.º	200\$00	<i>Desejado</i>	Emiliano Fernandes	4 — 0,50 $\frac{2}{5}$
6.º	200\$00	<i>Incrível</i>	Rodrigo da Silveira	4 — 0,54
7.º	200\$00	<i>Sacola</i>	Manuel Cerqueira	4 — 0,56
8.º	200\$00	<i>Izento</i>	Joaquim Leote	4 — 0,57
9.º	200\$00	<i>Orone</i>	António Damião	4 — 0,58 $\frac{1}{5}$

## Prova «Taça General Carmona»

1.º	Taça miniatura e			
	1.000\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	0 — 0 — 0
2.º	750\$00	<i>Belver</i>	Mena e Silva	0 — 0 — 4
3.º	500\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	0 — 4 — 0,47
4.º	500\$00	<i>Zuari</i>	Cruz Azevedo	0 — 4 — 0,51 $\frac{3}{5}$



# Concurso Hípico de Mafra

pelo Alferes LEMOS DA SILVEIRA



Prestamos serviço, actualmente, no Depósito de Remonta — e foi neste estabelecimento militar que se realizou o Concurso Hípico de Mafra.

Talvez devido a esta afinidade, e perante o facto de termos de apontar alguns defeitos à organização, foi com um sorriso duvidoso que recebemos o encargo de fazer esta critica — que, como todos os nossos escritos, será feita num estilo pessoal e algo impressivo e surgindo, conseqüentemente, liberta do ramerrão fastidioso das habituais crónicas de hipismo, mais ou menos feitas a papel químico...

Claro está que esta nossa afirmação — «... o Concurso de Mafra não foi isento de defeitos...» — não dará aso a surpresa aos próprios organizadores. Eles sabem, melhor do que nós, que o certame, por mais cuidado que seja, traz sempre o sinal de insuficiência, enquanto o público não corresponder ao seu interesse.

Esta é, na realidade, a grande falha do Concurso de Mafra: a falta de público. E enquanto ela subsistir o Concurso não constituirá um magno acontecimento.

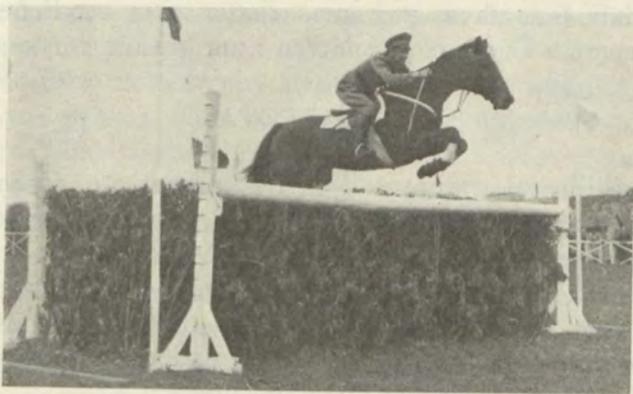
Êste é o problema primário que os organizadores terão de encarar, e tentar resolver.

Assistência vinda de Lisboa ou da Ericeira — tornando o acesso fácil e barato; assistência local — notámos em Vila Franca, por exemplo, que as classes de mais modestos recursos são as que mais entusiasmo têm — com propaganda própria, arrojada mesmo.

Não tenhamos ilusões: se não houver uma grande concorrência de espectadores, uma organização deste género, por mais interesse que haja da parte dos seus realizadores, nunca poderá ser a primeira das que marcham na vanguarda!

## Revista da Cavalaria

Certo é que se fazem provas interessantes, com a inscrição de um bom número de cavaleiros de obstáculos (a que os comentadores chamam («a fina flôr da cavalaria portuguesa»...) que vão em busca de imprevisto e de emoção a todo o sítio onde haja um Concurso, com a assistência daqueles curiosos que se deslocam atrás do «seu» espectáculo, quer a luta se trave em Maíra ou em Castelo Branco — e que, no final, se apura uma excelente receita destinada a fins beneficentes. Mas, com um campo magnífico, instalações adequadas, uma centena de concorrentes — e podendo



*Capitão Pascoal Rodrigues no «Namir», vencedor da «Prova Câmara Municipal de Maíra» (Grande Prémio)*

vir a conquistar, por qualquer processo, o favor do público — não será legítimo querer mais?

¿E, perante êste factor primordial da falta de espectadores, que razão há para estranhar a existência de defeitos no Concurso Hípico de Maíra (a maioria derivados pelo receio da receita não cobrir a despesa...) — alguns bem menores do que as imperfeições cometidas por certas entidades organizadoras que têm todos os elementos — campo, concorrentes, assistência, verba — para realizarem trabalho perfeito?

### 1 — A ORGANIZAÇÃO

Tudo o que havia a dizer sob o ponto de vista de orgânica desta iniciativa, já o dissemos atrás.

## Revista da Cavalaria

Sem constituir um êxito absoluto — com excelentes qualidades e, também, com alguns aspectos de que discordamos, e que iremos enumerando — todos aquêles que escrevemos sobre hipismo não lhe regateamos elogios. Elogios absolutamente justificados, visto os seus organizadores demonstrarem, num meio hostil e difficil, ter qualidades para triunfar.

Êste ano até o tempo — sempre dias agrestes — esteve contra êles. Contaram, apenas, com a sua vontade indômita, com o auxílio de certas entidades e com a simpatia benévola dos concursistas e dos verdadeiros aficionados.

Por nós, confiamos neles. No seu brio, na sua ânsia de fazer mais e melhor, nas suas realíssimas condições para transformar o Concurso de Mafra num grande certame!

### 2 — AS PROVAS

Divididas por quatro dias de competição, foram agrupadas — e muito bem — de forma que, numa mesma jornada, destinavam-se a diversas categorias de cavalos.

Cabe aqui dizer que antipatizamos em absoluto com aquella maneira de efectuar a «Taça de Honra», desde que seja obrigatória a inscrição de todos os cavalos que ganhem 200\$00 apenas.

Podem-se ganhar prémios nas provas mais pequenas, e o cavalo não servir para saltar 1,50 m.; e, então, é... «caça» à taxa de inscrição.

Resultado: registaram-se desistências em série, acabando o público por deixar de consultar o programa que poucas indicações lhe dava, e os cavaleiros por desconhecer a altura certa em que deviam começar a aquecer as montadas.

Uma volta eliminatória a 1<sup>m</sup>,30, com «barrages» sucessivas, parece-nos ser processo mais sensato. Todos podem entrar na primeira volta — justificando a inscrição — e, depois, começa então a contar, progressivamente, o poder do animal.

Uma «Taça de Honra» com a dureza dum «Grande Prémio», com classificação pelo tempo, é repetição. Lembra-nos aquêles chapéus envelhecidos em que mãos femeninas dispõem uma peninha, para nos dar a ilusão de que êles se renovaram...

# Revista da Cavalaria

## 3—OS PERCURSOS

Muito bem apresentados, não concordámos, porém, com a marcação. Foram todos bastante difíceis, e muitos cavalos tiveram sérias dificuldades!

Os Concursos são feitos para cavalos bons e bem metidos, evidentemente. Mas não podemos esquecer que temos dezenas de animais, especialmente irlandeses, pouco ou nada concursados. Por isso, hoje, tudo tende a mudar: as provas «clássicas» são entremeadas com provas de maior simplicidade.

«Omnium» com 15 obstáculos (23 saltos), quádruplos em numerosas provas (dois na «Caça»), o «famigerado» duplo a 10 metros no «Grande Prémio» (cancela a 1<sup>m</sup>,20 e vala com 4<sup>m</sup>) que só oito cavalos limparam — contribuíram para que a maioria dos concorrentes não viesse de Mafra bem disposta...

O quadro indicativo do número de percursos sem faltas registados nas diversas provas põe em evidência a excessiva dificuldade dos traçados:

<i>Omnium</i> (1. <sup>a</sup> série) . . . . .	2
<i>Omnium</i> (2. <sup>a</sup> série) . . . . .	3
<i>Lavoura de Mafra</i> . . . . .	1
<i>Grande Prémio</i> . . . . .	0
<i>Nacional</i> . . . . .	3
<i>Estrangeiros</i> . . . . .	5
<i>Caça</i> . . . . .	6
<i>Despedida</i> . . . . .	1
<i>Taça de Honra</i> . . . . .	0
Total . . . . .	21

Mas, é uma forma de fazer percursos, um estilo, um processo. Tão legítimo como aquêlo que defendemos...

Muito interessante o traçado da «Caça», com alguns obstáculos análogos aos naturais, o que é rarissimo encontrar nos nossos Concursos.

# Revista da Cavalaria

## 4 — O TERRENO

O campo, agora completamente nivelado, apresentou-se com um aspectò magnífico — com duas banquetas sérias (duplo) e um muro em crista.

Com o dinamismo que caracteriza os organizadores, não hesitamos em dizer ser possível obter, em breve, o que falta: um piso perfeito.



*Alferes José Morais no «Marvão», vencedor da  
«Prova General Ilharco» (Taça de Honra)*

## 5 — OS PRÉMIOS

Quando começámos a concursar — e os anos podem contar-se, ainda pelos dedos... — havia prémios exclusivamente de laço; no Concurso de Mafra, pelo contrário, há prémios pecuniários sem laço. Criou-se o hábito (o mau hábito...) de, em cada prova, distribuir apenas cinco.

Ora, abstraindo no valor material, o laço — a mais singela das recompensas — tem um elevado significado moral, subsistindo através da vida do concursista como uma prova da sua actividade, como galardão de um bom percurso, como lembrança de tempos que não voltam mais. O seu valor material é secundário; mas o significado do objecto é enorme!

## Revista da Cavalaria

E o cavaleiro de obstáculos, dum modo geral, encontra na colecção dos seus laços a única compensação de uma época de trabalho.

### 6 — OS CONCORRENTES

Várias pessoas, não tendo assistido ao Concurso de Mafra, perguntaram-nos tomadas de espanto perante os resultados publicados nos jornais: — ¿Mas foram os mesmos cavaleiros que estiveram em Cascais que se apresentaram em Mafra?

Realmente, poucos dos cavaleiros ali mais em evidência voltaram a brilhar na semana seguinte: nenhum ganhou primeiros prémios, e a maioria até quasi não apareceu entre os classificados.

O certo é que se tratava dos mesmos cavaleiros e dos mesmos cavalos... Simplesmente, as dificuldades eram outras — e os percursos grandes, com piso demasiadamente brando e pouco elástico, acabou por «apalpar»!

Os primeiros prémios dividiram-se. Apenas *Abanado* (Fernando Pais) conseguiu duas vitórias.

O velho *Namir* (Pascoal Rodrigues), que muita gente julgava «acabado», ganhou o «Grande Prémio», a saltar como nos seus tempos áureos, e o irlandês *Marvão* (José Morais) — que obteve o seu primeiro triunfo — a «Taça de Honra».

*Brioso III* (Henrique Calado), revelando-se capaz de grandes cometimentos, *Desejado* (Emiliano Fernandes), após uma série de provas pouco felizes, *Outão* (Travassos Lopes), depois de desempate com *Aberta* (Joviano Ramos), *Ebro* (Fernando Cavaleiro), sempre em velocidade, e *Douro* (Craveiro Lopes), geralmente pouco afortunado — obtiveram excelentes triunfos. E dos que perderam não reza a história...

E, agora, cá ficamos à espera do progama para 1946, ansiosos pela sua chegada — pois sabemos que nos dará maior satisfação!

# Revista da Cavalaria

## RESULTADOS

### Concurso Hípico de Mafra

#### Prova «Sargentos»

1.º	300\$00	<i>Xiba</i>	2.º s. José Graça	52 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
2.º	200\$00	<i>Solidó</i>	Fur. Carreira	52 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
3.º	150\$00	<i>Gordo</i>	2.º s. Braz	55
4.º	100\$00	<i>Bemposta</i>	2.º s. Guerra	57

#### Prova «Escola Prática de Infantaria»

(Omnium)

##### 1.ª Série

1.º	500\$00	<i>Abandonado</i>	Fernando Pais	0 — 1,37 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
2.º	300\$00	<i>Marvão</i>	José de Moraes	0 — 1,48
3.º	200\$00	<i>Bandido</i>	Joaquim Matias	4 — 1,52 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
4.º	200\$00	<i>Zézere</i>	Guedes Campos	8 — 1,36 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
5.º	200\$00	<i>Insinuante</i>	José de Bragança	8 — 1,41
6.º	200\$00	<i>Bantu</i>	Manuel Cerqueira	12 — 2,14 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
7.º	200\$00	<i>Vencedor</i>	João Araujo	12 — 1,37 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
8.º	200\$00	<i>Açafrão</i>	Barros e Cunha	12 — 1,40 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
S	100\$00	<i>Abismoso</i>	Vasconcelos Porto	12 — 1,42

##### 2.ª Série

1.º	800\$00	<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	0 — 1,38 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
2.º	500\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	0 — 1,39 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
3.º	300\$00	<i>Valido</i>	Martins Rodrigues	0 — 1,51 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
4.º	300\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	3 — 1,44
5.º	200\$00	<i>Zepelim</i>	Joaquim Leote	3 — 1,54
6.º	200\$00	<i>Sagres</i>	Correia Barrento	4 — 1,35
7.º	200\$00	<i>Benguela</i>	Fernando Pais	4 — 1,35 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>

# Revista da Cavalaria

8.º	200\$00	<i>Optus</i>	Helder Martins	4 — 1,41 $\frac{1}{5}$
9.º	200\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	4 — 1,41 $\frac{4}{5}$
10.º	200\$00	<i>Ebro</i>	Fernando Cavaleiro	8 — 1,31
S	100\$00	<i>Defensor</i>	Rodrigo da Silveira	8 — 1,31 $\frac{1}{5}$
S	100\$00	<i>Outão</i>	Travassos Lopes	8 — 1,31 $\frac{1}{5}$
S	100\$00	<i>Adriático</i>	Alves Pereira	8 — 1,32 $\frac{2}{5}$

## Prova «Lancura de Mafra»

1.º	600\$00	<i>Abandonado</i>	Fernando Pais	0 — 1,39 $\frac{2}{5}$
2.º	400\$00	<i>Defensor</i>	Rodrigo da Silveira	4 — 1,31 $\frac{2}{5}$
3.º	300\$00	<i>Prairie Lass</i>	Alberto da Silveira	4 — 1,32 $\frac{4}{5}$
4.º	200\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	4 — 1,33 $\frac{2}{5}$
5.º	200\$00	<i>Bandido</i>	Joaquim Matias	4 — 1,37
6.º	200\$00	<i>Abismoso</i>	Vasconcelos Porto	4 — 1,37 $\frac{3}{5}$
7.º	200\$00	<i>Le Kain</i>	Almeida Santos	4 — 1,38 $\frac{1}{5}$
8.º	200\$00	<i>Balada</i>	Kaulsa Arriaga	4 — 1,40 $\frac{1}{5}$
S	100\$00	<i>Avro II</i>	Carlos Granate	4 — 1,41 $\frac{2}{5}$
S	100\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	4 — 1,12 $\frac{4}{5}$
S	100\$00	<i>Soberano</i>	Rangel de Almeida	4 — 1,46 $\frac{3}{5}$
S	100\$00	<i>Orone</i>	António Damião	8 — 1,33 $\frac{1}{5}$

## Prova «Câmara Municipal de Mafra»

(Grande Prémio)

1.º	2.000\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	4 — 1,34 $\frac{2}{5}$
2.º	1.000\$00	<i>Sagres</i>	Correia Barrento	4 — 1,38
3.º	500\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	4 — 1,38 $\frac{4}{5}$
4.º	300\$00	<i>Paiol</i>	Fernando Cavaleiro	4 — 1,41 $\frac{4}{5}$
5.º	300\$00	<i>Inquiridora</i>	Carlos Granate	4 — 1,45 $\frac{3}{5}$
6.º	200\$00	<i>Bengue'a</i>	Fernando Pais	8 — 1,39 $\frac{2}{5}$
7.º	200\$00	<i>Marvão</i>	José de Moraes	8 — 1,50 $\frac{4}{5}$
8.º	100\$00	<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	12 — 1,43 $\frac{4}{5}$
9.º	200\$00	<i>Valido</i>	Martins Rodrigues	12 — 1,47 $\frac{4}{5}$
10.º	200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	15 $\frac{3}{4}$ — 1,56 $\frac{1}{5}$

## Prova «Direcção Geral dos Serviços Pecuarios»

(Nacional)

1.º	800\$00	<i>Ebro</i>	Fernando Cavaleiro	0 — 1,27
2.º	500\$00	<i>Brioso III</i>	Henrique Calado	0 — 1,28 $\frac{2}{5}$
3.º	300\$00	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 1,29 $\frac{4}{5}$

# Revista da Cavalaria

4.º	300\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	4 — 1,28 $\frac{1}{5}$
5.º	200\$00	<i>Zaire</i>	Lopes dos Santos	4 — 1,31
6.º	200\$00	<i>Tarass</i>	Cruz Azevedo	4 — 1,31 $\frac{4}{5}$
7.º	200\$00	<i>Quadrante</i>	Chaves de Lemos	4 — 1,33 $\frac{2}{5}$
8.º	200\$00	<i>Sacola</i>	Manuel Cerqueira	4 — 1,33 $\frac{4}{5}$
9.º	200\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	4 — 1,35 $\frac{2}{5}$
10.º	200\$00	<i>Zepelim</i>	Joaquim Leote	4 — 1,37 $\frac{1}{5}$

## Prova «Ministerio das Finanças»

### (Estrangeiros)

1.º	800\$00	<i>Outão</i>	Travassos Lopes	0 — 1,27 $\frac{3}{5}$
2.º	500\$00	<i>Aberta</i>	Joviano Ramos	0 — 1,27 $\frac{3}{5}$
3.º	300\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	0 — 1,29 $\frac{4}{5}$
4.º	300\$00	<i>Be'ver</i>	Reimão Nogueira	0 — 1,36
5.º	200\$00	<i>Coolela</i>	Pires Monteiro	0 — 1,37 $\frac{1}{5}$
6.º	200\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	4 — 1,28 $\frac{3}{5}$
7.º	200\$00	<i>Selecto</i>	Joaquim Barrento	4 — 1,30 $\frac{2}{5}$
8.º	200\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	4 — 1,36 $\frac{3}{5}$
9.º	200\$00	<i>Abarcador</i>	Duarte Silva	4 — 1,37 $\frac{3}{5}$
10.º	200\$00	<i>Malange</i>	Pereira de Almeida	4 — 1,39

### (Barrage)

<i>Outão</i>	0 — 0,26 $\frac{2}{5}$
<i>Alerta</i>	8 — 0,26 $\frac{1}{5}$

## Prova «Serviços de Remonta»

### (Caça)

1.º	800\$00	<i>Desejado</i>	Emiliano Fernandes	1,17 $\frac{3}{5}$
2.º	600\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	1,17 $\frac{4}{5}$
3.º	400\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	1,23 $\frac{2}{5}$
4.º	300\$00	<i>Abarcador</i>	Duarte Silva	1,23 $\frac{3}{5}$
5.º	200\$00	<i>Outão</i>	Travassos Lopes	1,24 $\frac{4}{5}$
		<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	1,24 $\frac{4}{5}$
7.º	200\$00	<i>Sagres</i>	Correia Barrento	1,29
8.º	200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	1,31
9.º	200\$00	<i>Insinuante</i>	José de Bragança	1,32 $\frac{3}{5}$
10.º	200\$00	<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	1,33

# Revista da Cavalaria

11.º	200\$00	<i>Nitchevo</i>	Manuel Carpinteiro	1,33 $\frac{3}{5}$
12.º	200\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	1,34 $\frac{1}{5}$
S	100\$00	<i>Le Kain</i>	Almeida Santos	1,35
S	100\$00	<i>Abismoso</i>	Vasconcelos Porto	1,35 $\frac{1}{5}$
S	100\$00	<i>Tarass</i>	Cruz Azevedo	1,35 $\frac{4}{5}$

## Prova «Direcção dos Serviços Florestais»

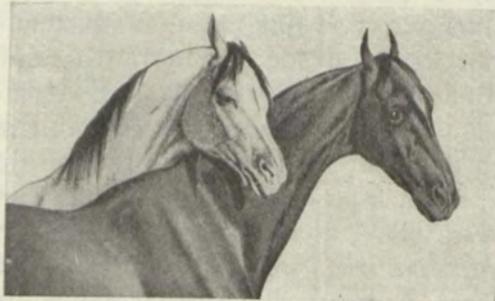
(Despedida)

1.º	400\$00	<i>Douro</i>	Craveiro Lopes	0 — 1,01
2.º	300\$00	<i>Adriático</i>	Alves Pereira	4 — 0,56 $\frac{3}{5}$
3.º	200\$00	<i>Abanador</i>	Pereira de Almeida	4 — 0,58 $\frac{3}{5}$
4.º	200\$00	<i>Soberano</i>	Rangel de Almeida	4 — 1,01 $\frac{1}{5}$
5.º	200\$00	<i>Malicioso</i>	Sampaio Guimarães	4 — 1,08
6.º	200\$00	<i>Kilcar Thy</i>	António Damião	7 — 1,10 $\frac{1}{5}$
7.º	200\$00	<i>Beduino</i>	Sampaio Nobre	8 — 0,53 $\frac{4}{5}$
8.º	200\$00	<i>Voisin</i>	João Araujo	8 — 0,54

## Prova «General Ilhazco»

(Taça de Honra)

1.º	O. A.	<i>Marvão</i>	José de Morais	4 $\frac{1}{2}$ — 1,06 $\frac{2}{5}$
2.º	O. A.	<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	8 — 0,59 $\frac{4}{5}$
3.º	O. A.	<i>Bengueta</i>	Fernando Pais	8 — 1,01 $\frac{4}{5}$



# ||||| Taça Beneral |||||

# Farinha Beirão

pelo Major AMADEU BUCETA MARTINS



À fôrça de tanto ver, de cadeira, os esforços dos meus camaradas na conquista dos troféus hipicos, vou-me resignando aos simples prazeres da critica. E, como insistentemente me assediam com o pedido de opiniões, algumas vezes, como agora, escritas, acabo por me convencer que sou mesmo «critico». Isso apavora-me; as mais das vezes, as criticas que durante mais de 20 anos conheci, salvo raras e honrosas excepções, só serviram para desmoralizar os criticados, acender rivalidades, ou fortalecer prévias e misteriosas combinações. Irei eu no desejo de satisfazer os pedidos dos meus camaradas, descer a mesma abrupta e feia encosta? Praza a Deus que não. A longa experiência de tantos anos, fortalecida por um trabalho sempre animado pelo maior gôsto e entusiasmo; o contacto demorado com mestres brilhantes entre os quais o Brigadeiro Higinio Barata, querido entre todos, Equitador da mais fina classe e rija têmpera, espécie de cossaco português, desde pequenino batalhando, explorando e estudando o nobre bruto, e todos, «Homens de cavalos» na acepção e com os conhecimentos múltiplos e subtis, que o esforço de gerações lhes havia transmitido, tudo isto me concedeu, dizia, a posse de alguns poucos conhecimentos, «discretos», está claro, como convém em tudo que à equitação se refere, mas que, infelizmente, para mim já pouco uteis são. Terei o direito de os negar aos meus camaradas, se tiver o cuidado de com êles os não ferir, desanimar ou desunir? Começo a ceder, passo a passo, do silêncio que

## Revista da Cavalaria

sempre, mesmo em tempos de maior actividade, mantive, nestes assuntos, para ir dizendo, também, alguma coisa. E, como agora me pediram a critica da prova Taça «Farinha Beirão», pois começemos por essa e oiçam:

O que a prova é, não vale a pena dizê-lo, todos o sabem. Como estava organizada? Se soubermos que se disputou no D. R. em Mafra, julgo que será dispensável dizê-lo para fazer justiça a quem, na realidade, a merece. Mas, em todo o caso, sempre direi que o percurso, embora condicionado nas alturas, ao Regulamento, estava «simpático»... não vá por lá julgar-se que tinha aquêlê aspecto temeroso, que logo no primeiro dia, ressabiou tanto cavalo no Concurso de Mafra. Que isto, não endereça para aquêlê certame, nenhuma opinião desagradável; é que eu sei bem que os obstáculos nem sempre saem o que nós queremos que sejam; uma côr que fica mais berrante... é tão bonita à nossa vista, como feia à da pobre «vitima» sujeita às nossas manias desportivas; uma pequenina distracção, faz-nos esquecer que a frente dos obstáculos, quando não seja grande, nem os mesmos amparados, «oficialmente» com anteparas, ou «particularmente» com algum vaso caído, em certos sitios, a matar, endurece muito o seu aspecto e a possibilidade de os transpor, pelo aparecimento daquele segundo de hesitação que, visto de longe, aumenta sempre fatidicamente, e visto de perto corta tanto a embocadura... — Bom, nós sabemos isto tudo, e sabemos também, que, o momento não era para complicações, pela abundância de cavalos e cavaleiros novatos e, ainda, porque estando os organizadores daquele concurso no seu próprio campo, nunca poderiam ter o desejo de complicar a «vidinha do aluno», e sabemos também que são coisas que sucedem e, muitas vezes, não se calculam mas, sempre é bom que se digam. Quem poderia lá calcular — e digo-o sem a minima sombra de malícia — que aquelas banquetas tão lindas... mas o melhor é nem pensarmos nelas que logo os cabelos se nos põem em pé! É claro que eu, muito doutor, disse logo na minha cadeira e de perna traçada: pois, sabe-se: rampas muito inclinadas, fazem partir traiçoeiramente, sem que os pobres bichanos vão preparados para alcançarem a altura das banquetas (naquele caso já de notar) lá tão longe; e, num duplo, com tão curta distância

## Revista da Cavalaria

para tanta dificuldade...; mas, se eu disse isso, — se o disse (?), — foi para fazer vista! porque, agora que estou a falar sozinho e, como se nada tivesse visto do que se passou, digo seriamente: E aquela, hein? quem havia de calcular? Olha como quando nos metemos a fazer coisas, podemos escorregar sem saber! O melhor, é deixar fazer os outros, para falar sempre de ciência certa, e de... cadeira!

Voltemos pois, à nossa Taça:

O chãozinho, fazia barulho sob as patas dos cavalos, lá isso fazia; mas, se estava duro ou não, éles que o digam, porque os cavaleiros por mim perguntados, como sempre, nunca se harmonizaram: que sim, que não... Isto em con-



*Alferes Henrique Calado, no «Brioso» vencedor  
da Taça «General Farinha Beirão»*

ursos é tudo tão variável, com o cavalo que se tem, com o percurso que se faz, com o elogio que um amigo mais generoso ou bem disposto nos atirou, por acaso, no caminho que seguíamos, com a calistice que esqueceu ou não resultou, e, grave problema, é necessário substituir! Enfim disposições, e está dito tudo; quem por lá andou já sabe disso.

Em que estávamos? Ah já sei: era na poeira que tendo sujado os obstáculos, tanto estava preocupando o zeloso comandante do Depósito. Pois, muito obrigado, oh Deus das Poeiras, não pelo bem que faz às fardas e ao accio das camisas, está claro, mas por causa das tais côres dos obstáculos

## Revista da Cavalaria

que tinham sido, em tempos, berrantes... E agora vamos à prova.

A posse d'êste trofeu sempre querido à G. N. R., como é natural, mais uma vez foi alcançada pelo Depósito de Remonta, que o mesmo é dizer-se, ficou em boas mãos.

É que, enquanto houver Calado, há cavalos que ganham. Se não é sentado, é deitado; se não é para a direita é para a esquerda; se a perna não é para diante é para trás, mas sempre é ganhar! Salvas as devidas proporções que em tudo se requerem, — não vá tomar-se isto como lema — no fundo, isto assim, é concursar. O concursista não se mede pela cinturinha de vespa ou pela silhueta de exposição, mas sim pela intuição natural, pelo que faz e sabe não fazer, pela fé de ganhar, sempre presente durante todo o percurso, acima de qualquer outra pretensão que, no momento, só vaidade representa, ou exagerada subordinação que fatalmente sufocará as qualidades e intuição necessárias ao concursista. Foi assim que concursaram Veloso, Delfim Maia, Lusignan, Jara de Carvalho, Ivens Ferraz, Helder Martins, Zé Beltrão, cada qual na sua maneira própria, pondo tudo e só isso ao serviço do prémio que ganhavam. Friso: falo de concursistas e não de alunos; tudo tem a sua época e a sua aplicação. Pois Calado, 1.º e 2.º da prova, com *Brioso III* e *Abrunho*, bisou esta magnífica afirmação.

A primeira mão da Prova, agora disputada como... frequentemente o será no D. R., terminou com 6 percursos limpos da G. N. R., 4 de Cav. 2 e D. R., 1 de Cav. 7 e 1 do C. M. Foram êles: *Adriático*, *Wessington-King*, *Leve*, *Abrunho*, *Orone*, *Douro*, *Abominável*, *Marvão*, *Evelyn*, *Jocoso*, *Abanão*, *Paraquedista*, *Optus*, *Brioso III*, *Benguela*, *Basculho*.

Na 2.ª mão, a sorte que na 1.ª animara o justificado desejo da G. N. R., abandonou-a, e até uma ingrata medição de *Jocoso*, no oxeiro de varas, lhe marcou um infelicíssimo toque roubando-lhe neste obstáculo, as justificadas esperanças e atirando-o para 3.º lugar.

Esta mão decorre com interêsse, vendo queimar-se sucessivamente os mais esperançosos cartuchos de cada unidade. *Adriático*, não sustenta a grande esperança do seu cavaleiro, mas prega um susto de entrada. *Evelyn*, *Orone*,

## Revista da Cavalaria

*Wessington-King* e *Paraquedista* mais 4 esperanças da G. N. R. que se queimam.

Helder Martins querendo honrar as côres, mete acelerador ao *Optus*, mas a sua longa e valiosa experiência não consegue fazer dêle um *Avro*.

A Guarda tem pena, mas, conforma-se.

Paes com *Benguela*, deixa visivelmente transparecer, ao entrar, a fé, a confiança que, afinal, uma pista infeliz inutiliza.

*Basculho*, tão regular, com um contacto certo na mão do seu cavaleiro, falha contudo também.

Douro com bonitos saltos, dá porém faltas.

E assim, sempre com interêsse, até terminar.

No fim e no D. R. as energias retemperam-se com um esplêndido lunch, e as tristezas apagam-se com bom palhête, bem fresquinho.

E, como isto, já vai longo — que eu tinha ainda muito para dizer — permitam-me só duas ou três considerações:

— Não lhes parece que quando os cavalos começam a mostrar as habilidades muito novinhos, isso pode fazer-lhes doer as unhas com que se toca a guitarra? Eu sei que razões poderosas podem, às vezes, justificar as excepções, e entre elas o «tempo que corre» não deixa de contar. Mas para um «velho» (?) sempre é tempo de reconsiderar e para os novos fique-lhes esta idéia: Um trabalho preparatório de ensino, ginástica, campo, um aproveitamento moderado, e progressivo, dará confiança aos cavalos no que virão a fazer anos depois — que isto de concursos é «usualmente demorado», e as excepções só têm servido para atrapalhar as idéias —, e evitará tôdas as volumosas taras que são hoje a glória de tanto cavalo de concursos!

— Que lhes parece de tanto e tanto cavalo bom, nenhum chegar a acertar um sistema, seja êle lá qual fôr, que lhe permita fazer os percursos com uma certa regularidade?

Quer dizer, porquê tanta ausência de «Craks» em que, quem queira possa apostar?

Pois eu, para dar uma opinião, direi: contacto igual — forte ou fraco, conforme as possibilidades — e equilibrio igual, ambos durante todo o percurso! Não desçam a mão, abaixo do pescoço «por sistema», que é feio e muito prejudicial. Convençam-se que estas palavras, os ajudarão a acer-

## Revista da Cavalaria

tar os seus cavalos que, sem isso, continuarão sempre a fazer faltas, sem ninguém saber porquê!

Não temam os queixais, que um concursista nem pensa nisso, porque, e precisamente para os evitar, já lhes ensinaram o que há de melhor: Ensinaram-lhes certamente a saltar. Portanto, mãos juntas, no pescoço e contacto igual durante todo o percurso. Põe-se hoje tantas vezes em falso, junto ao obstáculo!

Haja personalidade hipica, em tudo diferente de teimosia hipica. Procurem (dentro do seu género, que sempre deve ser respeitado) abandonar princípios empíricos, para «épater les bourgeois», e procurem adaptar-se, sempre que o Ideal não seja possível, aos seus cavalos. Repito: falo para concursistas e não para alunos, e fique isto bem assente, com tudo quanto quere dizer.

Já noutros tempos os «Paes» do Hipismo eram desta opinião e os Paes de agora, disso nos darão certamente também, felizes demonstrações, a avaliar por «uma» que se está vendo, agora e, cada vez mais, brilhante, virtuosa, artística, cheia de intuição, confiança e afirmativos resultados práticos, confirmando uma classe que não foi por mim descoberta agora, e que... uma certa pontinha de vaidade, apenas aparente asseguro-lhes, certamente não estragará, — pelo menos assim devendo desejar-se, para que se possa continuar a enaltecer.

E para acabar, um grito de alarme: o concursista tem tudo como a *Baiana*:

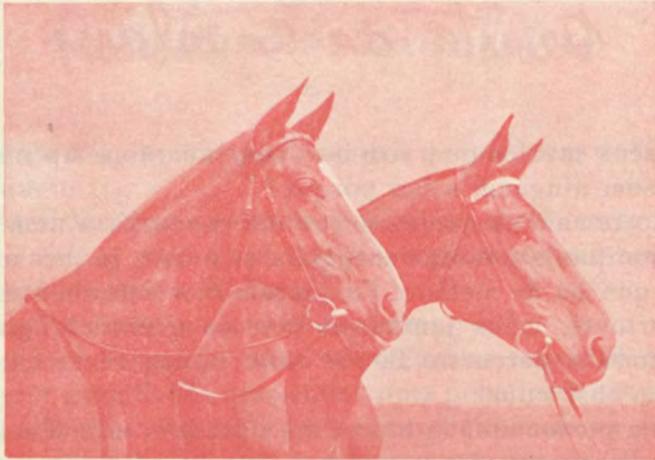
Tem pêso de que dispõe como quere

Tem mãos de que dispõe como pode

Mas acima de tudo *tem pernas*.

...Tem; sempre atentas e prontas a actuar!





*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Eqüestre Internacional*

CAPÍTULO II

PROVAS DE ENSINO

Artigo Primeiro

*Regras Gerais*

66. — Tôdas as provas internacionais de Ensino decorrem sem qualquer excepção conforme as disposições prescritas no Regulamento da F. E. I. — As provas são arbitradas segundo as directivas estabelecidas no artigo 2.º.

67. — Em cada ano, excepto no ano dos Jogos Olímpicos, e depois de entendimento com a F. N., que pede para o fazer, a F. E. I. patrocina, num país diferente, um Concurso Internacional de Provas de Ensino.

Êste concurso toma o nome de Concurso e Campeonato Oficial Internacional Anual de Ensino. — Ê reservado apenas aos Officiais em serviço activo e aos Amadores apresentando

## Revista da Cavalaria

cavalos de tôdas as proveniências, com a idade de catorze anos feitos (14) no máximo, e tendo sido montados exclusivamente *bona fide*, certificada no boletim de inscrição por Amadores durante os *três meses* (90 dias) que precedem a data dos concursos officias ou dos Jogos.

Qualquer fraude constatada implica durante dois anos (24 meses) no mínimo a desqualificação de quem assinou a inscrição e de quem apresentou o cavalo no concurso.

68.—Esta manifestação desportiva compõe-se de três concursos distintos, de graus diferentes, e absolutamente independentes uns dos outros.

1.º PRÉMIO CAPRILLI.—É o concurso elementar do 1.º grau. — Compreende duas provas:

a) *Uma prova elementar* de picadeiro, permitindo apreciar por um lado, a calma, a voluntariedade e a manejabilidade do cavalo, — por outro lado a regularidade, a ligeireza e a amplitude dos seus andamentos.

Quanto ao local exacto onde os movimentos devem ser executados, não é obrigatória uma grande precisão, desde que a correcção na execução beneficie.

b) *Um percurso* de 500 metros aproximadamente, cortado por uma dezena de obstáculos variados e simples, (1<sup>m</sup>,10 a 1<sup>m</sup>,20 de altura), entre os quais, se possível fôr uma vala de bordos lisos com a largura de 3<sup>m</sup>,50 com água, ou um fôssô da mesma largura, e uma banquetta. — Velocidade 350 a 400 metros por minuto. Qualquer velocidade inferior é penalizada com um quarto ( $\frac{1}{4}$ ) de ponto por segundo começado. Qualquer velocidade superior não tem beneficio.

2.º PRÉMIO SÃO JORGE.—É o concurso de dificuldade média (2.º grau).

A prova pedida é mais completa, mais exigente, mais precisa na sua execução que a do PRÉMIO CAPRILLI. Contém tôdas as exigências de equitação corrente clássica. Bem executada, prova que o cavalo está pronto a ter o seu ensino mais adiantado e que pode começar a abordar o trabalho de *Alta Escola*.

3.º GRANDE PRÉMIO.—O Grande Prémio é o 3.º grau. — É a equitação de escola que permite pôr em valor a ligeireza perfeita do cavalo caracterizada pela ausência total de resistências e um acréscimo de impulsão.

## Revista da Cavalaria

A prova imposta contém tôdas as dificuldades e as finuras da arte equestre, incluindo certos ares baixos de Alta Escola.

69.— Êste Concurso é o único Grande Concurso Internacional Oficial de Ensino do ano. Tem primazia sôbre todos os outros para as datas, a importância de suas inscrições. O seu Grande Prémio é especialmente dotado *duma Taça* oferecida pela F. E. I.

a) Durante os oito dias que o precedem e durante os oito dias que se lhe seguem, não poderá realizar-se qualquer outro Concurso Internacional de Ensino sob pena de sanções severas, tomadas contra a Federação Nacional competente, contra a Comissão Organizadora e contra os cavaleiros que tomassem parte nesse ou nesses outros Concursos.

b) Durante os dias de Concurso que decorram depois do encerramento do Concurso Oficial de Ensino, não se poderão realizar nessa própria cidade, e apenas se os organizadores assim o decidiram, senão no máximo duas ou três outras competições de Ensino. Uma ou duas dessas competições facultativas poderão ser reservadas em princípio aos Profissionais.

c) A ou as competições reservadas aos *Profissionais* são abertas a todos os Profissionais dos países convidados, munidos da sua Licença e da sua Autorização.

Se êstes não tiverem senão um Concurso, deverão executar uma prova de escola imposta na qual serão obrigatórias as passagens de mão aproximadas, a *passage*, o *piaffer*. — São interditos os movimentos estendidos (*jambette*, *passo e trote espanhol*, *galope em três pernas*).

Terminada esta apresentação, o cavaleiro esperará que os membros do Júri tenham acabado de anotar por escrito as suas observações e de discutir as notas de conjunto que serão as únicas a fazer a classificação. Depois a um sinal dado, será autorizado a vir de novo à pista durante três minutos, e a fazer a apresentação que lhe aprouver de movimentos e figuras diferentes das apresentadas anteriormente. — Êste trabalho suplementar é uma simples exibição não entrando em linha de conta na classificação.

Se fôr reservado um segundo Concurso para Profissionais a prova imposta será de dificuldade mediana.

## Revista da Cavalaria

São qualificados todos os cavalos de tôdas as proveniências, e de qualquer idade, com excepção de todos os cavalos que tomaram parte nos três Concursos Officiais.

d) As provas das competições suplementares reservadas aos Amadores e Officiais, ainda que tendo idênticas dificuldades, no quadro imposto pela F. E. I., devem ser diferentes das dos Concursos Officiais.—A Comissão Organizadora deverá fornecer a constituição dessas três provas.

Nelas poderão tomar parte, os cavalos de tôdas as proveniências e de tôdas as idades satisfazendo às prescrições e regras de preparação impostas pela F. E. I., excluindo os três primeiros do prêmio São Jorge, e os três primeiros do Grande Prémio.

e) O Júri destas três competições, será obrigatoriamente o mesmo que funcionou nas competições officiais.

f) O valor do primeiro prêmio do concurso dos Profissionais, poderá igualar, sem o ultrapassar, o valor do segundo prêmio do São Jorge.—O valor do primeiro prêmio ou dos dois outros concursos não deverá ultrapassar o valor do segundo prêmio o menos elevado dos três concursos officiais.

70.—As PROVAS IMPOSTAS pela F. E. I., para o seu concurso anual são submetidas de antemão pela Comissão de Ensino à aprovação da Direcção.

São exclusivamente reservadas a êste Concurso e aos Jogos Olímpicos. São interditas em tôdas as outras *competições internacionais* organizadas pelas Federações.

Em contra partida, nos Concursos *unicamente nacionais*, as Federações são obrigadas a servir-se o mais possível das Provas do Caprilli, do São Jorge e do Grande Prémio da F. E. I.

Se certas Comissões organizam Concursos de Ensino para os quais são convidados estrangeiros, as novas Provas que aí são executadas podem, por necessidade, fazer-se comandadas, mas não deverão ter o nome nem de Prémio Caprilli, nem de Prémio São Jorge, nem de Grande Prémio. A prova do Grande Prémio é, em principio, a do Concurso de Ensino dos Jogos Olímpicos.

As Provas dos Jogos Olímpicos aprovadas pela Comissão são dadas à publicidade dezoito meses antes da data dos Jogos.

## Revista da Cavalaria

71. — EXECUÇÃO DAS PROVAS. — a) As Provas dos Concursos Officiais devem ser executadas inteiramente de memória por cada cavaleiro, e todos os movimentos que comportam devem succeder-se pela ordem indicada.

b) Quando um concorrente se engana, o Presidente do Júri avisa-o com um toque de sineta. Indica-lhe, se necessário fôr, o ponto onde deve retomar o seu trabalho e o movimento seguinte a fazer, depois deixa-o continuar. O cronómetro não pára. Compete ao Presidente decidir se o tempo ou parte do tempo perdido para a rectificação do erro deve ser ou não descontado.

c) Todo o erro, rectificado ou não, todo o esquecimento, ou tóda a inversão de movimento, é penalizado obrigatoriamente: *a primeira vez*, com dois pontos; *a segunda vez*, com cinco pontos; *a terceira vez*, o cavaleiro é desclassificado, mas é autorizado a continuar o seu trabalho e as suas notas são-lhe marcadas regularmente até ao fim.

Os pontos de penalidade em que incorreu, por via dos seus erros, são anunciados em voz alta pelo Presidente no fim da Prova.

São-lhe deduzidos na fôlha de cada membro do Júri depois da divisão por dez, no total de pontos obtidos pelo cavaleiro.

72. — Nos movimentos que devem ser executados num ponto determinado da pista, é no momento em que o busto do cavaleiro chega à altura dêsse ponto que o movimento deve ser executado.

73. — TEMPO — O comprimento da prova imposto em cada concurso, fixa o tempo concedido a cada concorrente para a executar. Êste tempo deve ser calculado com folga. Ê indicado quando fôr dado o texto da prova.

O cronómetro põe-se a trabalhar após a saúdação ao Júri, no momento exacto em que o cavalo inicia a marcha.

E parado no fim da prova, desde que, o cavalo estando immobilizado, o cavaleiro saúda o Júri.

74. — Quando o cavaleiro não acabou a prova nos limites do tempo concedido, a apresentação não é interrompida, e o Júri continua a anotar regularmente todos os movimentos, *mas cada segundo começado ultrapassando o tempo concedido, é penalizado com meio ponto.* O total desta penalidade é

## Revista da Cavalaria

deduzido na folha de cada Membro do Júri depois da divisão por dez, do total dos pontos obtidos pelo cavaleiro.

75. — VALORIZAÇÃO — Todos os movimentos e as transições de um a outro são geralmente reünidos por grupos de movimento homogêneos. — São anotados de 0 a 10 por cada Membro do Júri, sem levar em linha de conta os coeficientes atribuídos. — A nota zero é a pior nota. A nota dez é a melhor.

Cada nota deve ser a expressão muito exacta de apreciação de cada Membro do Júri sôbre a correcção de execução do movimento, sua precisão e o seu lado artistico.

A escala das notas é a seguinte:

- 10: A perfeição.
- 9: Excelente (quasi a perfeição).
- 8: Muito bem.
- 7: Bem.
- 6: Regular.
- 5: Suficiente.
- 4: Mediocre.
- 3: Admissível.
- 2: Mau.
- 1: Muito mau.
- 0: Nulo.

76. — CLASSIFICAÇÃO — Depois de cada apresentação, e depois de cada Membro do Júri ter escrito as suas notas e entregado a sua fôlha, o Presidente faz, comparar *de parte* pelo Secretário Geral ou os seus adjuntos, as notas dos Membros do Júri. Quando fôr constatado entre as diferentes notas dadas para o mesmo movimento, uma diferença de quatro pontos ou mais, o Presidente pede *em particular* a cada um daqueles Membros de Júri a justificação da sua apreciação, e se há motivo, a modificação da nota, causa da discussão.

Feita esta primeira verificação, as fôlhas passarão às mãos dos Secretários-Contadores. As notas são multiplicadas pelos coeficientes correspondentes, quando houverem, depois os produtos são divididos por dez e em seguida somados.

# Revista da Cavalaria

Terminada esta nova operação, faz-se, no fim de tôdas as apresentações, tantas classificações quanto os Membros do Júri.

Estabelecidas estas classificações, toma-se o número de ordem obtido por cada cavaleiro em cada uma das listas dos Membros do Júri e soma-se o conjunto destes números de ordem da classificação.

É primeiro aquêlê cujo *total dos números de ordem* é menor, segundo o que se segue, etc. (Vêr quadro junto), n.º 77.

## 77. — Exemplo da maneira como se faz a classificação duma prova de Ensino

Número dos concorrentes no programa	17	16	2	5	14	12	11	8	7	6	15	
Juiz												
Total dos pontos provenientes das notas dadas por cada Membro do Júri	A	274	292	287	236	245	254	215	250	213	217	228
	B	281	222	244	187	177	171	204	209	212	190	210
	C	254	226	241	188	197	159	203	206	197	214	239
	D	280	260	296	241	231	248	234	235	232	237	238
	I. 089 (1)	I. 000	I. 068 (1)	852	850	832	856	900	854	858	915	
Juiz												
Lugares resultando da classificação estabelecida resultante do total de pontos	A	3.º	1.º	2.º	7.º	6.º	4.º	10.º	5.º	11.º	9.º	8.º
	B	1.º	3.º	2.º	9.º	10.º	11.º	7.º	6.º	4.º	8.º	5.º
	C	1.º	4.º	2.º	10.º	8.º	11.º	7.º	6.º	8.º	5.º	3.º
	D	2.º	3.º	1.º	5.º	11.º	4.º	9.º	8.º	10.º	7.º	6.º
Total dos pontos resultante dos números de classificação por Membros do Júri	7 p.	11 p.	7 p.	31 p.	35 p.	30 p.	33 p.	25 p.	33 p.	29 p.	22 p.	
Classificação	N.º 17 é o 1.º - 7 p - 1.089 (1)			N.º 8 é o 5.º 25 p.			N.º 11 é o 9.º - 33 p - 854					
	» 2 » 2.º - 7 p - 1.068 (1)			» 6 » 6.º - 29 p.			» 7 » 10.º - 33 p - 854					
	» 12 » 3.º - 11 p.			» 12 » 7.º - 30 p.			» 14 » 11.º - 35 p					
	» 15 » 4.º - 22 p.			» 5 » 8.º - 31 p.								

## Revista da Cavalaria

78. — Em caso de *ex-aequo* nestes totais vai-se buscar para desempatar os concorrentes a *soma total dos pontos* obtidos desde o início.

Se ainda houver *ex-aequo*, ou faz-se repetir a cada cavaleiro dois ou três movimentos escolhidos na prova; ou então impõe-se-lhes números novos.

Êstes movimentos são anotados regularmente à parte, mas os pontos obtidos não podem ser somados com os outros pontos obtidos durante a execução da prova.

O Júri decide antes do início das apresentações o processo que será usado para êste último desempate.

79. — Em caso de discussão sôbre o valor da apresentação dum ou mais concorrentes, o Júri pode decidir por nova apresentação.

No caso de insuficiência de qualidade e de número no conjunto das apresentações, o Júri pode não atribuir os primeiros prémios, e não conceder senão aquêles que julgar corresponder à qualidade da apresentação feita perante êle.

80. — Para o PRÉMIO CAPRILLI, a prova de Picadeiro conta para os  $\frac{2}{3}$  na classificação (200 pontos); — o salto de obstáculos para  $\frac{1}{3}$  (100 pontos).

A prova de Picadeiro é apreciada como as provas do São Jorge e do Grande Prémio.

As faltas nos obstáculos de saltos são penalizadas pela tabela A.

Para esta prova de saltos, cada membros do Júri dá ao salto de cada obstáculo uma nota de estilo de 0 a 10, sendo 10 a melhor nota.

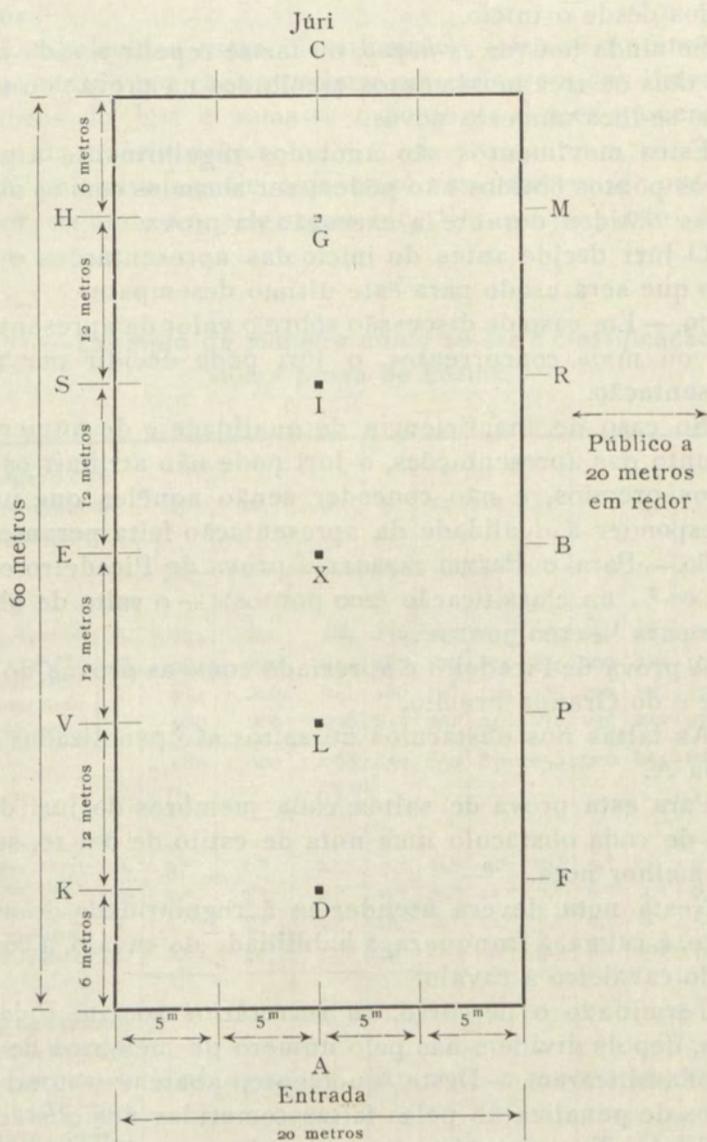
Nesta nota deverá atender-se à regularidade do andamento, à calma, à franqueza, à habilidade do cavalo, à correcção do cavaleiro a cavalo.

Terminado o percurso, os secretários somam tôdas as notas, depois dividem-nas pelo número de membros do Júri que classificaram. — Dêste quociente, abatem o total dos pontos de penalização pelas faltas cometidas nos obstáculos (tabela A). Tem-se assim o número de pontos obtidos para esta segunda prova.

A soma dêstes pontos com os pontos obtidos na prova de Ensino dá o total que servirá a estabelecer a classificação.

# Revista da Cavalaria

## PISTA PARA AS PROVAS DE PICADEIRO



A linha de quarto é igual ao quarto de largura do picadeiro

os pontos H. G. M.  
K. D. F.  
encontram-se colocados a 6 metros dos lados menores

S. I. R. — V. L. P.  
estão a meio das linhas  
H. E., G. X., M. B.,  
E. K., X. D., B. F.

## Revista da Cavalaria

Exemplo: O cavaleiro X obteve no conjunto dos saltos 83,60 pontos, dos quais se subtraem treze pontos por faltas nos obstáculos (uma recusa 3; uma furta, 6 e um obstáculo derrubado, 4);  $83,60 - 13 = 70,60$ . A sua prova de Ensino deu-lhe 145. Tem portanto para as suas duas provas  $145 + 70,6 = 215,60$  pontos, total que permitirá estabelecer a classificação.

81. — Quando o Concurso implica uma *classificação por equipe*, se duas ou várias equipes têm o mesmo número de pontos, será classificada em primeiro lugar a equipe mais homogênea, quer dizer aquela cujas notas individuais façam menores diferenças.

82. — *Os Profissionais* são classificados pelas notas de conjunto que o Júri dê de comum acôrdo, depois de haver deliberado. Estas notas referem-se ao trabalho de cada um a passo, a trote, a galope, no ladear, nas piruetas, nas passagens de mão aproximadas, a passage, o piaffer, as mudanças; O porte e a descrição no emprêgo das ajudas.

83. — **TERRENO** — O terreno tem um comprimento de 60 metros por 20 metros de largura. Deve ser separado do público 20 metros.

a) A linha do meio, as linhas auxiliares em tôda a sua extensão, e o ponto médio são assinalados de maneira aparente segundo as necessidades da prova.

b) Êstes pontos de referência, quando existirem, devem ser marcados no terreno, conforme as indicações e segundo as figuras mencionadas no programa.

c) Sob pretexto algum, se poderá utilizar os terrenos do Concurso antes das provas.

84. — **PÊSO** — Para as provas de ensaio: pêso livre.

85. — **ARREIO** — São obrigatórios: O selim inglês, o bridão, o freio com barbela, e, eventualmente gamarrilha.

As gamarras ou qualquer outra espécie de govêrno são proibidos, bem como ligaduras, caneleiras e qualquer sistema de antolhos.

O uso de qualquer chibata é proibido.

(Continua.)

A. C.

# Jornaes revistas livros

## O Batalhão de Carros de Combate

**D**e que forma poderei eu empregar os meus carros com o melhor rendimento? É esta uma pergunta que freqüentemente surge e que preocupa muitos comandantes quando põem à disposição da sua unidade um batalhão de carros. Em resposta, se apresenta êste artigo na esperança de que sirva para recordar a organização e as missões do Batalhão de Carros normal, e também para realçar a importância e o mérito desta Unidade em comparação com as restantes armas.

Antes de examinar as diferentes missões do Batalhão de Carros, vejamos primeiramente os meios de que dispõe.

A organização, quanto a pessoal, viaturas principais e armamento, é a seguinte:

Total de pessoal . . . . .	274
Carros médios (M-4, providos de um canhão de 75 ou 76 <sup>mm</sup> , duas metralhadoras de calibre 30 e uma de calibre 50). . . . .	54
Carros ligeiros (M-24, providos de um canhão de 75 <sup>mm</sup> , duas metralhadoras de calibre 30 e uma de calibre 50) . . . . .	17
Canhões de assalto (carro médio M-4, provido de um obus de 105 milímetros) . . . . .	6
Morteiros de 81 <sup>mm</sup> . (três montados em viaturas de tonelagem média)	9
Camions de 2 1/2 toneladas . . . . .	39
Camions de 1/4 toneladas. . . . .	26
Viaturas de desempanagem de carros . . . . .	6

### Emprêgo do Batalhão

Seja qual fôr a natureza da operação que efectue — ofensiva ou defensiva — a missão do Batalhão de Carros é sempre tomar a ofensiva, e ao dar-se-lhe uma missão importa recordar êste princípio. As qualidades

## Revista da Cavalaria

ofensivas do Batalhão provêm das características fundamentais das Unidades blindadas: grande mobilidade no campo de batalha, enorme potência de fogo protegida pela sua forte couraça e grande poder de choque.

A doutrina fundamental e primordial no emprêgo dos carros consiste no seu «dispositivo em massa». Desde que o carro se começou a empregar como arma de combate se insistiu nesta doutrina e as Unidades que a adoptaram obtiveram êxito em condições normais. Por outro lado assim não aconteceu quando se dividiu a Unidade e se empregaram as suas fracções independentemente em situações em que se podia ter empregado o Batalhão completo. Entretanto, muitas situações surgiram em que não era possível o emprêgo de um Batalhão inteiro, e então bons resultados se obtiveram empregando unidades mais pequenas, tais como a Companhia, o Pelotão, e até a secção (dois carros). A natureza do terreno é que determina geralmente qual se deverá empregar.

O Batalhão de carros desempenha uma missão primária e outra secundária. A primeira consiste no seu emprêgo no assalto ou em apoio directo, a secundária, em reforçar o fogo da artilharia. Na sua função principal, especialmente no assalto, é indispensável que a Infantaria reforce o Batalhão com o fim principal de proteger os carros contra o anti-carro, contra as granadas anti-carro e os «Bazukas» e para ocupar o objectivo alcançado pelos carros até que maiores forças cheguem para o consolidar. É evidente que um veículo tão grande e das dimensões de um carro não pode guardar um objectivo por muito tempo perante a possibilidade de um contra-ataque inimigo; enquanto que tropas entrincheiradas, com o apoio dos carros e artilharia, o podem defender. A missão de assalto deve confiar-se ao Batalhão de Carros quando o terreno se preste ao emprêgo desta arma, ou seja quando haja poucos obstáculos naturais e artificiais e, sobretudo, quando seja para a defesa anti-carro.

Na sua missão principal de apoio directo, o Batalhão de Carros, com a sua colossal potência de fogo, pode proporcionar às Unidades apeadas um efectivo apoio, e com o fogo dos seus canhões e metralhadoras pode pôr fora de combate as armas automáticas do inimigo que são a principal causa de baixas.

As circunstâncias que determinam o emprêgo de carros em forma de apoio directo devem ser tais que não poderiam de outro modo empregar-se sem perder um número excessivo; estas circunstâncias dependem geralmente de uma poderosa defesa anti-carro inimiga, da falta de terreno apropriado para carros e da existência de obstáculos naturais e artificiais.

A missão secundária, isto é, o reforço da artilharia, está-se tornando cada vez mais importante, e continuará adquirindo importância à medida que os comandantes verifiquem o benefício que lhes proporciona o reforçar a sua artilharia com os setenta e sete canhões do Batalhão de Carros.

Geralmente, esta missão é dada ao Batalhão em relações relativamente estáticas, quando não se quer utilizar os carros no seu papel principal. Se êstes actuam como artilharia, devem dispor de maior quantidade de munições que a normal, para que se houver necessidade de de os utilizar nas suas missões principais, poderem contar com o seu municiamento completo.

## Revista da Cavalaria

A importância que se deu à missão secundária do carro fica comprovada pela transcendência que se atribui ao tiro indirecto durante a instrução, e pelo facto de se haver incluído na organização da Companhia de Carros médios tudo o necessário e regulamentar para o Centro de Regularização de tiro dos Batalhões ligeiros de Artilharia de Campanha.

O pelotão de carros (cinco carros) constitui a Unidade base para o fogo indirecto, e o Comando da Companhia a unidade de ligação. Geralmente os carros são adstritos à Unidade de Artilharia e esta dirige o fogo daqueles pelo sistema de comunicações e de regulação do tiro da Artilharia.

A formação que o Batalhão de Carros emprega na acção depende de muitos factores e considerações, sendo os principais: o terreno, a missão, a situação do inimigo, a intensidade do fogo de apoio, e se o Batalhão tem de actuar independentemente ou fazendo parte de uma unidade superior. A extensão e a profundidade da formação também dependem desses factores e pode variar de 360 a 3.200 metros de frente por 820 a 4.100 de profundidade.

Uma frente larga pode adoptar-se em missões de cobertura, em terreno descoberto e quando o inimigo possui poucos canhões anti-carro e as suas defesas contra carros são escassas; enquanto que uma frente estreita que proporciona maior profundidade e uma potência de ataque contínua pode ser utilizada numa penetração, em terreno coberto de arvoredo ou de passagem difícil, onde se torna necessário a maior ligação, e em sítios onde o inimigo conta com poderosas defesas anti-carro e não se podem evitar.

No ataque o Batalhão pode adoptar diversas formações, assim como as Companhias e os Pelotões que os constituem podem combinar e utilizar qualquer dessas formações, fazendo as mudanças necessárias que requeira a situação imediata e a que obriguem o terreno e a opposição do inimigo.

As formações que mais normalmente se empregam são: o triângulo (ou cunha) invertido, o triângulo (ou cunha) directo, a coluna, o escalão e a linha.

Não obstante, outras formações e modificações se podem empregar, de acôrdo com cada situação táctica. Seja qual fôr a formação adoptada, as Unidades de carros devem observar o princípio de fogo e movimento, se pretender alcançar êxito.

Sem dúvida que as Unidades apeadas, também põem êste princípio em prática; mas reveste um carácter de importância vital nas operações blindadas, devido à vulnerabilidade dos carros ao fogo dos canhões anti-carros, que na maioria dos casos estão excepcionalmente bem dissimulados e são difíceis de localizar do interior dum carro em movimento. O princípio applica-se até à Secção, que se compõe de dois carros. Tratando-se do Batalhão, encontramos, em geral, que a Companhia de reserva, o Pelotão de morteiros e o Pelotão de Canhões de assalto proporcionam a base de fogos; apesar disso convém contar com reforços, tais como Artilharia e Infantaria.

Antes de empregar o Batalhão no ataque, é preciso considerar os pontos do terreno que devem ser ocupados durante o combate. Êstes in-

# Revista da Cavalaria

cluem o ponto de reunião, o do ataque, o objectivo, o ponto de concentração e o substituto dêste. O ponto de reunião, como o seu nome indica, é a zona ou o lugar no qual o Batalhão se prepara para o ataque; isto é, onde se verificam as viaturas e armas e se dão as últimas instruções. É preferível que esta zona fique fora do alcance da Artilharia inimiga de calibre médio, e geralmente encontra-se de 7.300 a 8.300 metros da linha de partida e numa posição oculta. A posição de ataque fica o mais perto possível da base de partida, tendo em conta a ocultação. Neste ponto efectua-se a coordenação final com as outras armas, especialmente com a Infantaria, restabelece-se a ligação com o Comando e adopta-se a formação em ordem dispersa, com a qual se há-de ultrapassar a linha de partida.

Geralmente, o objectivo é um ponto do terreno bem definido à retaguarda das linhas inimigas. O ponto de concentração é também um lugar fácil de reconhecer, onde os carros se reúnem, depois de alcançar o seu objectivo, e muitas vezes fica entre o objectivo e a linha de partida. É aqui onde a Unidade de Carros se reorganiza, se reaprovisiona de combustível, efectua as reparações necessárias, evacua os feridos e se prepara prosseguir a acção. Quando ao Batalhão de Carros se dá a missão de atingir um objectivo que se encontra fora do alcance da Artilharia de apoio, indica-se-lhe um ou vários objectivos intermediários para assegurar que continue o apoio da Artilharia até que o objectivo final seja atingido. Depois de alcançar e consolidar um objectivo intermediário, a Artilharia avança para posições donde possa apoiar o ataque contra o próximo objectivo, e assim sucessivamente até chegar ao objectivo final.

Um observador avançado (montado num carro) da Unidade de Artilharia, segue geralmente os carros da frente e é êle que regula o fogo da Artilharia. Êste oficial está em comunicação directa pela rádio com a Unidade de Artilharia de apoio e com o Comandante do Batalhão de Carros. O carro que o observador avançado utiliza é fornecido pela Artilharia da divisão blindada; porém no Batalhão de Carros independente êle é dêste mesmo batalhão, para o que no seu comando há um carro de reserva com êste fim.

Na defesa, a missão principal do Batalhão de Carros é a de contra-atacar em colaboração com as outras armas. O contra-ataque pode ser destinado a repelir o inimigo que haja conseguido penetrar na posição ou a aniquilá-lo quando se prepara para atacar. Em casos especiais podem empregar-se os carros em posições semi-encobertas ou enterradas para ajudar a Infantaria a manter em seu poder um determinado ponto. Empregados desta forma, não obstante, perde-se a vantagem da mobilidade e da acção de choque inerentes ao carro.

## Ligação e transmissões

A ligação do Batalhão de Carros e das suas sub-Unidades constituintes é uma das operações mais essenciais e difíceis no emprêgo desta arma, pois sem a devida ligação todo o ataque de carros resultará inútil. Considera-se que cada carro é uma unidade independente e individual, e

# Revista da Cavalaria

que no combate actua, a bem dizer, por si só. A coordenação dos esforços destas unidades é difícil e deve realizar-se por meio de um treino aturado que comece pelo treino básico da Unidade. Aos Comandantes, desde o Comandante do Batalhão até ao Comandante do Carro, deve inculcar-se-lhes o sentido de que carecem de autonomia.

Os meios de ligação podem dividir-se em ligação pela rádio, sinais semafóricos, pirotécnicos e ordens verbais ou escritas. Estas últimas são as mais importantes, especialmente na fase inicial de uma operação. As ordens devem ser claras e breves, e compreender a missão, o objectivo, informações acerca do inimigo, o ponto de concentração e o plano de ataque; e para que surtam efeito, estas devem ser transmitidas a cada um dos membros das guarnições dos carros.

No Batalhão, o meio de transmissão principal e fundamental é o rádio, e se depende d'este em alto grau, conforme se depreende do facto de no Batalhão haver um total de 112 aparelhos SCR de diferentes modelos (i. e., S.C.R. 506, 508, 509, 510, 528). Todas as viaturas de combate e alguns de administração (T. C.) estão equipadas com um ou outro destes modelos.

Para que a colaboração com as outras tropas deva funcionar devidamente, é preciso coordenar e atender ao máximo à ligação e às transmissões. Deve ocupar-se o tempo necessário para se conseguir um treino de conjunto que permita o maior aproveitamento da combinação das armas.

## Qualidades e servidões

Desde que os carros proporcionam a acção de choque das unidades blindadas e doutras unidades às quais estão adstritos, é preciso, ao fixar as missões, compreender e ter sempre presente as suas qualidades e servidões.

Ao Batalhão de Carros importa fixar-lhe uma missão que se harmonize com as suas inerentes características e, com excepção dos casos inopinados, não se lhe devem dar missões que outras tropas eficazmente realizar.

As qualidades dos carros são numerosas; mas entre as mais importantes, distinguem-se: a rapidez com que se deslocam através do campo; a sua capacidade para vencer obstáculos pequenos, valas e rios de pouca profundidade; a sua facilidade em atravessar bosques relativamente densos e de mato; a sua grande potência de fogo; o seu poder esmagador contra o pessoal, material e guarnição, e a sua blindagem para protecção da sua própria guarnição. Actuando como Unidade o Batalhão de Carros é capaz de sustentar uma acção prolongada e de efectuar penetrações profundas em território inimigo, sempre que conte com reforço de Infantaria, de Artilharia e de Sapadores; é capaz também de atacar em direcções e em movimentos inesperados pelo inimigo e, às vezes, por terrenos aparentemente intransitáveis. Devido à sua mobilidade e à sua blindagem, pode rapidamente concentrar uma grande potência de fogo, seja para o assalto, seja para o apoio directo, seja para reforçar o fogo das Unidades de Artilharia.

# Revista da Cavalaria

O carro tem numerosas servidões entre as quais se contam as seguintes: não pode atravessar rios de leito profundo ou de consistência pouco firme, terreno pantanoso ou de lodo; não pode atravessar valas largas ou passar obstáculos grandes; não pode atravessar bosques muito densos; não pode passar em pontes ou passadiços de construção ligeira; o seu movimento em terreno montanhoso está geralmente limitado às estradas; a observação e a ligação tornam-se difíceis quando o carro manobra com tôdas as janelas fachadas, e é vulnerável ao fogo das armas anti-carro e da Artilharia, assim como a bombardeamentos aéreos.

Além diss, o emprêgo do Batalhão pode ficar limitado, devido às dificuldades de abastecer-se de combustível e de munições e da conservação e reparações periódicas que os carros exigem.

O terreno é provávelmente o factor mais importante e, sem dúvida alguma, o que mais se tem que ter em conta ao determinar o emprêgo dos carros. O Chefe de carro está sempre dependente da procura de informações sôbre o terreno em que espera manobrar.

## Conclusão

Ao considerar as diferentes formas em que pode ser utilizado o Batalhão de Carros normal, assim como os métodos apropriados para o seu emprêgo, deve ter-se presente que hoje em dia, êste Batalhão é uma das Unidades do nosso Exército que possui maior quantidade de armamento e maior blindagem; é uma arma ofensiva, e usada como tal, pode ser de auxilio decisivo à Unidade a que está adstrita.

P. R.



# Actualidades Gráficas

## Aspectos da parada militar luso-brasileira



*Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente da República prestando continência*

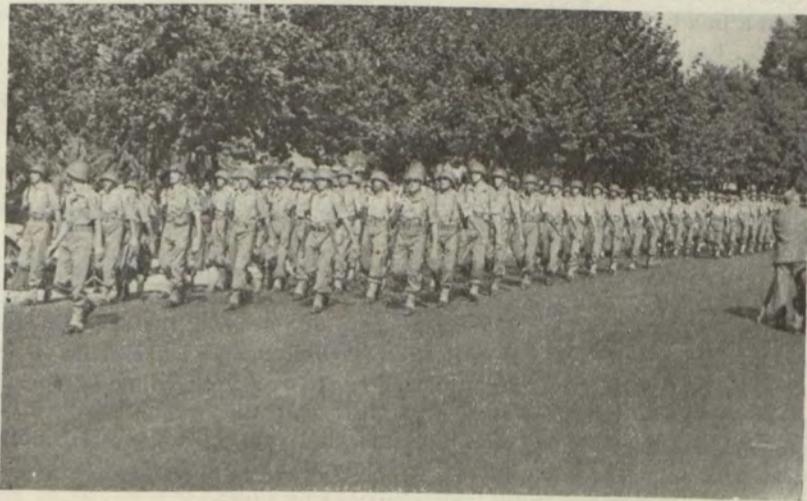


*Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente da República condecorando a bandeira das tropas expedicionárias brasileiras*

## Aspectos do desfile das tropas brasileiras



*O estandarte brasileiro à frente das suas tropas*



*As tropas brasileiras desfilando na Avenida da Liberdade*

# O esforço de guerra dos Estados Unidos

---

---

NOVA YORK — O termo das hostilidades na Europa traz para o primeiro plano o primeiro capítulo do poderosíssimo esforço militar americano — capítulo escrito por parte da força total de quasi doze milhões de combatentes e por milhões de outros americanos que atingiram resultados colossais na produção de mercadorias destinadas às forças americanas e às dos seus aliados.

Ao deflagrar a guerra na Europa, em 1939, os Estados Unidos conservaram a sua neutralidade, porém, por altura de 4 de Novembro daquele ano, foi promulgada uma nova lei de neutralidade, anulando parte da legislação anterior sobre a mesma, aprovada quatro anos antes. Nos princípios do ano seguinte, munições e aviões americanos eram vendidos a comissões de compras britânicas e francesas, ao mesmo tempo que a América começava a prestar o seu auxílio na guerra contra a agressão que, em Dezembro de 1941, viria a envolver o mundo inteiro.

A consciência americana do perigo que ameaçava a Europa, teve como resultado a primeira mobilização jamais verificada em tempo de paz na História do país. Com a promulgação da lei de treino e serviço selectivos, em Setembro de 1940, iniciava-se a mobilização do potencial humano nacional.

Em Setembro de 1940 num movimento de auxílio à Grã-Bretanha, então só na contenda, os Estados Unidos cederam-lhe cinquenta contra-torpedeiros de modelo antigo, em troca do arrendamento por noventa e nove anos de bases navais no Hemisfério Ocidental. Em seguida, em Março de 1941, o Congresso aprovou a Lei de Empréstimo e Arrendamento, ao abrigo da qual os aliados da América receberam auxílio, em valores e serviços, avaliado nos quatro anos seguintes, em mais de trinta e cinco biliões de dólares. Em Dezembro de 1941, quando se tornou universal a luta contra a agressão, todo o poderio da América foi lançado no conflito. Em quatro anos, os efectivos das forças armadas americanas subiram de setecentos mil para quasi doze milhões de homens. Por Março de 1945, sete milhões e meio de membros destas forças armadas americanas encontravam-se no ultramar ou em viagem.

Em 8 de Novembro de 1942, quando do desembarque das tropas americanas e britânicas na África do Norte francesa, iniciou a América a sua primeira grande ofensiva militar contra o Eixo, no teatro europeu de operações.

Dentro de seis meses, este exército britânico-americano, sob o comando supremo do general Eisenhower, juntava as suas forças às do oitavo Exército Britânico, que vinha avançando desde El-Alamein, derrotava meio milhão de soldados do Eixo e punha termo à campanha de libertação da África. Com esta vitória, o Norte de África deixou de constituir uma base inimiga, para se transformar no trampolim de onde saltariam os aliados para as operações no continente europeu. Além disso, garantiu a segurança de uma importante via de comunicações através do Mediterrâneo, para o Egipto, União Soviética e Índia.

## Revista da Cavalaria

Para as tropas americanas que ali combateram, a África do Norte constituiu uma escola de batalha. Quando ali desembarcaram eram apenas novatos que iam experimentar as primeiras impressões da guerra moderna. De lá saíram autênticos veteranos.

Veio então a Sicília. A seguir à invasão pelas tropas aero-transportadas, forças americanas, britânicas e canadianas, em 10 de Julho de 1943 abriram caminho para terra partindo de uma grande esquadra de invasão. Numa rápida operação que durou 38 dias, estava limpa de inimigos esta estratégica pedra de passagem para o continente europeu.

A seguir, a Itália. No dia 9 de Setembro de 1943, seis dias após haver capitulado o Governo italiano, soldados americanos e britânicos do 5.º Exército americano desembarcavam em Salerno, um pouco ao sul de Nápoles, abrindo assim caminho para a sua junção com o 8.º Exército britânico que avançava para o norte, da extremidade meridional da Itália. Veio a seguir a conquista de Nápoles, a captura das grandes bases aéreas de Foggia, a segunda operação de desembarque realizada pelo 5.º Exército em Anzio, próximo de Roma, e, finalmente, a ocupação da capital italiana, em 4 de Junho de 1944.

Dois dias depois, forças aliadas desembarcavam na Normandia. O exército aéreo-transportado e o 1.º Exército, bem como forças navais, participavam neste assalto — a maior operação militar sobre as águas, de toda a História. Mais uma vez, era o general Eisenhower quem assumia o comando supremo. Antes desta gigantesca operação, aviões americanos e britânicos, com bases na Grã-Bretanha e na Itália, não cessavam de flagelar as forças alemãs, preparando com bombas explosivas e incendiárias e caminho para o dia — D.

No dia 1 de Agosto, enquanto tropas britânicas e canadianas mantinham os sectores principais das linhas aliadas, testas avançadas do 3.º Exército americano furavam a frente inimiga na Normandia e lançavam-se para leste através da França. Paris foi libertada e os exércitos britânicos e canadianos lançavam-se para o norte através da Bélgica, em direcção à fronteira da Holanda.

Ao terminar o ano de 1944, os aliados haviam libertado quasi toda a França, a Bélgica, o Luxemburgo e parte da Holanda, tendo conseguido infiltrar-se no território alemão em pontos diversos.

Em Dezembro, os alemães, numa ofensiva Hitler-Von Runstedt, tentaram furar as linhas americanas na Bélgica e no Luxemburgo e dividir os exércitos aliados. A tentativa fracassou.

Em Fevereiro e Março, as forças aliadas, incluindo os 1.º, 3.º, 7.º, 9.º e, mais tarde, o 15.º Exércitos americanos prepararam-se para um grande ataque. Em ofensivas que custaram milhares de baixas aos alemães, os aliados limpavam de inimigos a margem ocidental do Reno, conquistando o Sarre — território apenas suplantado pelo Ruhr em importância, na produção de guerra alemã — e outros centros estratégicos de produção, como Colónia e Muenchen-Gladbach.

E assim se montou o cenário para a batalha final na Europa Ocidental.

Finalmente, em 7 de Março, o 1.º Exército estabeleceu uma cabeça de ponte na margem oriental do Reno, após haver capturado intacta a

## Revista da Cavalaria

ponte ferroviária de Remagen, ao sul de Bonn. Quinze dias passados, o 3.º Exército conseguia também firmar uma cabeça de ponte entre Mainz e Worms. Dois dias depois o 9.º e 2.º Exércitos, respectivamente americano e britânico, precedidos pelo 1.º Exército aéreo-transportado aliado, atravessavam o Reno na área de Wesel, ao norte do Ruhr. Em seguida, o 7.º e o 1.º Exércitos, americano e francês respectivamente, estabeleciam cabeças de ponte ao sul de Worms.

Infiltrando-se por essas cabeças de ponte, os exércitos aliados esmagaram a principal linha de defesa alemã no ocidente e penetraram bem no coração da Alemanha. As grandes cidades alemãs iam caindo uma após outra. Tão completa foi a vitória que, num período de dez dias, no começo de Abril, os alemães sofreram quinhentas mil baixas, à razão, sem precedentes de cinquenta mil por dia.

Entretanto, no outro lado do mundo, entre 7 de Dezembro de 1941 e 1 de Maio de 1945, a América avançou as suas linhas de batalha no Pacífico mais de oito mil quilómetros para oeste, de Pearl Harbour até Okinawa, seiscentos quilómetros ao sul do Japão.

Durante este período, em que os números e as grandes distâncias eram tanto contra os aliados como os próprios japoneses, as forças americanas e aliadas ocuparam quasi toda a Nova Guiné, conquistaram as ilhas principais dos arquipélagos de Salomão, Marshall, Marianas e Palau, cercando milhares de japoneses durante o avanço. As tropas libertadoras americanas desembarcaram em cerca de quarenta ilhas de Filipinas, libertando Manila, a capital, e após uma luta sangrenta, conquistaram a ilha de Iwo, 1.200 quilómetros ao sul de Tóquio, continuando em seguida até Okinawa, 600 quilómetros ao sul das ilhas metropolitanas japonesas.

A esquadra americana, à qual se juntaram mais tarde unidades da Marinha britânica, reduziram o efectivo e quebraram a espinha dorsal da Armada japonesa, com sucessivas batalhas que, partindo das ilhas Midway, no Pacífico, foram até ao próprio mar das ilhas metropolitanas do Japão. Só na batalha da Baía de Leyte, durante o desembarque nas Filipinas, 58 barcos de guerra japoneses foram afundados ou danificados. Quanto à força aérea nipónica, foi duramente atingida pelo exército e aviação naval.

Das bases de Guam, Saipam e Tinian, super-fortalezas americanas «B-29» começaram a martelar as indústrias de guerra no território japonês. Rápidas forças de choque de porta-aviões, penetraram ousadamente nas águas costeiras do território inimigo enquanto os seus aviões atacavam objectivos militares na área de Tóquio, infligindo mais danos à esquadra japonesa que, nem mesmo nas suas próprias águas podia encontrar-se em segurança.

Atrás de todos estes ataques em várias frentes, encontrava-se a grande capacidade produtiva americana. Quando os Estados Unidos entraram na guerra como beligerantes, era crítica a situação quanto aos abastecimentos em todas as frentes de batalha, tendo sido sobre os Estados Unidos que recaiu toda a gigantesca tarefa de fornecer material às Nações Unidas.

## Revista da Cavalaria

Novas fábricas, estaleiros grandes e pequenos e campos de aviação eram construídos à pressa por todo o país. Em Dezembro de 1941, apenas sete milhões de pessoas trabalhavam na produção de guerra. Um ano mais tarde, este número havia atingido a cifra de desassete milhões e quinhentos mil, entre os quais numerosas mulheres.

As técnicas da produção em massa, e da serialização que tanta importância haviam dado à América como país produtor, rapidamente foram aplicadas à produção de guerra. Fábricas de guerra e minas bateram «records» sobre «records» na batalha da produção. As unidades operárias voluntariamente puzeram de lado, enquanto durasse a guerra, o seu direito de greve contra os produtores de equipamentos vitais e confiaram à mediação do Governo a solução das suas disputas.

Os resultados da colossal produção americana podem avaliar-se mercê de números verdadeiramente astronómicos em todas as categorias de material.

De 1 de Julho de 1940 a 31 de Dezembro de 1944, os Estados Unidos produziram 246.845 aviões de todos os tipos, nos quais estão incluídos 28.471 bombardeiros pesados, 79.770 «caças» e 19.547 aparelhos de transporte.

Durante o mesmo período, os Estados Unidos produziram 56.697 barcos, 75.204 tanques, e 130.017 canhões para tanques e canhões automóveis.

Outras marcas de produção atingidas nesse mesmo período, incluem 2.422.099 metralhadoras, 5.942.385 espingardas, 5.163.826 carabinas, 1.926.405 pistolas-metralhadoras, 55.252 peças de artilharia de campanha e 769.468 camiões. Do mesmo modo, os aparelhos de comunicação, a rádio e o equipamento electrónico produzidos, representam uma despesa total de nove biliões quatrocentos e cinco milhões de dólares.

Os fornecimentos feitos ao abrigo da Lei de Empréstimo e Arrendamento, o equipamento militar e os carregamentos de material para a reabilitação das regiões libertadas, foram transportadas para todas as frentes pela Marinha Mercante dos Estados Unidos que, em três anos, elevou a sua tonelagem útil, de 11.000.000 para 45.550.000 toneladas.

O auxílio americano também prestado a outras Nações Unidas ao abrigo da Lei de Empréstimo e Arrendamento, atingiu de Março de 1941 a Dezembro de 1944, um total de 35.382.000.000 de dólares relativos a valores e serviços. A União Soviética, a Comunidade Britânica, a França e a China, receberam cerca de noventa e nove por cento do auxílio prestado ao abrigo dessa Lei.

As baixas do Exército americano, desde que rebentou a guerra até 31 de Março de 1945, foram de 802.685. Quanto às da Marinha, atingiram até 12 de Abril de 1945, o total de 96.146.

A participação da América na obra de assegurar a paz foi tão vigorosa como a condução do seu esforço de guerra. Menos de um mês passado sobre a declaração de guerra, em 1941, os Estados Unidos foram uma das primeiras vinte e seis nações que assinaram a Declaração das Nações Unidas, pela qual as nações signatárias se comprometeram a combater lado a lado pela causa comum e a não aceitarem qualquer paz se-

## Revista da Cavalaria

parada. O conceito das Nações Unidas, que agora possuem 47 aderentes, fornece uma fórmula de colaboração no após-guerra, fórmula essa que foi continuamente utilizada pela acção americana relativa ao período «post bellum».

Desde que deflagrou o conflito, os dirigentes americanos participaram em numerosas conferências relativas a assuntos de paz e de guerra, desde a Conferência de Casablanca, em Janeiro de 1943 até à da Crimeia, em Fevereiro de 1945. Tôdas estas conferências encontraram a mais franca aprovação nos Estados Unidos.

Conferências como as de Dumbarton Oaks e Bretton Woods, prelúdios da Conferência das Nações Unidas relativa à Organização Internacional, inaugurada em S. Francisco em 25 de Abril, receberam também o aplauso do povo americano, como parte integrante do seu desejo de participarem na batalha final — uma paz duradoura.



# ESTORIL

## COSTA DO SOL

A 23 quilómetros de Lisboa

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os desportos — Golf (18 buracos), tennis (7 courts), natação, hipismo, esgrima, tiro, etc.  
Estoril-Palácio-Hotel — Luxuoso e confortável. Magnífica situação.  
Hotel do Parque — Elegante e moderno.  
Monte Estoril-Hotel — (antigo Hotel de Itália) completamente modernizado.  
Estoril-Termas — Estabelecimento hidro-mineral e fisio-terápico, ginástica, cultura física. Análises clínicas.  
Tamariz — Pavilhão restaurante, bar americano, magnífica esplanada sobre o mar.  
Casino — Aberto todo o ano, concertos, cinema, dancing, restaurante, bars, e jogos autorizados.



ESCOLA DE EQUITAÇÃO  
«STANDS» DE TIRO  
SALA DE ARMAS  
PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol

ESTORIL — PORTUGAL

Marca

Registada

## Empresa do Calçado Atlas, Limitada

Fábrica e Escritórios  
RUA D. JOÃO IV, 624 a 640 Porto

Telefones 2 768 e 2 769

Telegramas: ATLAS

A MAIS IMPORTANTE FÁBRICA NO PAÍS. APRE-  
CHADA PARA UMA PRODUÇÃO DIÁRIA DE MIL E  
QUINHENTOS PARES PELOS SISTEMAS MAIS APER-  
FEIÇADOS

26 DEPÓSITOS DE VENDA

em: Lisboa, Pôrto, Coimbra, Braga, Viseu, Aveiro, Santarém  
Vila Real, Covilhã, Viana do Castelo, Matozinhos, Espinho,  
Madeira e Açores

Agências em: LUANDA e LOURENÇO MARQUES



Portuguesa S. A. R. L.

LISBOA

AV. DA LIBERDADE, 253

Telef. 4 1171



PORTO

AV. DOS ALIADOS, 173

Telef. 1094



- Automóveis de Turismo
- Carros industriais
- Auto-Bombas
- Auto-Regadoras
- Material de incêndios
- Tractores agrícolas
- Motores DIESEL e Semi-DIESEL
- Motores marítimos
- Aeroplanos civis e militares
- Motores de Aviação
- Material ferroviário
- Todos os veículos para a motorização das diversas armas

CAMIÕES

# DIAMOND-T

---

---

---

RESISTÊNCIA  
SEGURANÇA  
PERFEIÇÃO



MODELOS PARA TODAS AS CARGAS  
MODELOS ESPECIAIS PARA PASSAGEIROS



Distribuidores para Portugal

S. I. C. A. L.

AVENIDA DA LIBERDADE, 115

Telefone 2 2828 — LISBOA

## Reparadora

Electro - Mecânica

**D. MOURA**

ENGENHEIRO

18-A, Rua da Trindade, 26 — LISBOA

## AGOSTINHO RICON PERES

Máquinas, ferra-  
mentas e acessó-  
rios para lôdas  
::: as indústrias :::

Rua Santo António

P O R T O

## Fábrica de Equipamentos e Arreios

(Estabelecimento Fabril do Ministério da Guerra)

Arreios militares e civis  
Equipamentos militares  
Artigos de uniformes militares  
Instrumentos bélicos  
Bandeiras, estandartes  
e galhardetes — Galvanotécnica

TELEFONE 2 3276

Sede:

Praça Dr. Bernardino António Gomes  
(Campo de Santa Clara) — LISBOA

## Fábrica de Cartuchame e Pólvoras Químicas

CHELAS

(Estabelecimento Produtor do Ministério da Guerra)

Pólvoras de caça s/fumo  
Tipo Nacional n.º 1  
«Diana» e «Chelite»

A carreira de tiro desta Fábrica,  
encontra-se à disposição dos  
srs. Caçadores para tôdas as ex-  
periências que desejem realizar

## Mattos Cunha, L.<sup>da</sup>

Fábricas de Lanifícios

B. BAIXA S. GABRIEL

Tel. 22 — MANTEIGAS

## GLYCOL

O IDEAL DA PELE

Produtos V. A. P. PORTUGAL

O único preparado que realiza a máxima  
beleza, dando à pele o raro encanto da  
mocidade

À venda nas boas Casas da Especialidade  
e principais farmácias

Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

R. do Guarda-Mór, 20, 3.º Esq. — LISBOA

Enviamos amostras contra 4\$50 em selos de correlo

# DODGE

Automóveis • Camions

A marca preferida e uma  
das mais acreditadas

**S P I D A**

**Mário Baptista Coelho, L.<sup>da</sup>**

43, R. Alexandre Herculano  
27, Rua Rodrigo da Fonseca

L I S B O A

## Grande Casino de Espinho

ZONA DE JÓGO  
E DE TURISMO  
A 18 QUILÓME-  
TROS DO PORTO

Aberto de 1 de Junho  
a 30 de Novembro

MAGNÍFICO SERVIÇO  
DE RESTAURANTE

2—ORQUESTRAS—2

## Fábrica de Pólvoras Físicas e Artíficios Barcarena

Estabelecimento produtor do Ministério da Guerra

### PÓLVORAS DE GUERRA

Pólvoras de caça, de minas, pe-  
dreiras e rastilhos

Pólvoras de fabrico especial para  
o ultramar

Pólvoras de fabrico especial para  
pirotecnia

Artíficios para fins militares

Artíficios de sinalização para uso  
da navegação e socorros  
a náufragos

## Parceria Geral de Pescarias

Armadora de Navios para a Pesca  
do Bacalhau

(Fundada em 1891)

Lugres-molores:

ARGUS  
CREOULA  
HORTENSE  
GAZELA 1.º

Sede e Secadouros:

Azinheira Velha — BARREIRO



ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

# L I N O

— Fornecedor da aviação portuguesa —

apresenta a sua poderosa existência  
de GABARDINES, SOBRETUDOS,  
ZAMBRENES, CASACOS

e CAPAS DE CABEDAL

Sempre as melhores marcas  
do mercado

**GABARDINES:**  
FORMIDÁVEL e COLOSSAL  
são rigoroso exclusivo deste armazém

UM CONSELHO: Antes de comprar deverá verificar as qualidades e os conscienciosos  
preços oferecidos aos clientes que honram este armazém com a sua visita

O MAIOR SORTIDO DO PAÍS — GRANDES DESCONTOS PARA REVENDA  
OS MELHORES IMPERMIÁVEIS DO MERCADO

Calçada do Carmo, 17, 1.º — Por cima do Grande Café Nacional — (Esquina da  
Rua 1.º de Dezembro, ao Rossio) — Tel. 2 2206 — LISBOA

# BANACÁO

O MELHOR DOS  
ALIMENTOS

**Produto português para os portugueses**

O BANACÁO é preferido para a 1.ª refeição

porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados  
até à 2.ª refeição,  
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu  
vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,  
porque é o mais agradável ao paladar.

## OS PARECERES MÉDICOS

provam que é o mais nutritivo,  
provam que fornece mais calorias do que qualquer outra re-  
feição.

**BANACÁO SEMPRE BANACÁO**

# Bertrand & Irmãos, L.<sup>da</sup>

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS, SIMPLES  
E DE LUXO, REPRODUÇÕES EM FOTO-  
GRAVURA, OFFSET E LITOGRAFIA

TRAVESSA DA CONDESSA DO RIO, 27  
Telefones P. B. X. 2 1227 e 2 1368 — LISBOA

## Oficinas Gerais de Fardamento e Calçado

Fardamentos e Calçado  
— Fatos Cíveis — Roupas  
brancas — Tecidos diver-  
sos — Gravatas — Perfu-  
marias

## Análises de Tecidos e Cabedais

SEDE — LISBOA  
Campo de Santa Clara  
SUCURSAL — PORTO  
Rua da Boa Vista

## Oficinas Gerais de Material de Engenharia

Sede: Avenida da Índia — BELEM

### Manufatura de Material de Engenharia

Sapadores mineiros, sapadores  
de caminhos de ferro, telegrafia  
e telefonia por fios e sem fios,  
:: pontoneiros, automobilistas ::

### Mobília e utensílios

Trabalhos em ferro e madeira para  
construção civil

Construção, reparação e pintura  
de carroseries

### Punção, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação  
de sobresselentes para automó-  
veis e motocicletes

Fornecimentos análogos para o público

## TRABALHOS TIPOGRÁFICOS EM TODOS OS GÊNEROS

TIPOGRAFIA DA LIGA  
DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA



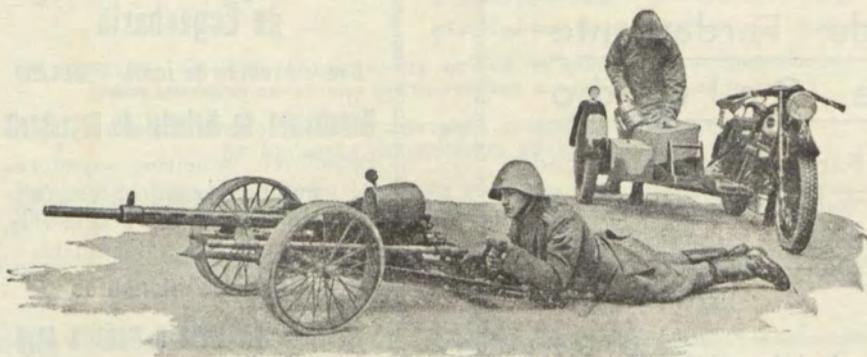
Calçada dos Caetanos, 18  
TELEFONE 2 1450  
L I S B O A

# Dansk Industri Syndikat

## Material «Madsen»

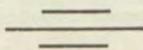
### Metralhadoras e Canhões Automáticos

Armas automáticas de pequeno e grande calibre para o Exército, Marinha, Aviação, Defesa contra Aeronaves e Defesa contra Carros de Assalto



O canhão automático **Madsen** de 20<sup>mm</sup>, sôbre «side-car», pode fazer fogo montado sôbre êste, ou no terreno, sôbre o reparo a que está permanentemente ligado

A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto



REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

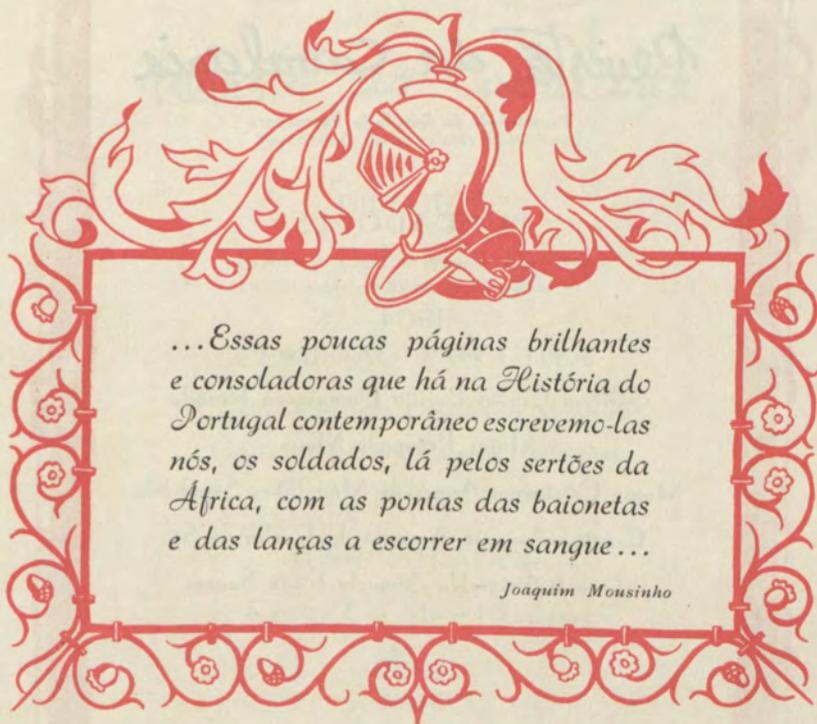
Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

ESTADO MAIOR DO EXERCITO  
BIBLIOTECA

N.º ~~5000~~ 1204

Em 26 / 4 / 1946



...Essas poucas páginas brilhantes  
e consoladoras que há na História do  
Portugal contemporâneo escrevemo-las  
nós, os soldados, lá pelos sertões da  
África, com as pontas das baionetas  
e das lanças a escorrer em sangue...

Joaquim Mousinho



*Revista da Cavalaria*

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

FUNDADORES

1904

General Carlos Bazílio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares

F.C.



# Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

## DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires  
Director da Arma de Cavalaria

## COMISSÃO EXECUTIVA

Capitão Fernando Dias Pires Monteiro  
Capitão Amândio Pascoal Rodrigues  
Capitão António Crespo

## ADMINISTRADOR

Capitão Luís Manuel Tavares

---

## SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA  
Calçada da Ajuda — Telef. 81 290

Composta e impressa na Tipografia  
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

## CONDIÇÕES DE ASSINATURA

**Ano . . . . . 30\$00**

(Para o Ultramar e estrangeiro acrescido do porte do correio)

**Avulso 5\$00**

# SUMÁRIO

CHAIMITE		499
NOVOS RUMOS	<i>General Carlos Ramires</i>	501
ANAIS DA CAVALARIA	<i>Brigadeiro Ray C. Menezes</i>	511
PANORAMA PSICOLÓGICO	<i>Capitão Antônio Spinola</i>	525
DEFESA PASSIVA ANTI-CARRO	<i>Ten.-Cor. Buceta Martins</i>	536
TIRO DE MORTEIROS	<i>Capitão André Pereira</i>	554
HIPISMO:		
CONCURSO HÍPICO DO OUTONO	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	565
NOTAS E REFLEXÕES EQUÉSTRES	<i>Coronel Rogério Tavares</i>	569
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUÉSTRE INTERNACIONAL		576
JORNALIS — REVISTAS — LIVROS:		
IMPRESSÕES DE VIAGEM	<i>L. da S.</i>	583
ATIRADORES ESPECIAIS		594



# Revista da Cavalaria

6.º ano - n.º 6

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Novembro

## CHAIMITE

28 DE DEZEMBRO DE 1895

**C**omemorou-se no R. C. 1, com orgulho e patriotismo, mais um aniversário desta gloriosa data. O Regimento, formado na sua máxima força, la-deando uma fotografia do Herói Nacional que se chamou Mouzinho de Albuquerque, presta as honras devidas à Bandeira da Pátria que está sendo içada no Baluarte do Cavaleiro.

O toque de continência da banda de clarins cala bem fundo na alma de todos os Portugueses que estão presentes, relembrando esses outros heróis, seus antepassados, que souberam comprar com o seu sangue, e alguns com a própria vida, a independência da Pátria e as suas públicas liberdades.

28 de Dezembro de 1895! Data das mais significativas nas páginas sublimes da nossa História e uma das que mais se engrandece aos olhos de todos os bons portugueses que sentem pela Pátria-Mãe, aquele carinho e aquele amor próprio de um filho dedicado.

## Revista da Cavalaria

Em linguagem simples e clara, um jovem alferes, destacando-se dentre a oficialidade, pronuncia a sua alocução patriótica, relembrando tão gloriosa data e o feito desse punhado de Portugueses, grandes Portugueses, que, cheios de coragem, serenidade e amor pátrio, conseguiram um dos feitos mais retumbantes da nossa História Militar.

Seguidamente, Sua Ex.<sup>a</sup> o Governador Militar da Praça de Elvas, num brilhante improviso, focou a acção dos Portugueses em todo o nosso vasto Império Colonial, prestando homenagem a todos os que procuraram conquistar as almas de preferência às terras, confraternizando e civilizando aqueles povos e irmanando-os pela fé e pelo amor da Pátria e tornando-os ainda solidários no progresso e bens comuns, tudo em proveito e ao serviço da Humanidade.

Com o desfile do Regimento em continência perante a fotografia de Mouzinho, que se encontrava coberta de flores, terminou a cerimónia do aniversário de tão gloriosa data.



# Novos Rumos

pelo General CARLOS RAMIRES

## *Nas reflexões banais*

Nestes conturbados tempos que o mundo civilizado ora atravessa, não faltam percussores de idéias e doutrinas, lutando pelo reconhecimento da sua clarividência, argumentando sábia e cientificamente com os factos colhidos aqui e acolá no decorrer dos conflitos, como exemplos vividos corroboradores de sua opinião — claro que mais ou menos evidenciados mesmo em detrimento dos que possam contrariar ou anular as conclusões deduzidas.

Entretanto, assiste-se ao entrechocar de opiniões, adopta-se esta ou aquela, ou criticam-se tôdas, o que na verdade é cómodo mas improdutivo, e espera-se que se tome um rumo, para, não se afastando muito do que julgamos nosso interesse ou comodidade, e por simples imitação, opinar doutrináriamente com fácil e cómodo bordão justificativo.

Difícil é, fugir à influência do ambiente, demandando ingente esforço, e se se ousa, é sempre com a dúvida alançando conclusões, sobretudo sôbre deficiência de estudos e preparação para deduzir, e mesmo que a consciência do mediano poder aconselhe o silêncio, que o bom senso indique a adopção do *modus vivendi* geral — questão de tática de possibilidades em potência — a situação coage por vezes à escolha de um caminho, ainda que só para futuro próximo, mesmo que seja reduzido a vários motes que os estudiosos poderão proficientemente glosar.

\*

São bem patentes os esforços reais que no mundo se produzem pela manutenção da paz geral — já que para pouco serviu regulamentar a guerra — e tantos são esses esforços, e tantos são os que os produzem, que é humano ponderar-se

## Revista da Cavalaria

se tantas dúvidas, desconfianças e interesses em jôgo, não poderão de um momento para o outro originar novo conflito armado.

Parece, na verdade, que só não recorre à violência quem é muito fraco para isso, ou está satisfatôriamente instalado na vida, e que, a eterna aspiração do mais e melhor, aceitável só para justas aspirações, origina certa fertilidade em encontrar argumentos mais ou menos subtilizadores para justificar a espoliação do próximo por meio do recurso à violência.

E vê-se, por exemplo, que se a criminalidade se mantém com instintos de animalidade primitiva, e que se os mercados negros proliferam e subsistem através de sanções punitivas as mais violentas, é naturalmente porque a acção da civilização e império da lei, não conseguiram ainda banir do homem tais inconvenientes, sendo justo perguntar-se: quantos séculos decorrerão ainda antes que a lei das nações ponha têrmo a tais factos entre elas, visto que no interior de cada uma não foi ainda possível bani-los? Há contudo idealistas — honra lhes é devida pelas boas intenções — que como outrora na Sociedade das Nações, já vêem no julgamento de Nuremberg o meio seguro de ninguem mais se atrever a desencadear a guerra com receio de consequências trágicas pessoais; ora a guerra não é mais do que a continuação pela fôrça da política de paz, e ninguem a provoca sem estar convicto da vitória, da mesma forma que ninguem se abalança a uma empresa comercial sem a convicção de lucros a colher. E a guerra algo tem de semelhança com um negócio, e dignos de lástima são só os que por falta de potencial para o montar, são condenados a contribuir para os lucros sem participar dos benefícios.

Fazendo no entretanto, votos sinceros para que o resultado de tantos esforços, seja o banir-se o recurso à guerra da superficie da terra, é contudo de bom conselho imitar os demais e precaver-se.

Apareceu após a Grande Guerra, uma nova expressão que tomou foros de correcta, e por todos foi aceita e altamente praticada, como conceito e processo justificável, pelo menos segundo a lei de «olho por olho, dente por dente». É a Guerra Total.

## Revista da Cavalaria

É na verdade, uma expressão moderna, mas em primeira análise, não passa de velho conceito ou sistema, tão velho como a humanidade. Guerras totais, também o foram as que arrasaram Babilónia, Ninive, Troia, Cartago, as invasões dos bárbaros, e destas destacando-se como totalíssima nos instintos que a impulsionaram, a dirigida por Atila, que até pretendia não mais crescer a erva na terra pisada pelo seu cavalo. E seriam sem fim os exemplos, e em todos os conflitos as populações não combatentes sofreram as consequências, por violências, destruições, terror, além de contributórios monetários, em espécie ou física, para as sustentar ou pagar resultados.

Esforços bem intencionados, consequência de avanço de civilização, efeito de doutrinação religiosa ou de ideologias sociais, pretenderam salvaguardar um pouco as populações não combatentes, ao mesmo tempo que o acto guerreiro se revestia de certa nobreza de sentimentos, digamos mesmo elegância moral culminada na frase célebre «Façam favor de atirar primeiro senhores» (que talvez não passou de ardid, mas a que se dá significado de deferência). Depois a convenção de Haia regulamentou um pouco a violência e, durante anos aceitou-se com boa vontade o projectil humanitário.

Parece porém, que tal ideologia civilizada, contrariava fortemente a utilização das potentes armas que ciência e indústria pesada punham à disposição dos exercitos, e após a Grande Guerra, em que apareceram meios de destruição cujas consequências não estariam bem previstas nas convenções internacionais, veio à luz o novo conceito, em que os não combatentes são objectivos directamente visados, como apoio que são dos que guerreiam, e, nem os feridos recuperáveis para a luta estão suficientemente protegidos pela cruz vermelha. Os bárbaros deformavam hediondamente o rosto para atemorizar o inimigo, modernamente arrazam-se cidades para atingir o moral de resistência. É pois uma nova modalidade, mais civilizada na forma como se exprime o conceito, e na maneira mais rápida e brutal de violentar. Os inventores bem pagaram as consequências, e parece que é levado o tal conceito moderno a tal extremidade, que segundo as notícias internacionais, assistimos a emigrações

## Revista da Cavalaria

forçadas de populações em massa, entrando os territórios despovoados na conta do tributo de guerra. Forma aperfeiçoada do acto de Breno exigindo a sobrecarga do peso da sua espada?

Entretanto ciosamente se guarda o segredo da desintegração atómica, parece pouco se pensando em condenar o processo, como tácitamente se fez com gases de combate, o que provavelmente só acontecerá quando for arma de dois gumes. Todos fariam o mesmo.

Não há pois outro recurso, senão encarar o novo conceito de Guerra Total como um facto, e daí a necessária preparação da mobilização de todos os recursos materiais e morais de um povo, para fazer face à calamidade que pode surgir. É um trabalho ingente, científico, persistente e sobretudo causticante, pelo permanente desvio de possibilidades económicas de fins mais conformes com a elevação do nível da vida dos povos. Nem é defensável a exitação, porque as consequências desastrosas do efeito de ideologias com efeitos, pelo menos inicialmente, dissolventes, estão patentes, quando a sua instalação pretende ser levada a efeito sem prévia adaptação ao meio e circunstâncias, o que sempre foi moroso.

Continuam as guerras sendo um combate de concepções rivais, e até hoje, por muito que uma delas contemporize com a contrária, quer por temor, quer por defesa de conveniências ou de posições adquiridas, chegará cedo ou tarde o momento do choque, mesmo porque a contemporização ajuda a alimentar novas exigências, até que chegam as inadmissíveis.

Mesmo no âmbito das democracias, há divergências fundamentais de pontos de vista, que na sua permanente evolução irão adaptando-se sistematicamente a novas conveniências tidas como aspirações justas, porque a renúncia à manutenção em nível elevado da vida dos povos, ou à sua elevação constante, não é sentimento defensável tanto entre fracos como entre poderosos. E entretanto já a actual geração assiste duas vezes ao facto de povos democráticos, que tanto se irritam com as despesas do exército, tudo sacrificarem, inclusivé a própria liberdade individual, de que tão ciosos são, quando atacados ou prevendo ataque em futuro próximo.

## Revista da Cavalaria

É ainda interessante notar-se, que muito pouco se fala actualmente em desarmamento, antes por toda a parte se nota preocupação de adquirir ou não perder posições vantajosas em futuros conflitos, ninguém descurando a preparação militar, e muito menos a industrial e científica, bases incontestadas do poderio guerreiro, ficando bem patente nas horas que o mundo ultimamente atravessou, que o desarmamento pouco vale como garantia de paz, e se é unilateral tem de ser encarado como perigoso; é verdade que o armamento também a não garante mas sempre é mais aceitável como medida preventiva.

E até os pequenos povos, na consciência da sua fraqueza perante os potentados, procuram os complementos necessários, já vivendo como satélites daqueles, já por meio de alianças ou aproximações, e fazem esforços para valorizar o que possuem contribuindo no possível com a quota parte compensadora da segurança que procuram. Do último conflito, bem parece poder deduzir-se que a manutenção da neutralidade, só é possível enquanto isso não contrariar os contendores poderosos, e se consentida, não se evitam pressões e inconvenientes que perturbam a normalidade da vida e interesses próprios, prova clara de que não se pode viver hoje à parte das disputas entre outras nações, por melhor que seja o marfim da torre em que cada um se encerre; de resto na previsão só de futuras guerras mundiais (outras são pouco prováveis) não será possível nem certamente consentido, que os outros derimam questões forçosamente de interesses gerais, para sem esforços e sem prejuizos continuar disfrutando a vida à face da terra com toda a comodidade.

Nenhum povo, grande ou pequeno, pode dispensar-se da preocupação da preparação militar, preparação naturalmente proporcionada aos interesses em jogo, e sempre obedecendo ao conceito da Guerra Total.

Cada um terá a sua guerra privativa,— tendo sòmente relativo valor a cópia de figurinos estranhos — adequada ao seu território e à sua psicologia, a qual deve ser prevista e preparada em detalhe fugindo a improvizações, não descuidando o esforço que por conveniências de alianças ou de política convenha manter para garantia de compensações. E mesmo

## Revista da Cavalaria

que a sua política seja de molde a nunca a encarar a iniciativa de uma violência armada, mesmo que o seu potencial para a guerra seja proibitivo de tal hipótese, terá de encarar os actos ofensivos como sistema complementar da sua defesa, porque a obsessão da defensiva desenvolve a sua incapacidade.

E entretanto parece não ser êrro grave, considerar plenamente actualizado, apesar do avanço da civilização, o velho adágio romano «se queres a paz prepara a guerra». «A Europa que parece sem rumo na hora actual, necessita encontrar o seu caminho, e como se encontra dividida e enfraquecida por muitos e variados nacionalismos extremos, talvez não seja êrro o pensar, estar o remédio na sua deminição» — opinião de um ilustre escritor militar espanhol, cujo nome lamentavelmente me não ocorre, traduzida livremente — pela convicção de que a vida das nações se encadeiam mais umas nas outras, e que assim o velho continente está sujeito às consequências do processo, «dividir para governar», velho como a história. Pelos ódios e disputas que a dilaceram, parece um enfermo cuja herança se tem como certa e concita já cobiças». Será ainda possível confirmar o adágio de «não vender a pele do urso antes de morto?

Entretanto aviação e blindados põem problemas graves.

### *No campo estratégico e tático*

Muitos pensadores militares se têm preocupado em definir *estratégia* e *tática* por forma a marcar-lhes limites nos respectivos campos de acção.

Não era mais do que estratégia a «grande tática» de Napoleão, mas só apareceu definida como ciência ou arte independente da tática, pela primeira vez pelo Arquiduque Carlos após as guerras de Frederico o Grande. Depois definem-a Marechal Marmont, Clausevitz, Jomini, Thiers, Molke, Von der Goltz, Bernardi e Mordacq, grupo de pensadores cuja interpretação de estratégia, salvo ligeiras nuances de forma, se aproxima e é geralmente aceite e seguida. Das suas definições, resultantes de uma teoria única, deduz-se

## Revista da Cavalaria

que a estratégia, concebendo, preparando e coordenando a campanha ou campanhas até ao combate, é apanágio de altos dirigentes; deixando para a tática o emprêgo de tropas no combate.

Tem porém dissidentes tal maneira de ver, pois há quem entenda que estratégia e tática são funções a exercer por todos os graus hierárquicos, os quais praticam estratégia quando concebem a operação e tática quando a executam. Ignora-se que vantagem possa haver nesta teoria, que leva o comandante de pelotão a conceber estrategicamente e a executar taticamente, a não ser estabelecer tais limites teóricos e tão subtis, que permitem todas as discussões bizantinas e improdutivas. Talvez sejam produtos desta teoria alguns comunicados da última guerra, em que a cota conquistada era sempre de importância estratégica, enquanto o partido que a perdia lhe emprestava insignificante valor tático, se nisso não intervinha somente a propaganda.

Seja como for, cada um sintetiza para si o âmbito das funções estratégicas e táticas que se encadeiam uma na outra por forma mal definida, não se afastando muito para ser compreendido, do conceito geral estabelecido no exército a que pertence, e é livre de dar ao significado das palavras com que se objectivam, os limites que o seu estudo e raciocínio lhe indiquem, sem que com isso cometa êrro absolutamente condenável.

Não sendo a guerra outra coisa mais do que a continuação pela força da política da paz, fácil é compreender a influência desta sobre os assuntos militares; por outro lado foi sempre a economia directa influenciadora de todo o esforço guerreiro, em razão das possibilidades materiais que faculta. Política e economia nunca entraram em consideração pela estratégia, que se restringia a assuntos meramente militares, porém o conceito de *guerra total*, veio alargar o seu âmbito até estes novos campos, visto a necessidade do recurso à mobilização de todos os valores de um povo, única forma de conceber a mobilização do seu potencial de guerra.

Compreende-se a extraordinária vastidão que a estratégia atingiu nos grandes povos fortes e bem dotados, e depreende-se que os pequenos de forma alguma poderão

## Revista da Cavalaria

alhear-se de encarar tal alargamento dentro dos respectivos recursos, a não ser que renunciem a defender-se, e portanto assinam o reconhecimento da sua falta de vitalidade ou decadência, com as consequências inerentes a tal atitude.

Como primeira consequência de tal amplitude da estratégia, ressalta a necessidade de Estados Maiores talvez mais numerosos e especializados, por forma a tomar sôbre si a responsabilidade do trabalho de coordenação dos vários ramos, que sinteticamente tentaremos visionar, e com influência bastante para serem as suas indicações aceites e seguidas.

Uma *doutrina de guerra*, mesmo modesta, proporcionada e sôlidamente fundamentada em possibilidades reais, com finalidade justa moralmente, nitidamente definida e facilmente compreendida, bem aceite na generalidade e com elasticidade bastante para se adaptar às circunstâncias, isto é, sem prioridade absoluta que a tornem impeditiva de certos progressos materiais e morais, é a base para qualquer plano estratégico.

No *campo político*, aceite e acatada por todos, quanto possível independente de diferenças ideológicas, por forma a dar garantias de continuidade, e não ser perturbada por doutrinas divergentes. É neste campo que a preparação moral, intelectual e física da população terá de ser dado particular relêvo, sem o qual não será possível o domínio dos meios materiais modernos, preparação essa a ser encarada antes do serviço militar, visto este ser um congregador dessas faculdades e dever ser, até certo ponto, limitada a sua função de educador, à adaptação especial.

Ainda que pouco provável no futuro imediato, a necessidade de encarar-se uma guerra exclusiva, isto é, limitada a dois contendores, dada a interdependência da vida dos povos que faz pender as probabilidades de novos conflitos sômente para guerras mundiais, em que as pequenas potências poderão ser arrastadas a participar, por conveniências próprias ou alheias, é contudo necessário prever tais hipóteses em que a mútua influência de política e estratégia não poderá deixar de pesar por forma altamente cooperadora.

Os problemas de unidade política (abrangendo neutralização da 5.<sup>a</sup> coluna, como é uso hoje dizer-se), de homoge-

## Revista da Cavalaria

neidade de raças, de solidez de regime, de tendências psicológicas a desenvolver ou combater, apoios ou auxílios estrangeiros, etc., são campos em que a politica deverá hoje desenvolver a sua actividade atendendo um pouco às conveniências estratégicas, o que afinal não será talvez mais do que considerar o principio da *opinião pública*, que Clausewitz incluia nos seus principios estratégicos.

No *campo económico*, tão vasto e influenciador das possibilidades de guerra, tão sujeito a influências divergentes, ditadas por interesses individuais e colectivos, por vezes estrangeiros à nacionalidade, a acção estratégica tem de ser hoje altamente influenciadora, compreendendo-se a coerção nas visinhanças do conflito ou declarado este.

Desde o elemento humano produtor, às possibilidades de alimentação, desde a aquisição e produção de matérias primas aos estabelecimentos industriais, incluindo a transformação da produção de paz para a de guerra, desde as vias de comunicação à capacidade de transportes, desde as necessidades da vida normal da população às restrições de guerra, tudo directamente influenciado pelos elementos financeiros, terá de ser não só estudado mas dirigido e preparado com antecedente previsão.

Nas nações de limitada capacidade autárquica, será trabalho exaustivo e em certas modalidades difficil de solucionar se a politica não conseguir o complemento, mas nunca poderá ser encarado como factor de renúncia, porque melhor ou pior dotado sempre é preferível a afirmação do direito à vida, fazendo o esforço proporcional às possibilidades.

No *campo militar* abrangendo assuntos geográficos, de efectivos, sua instrução e treino, de mobilização deste e de todos os recursos nacionais, de armamento e material, de organização militar, todos encarados sob o aspecto de guerra total, ou seja completa e adequada transformação das possibilidades politicas e económicas em forças actuautes. Ao contrário da tendência, que teve sua época de generalização, para restrições militares, é considerada insufficiente a velha modalidade de mobilização no campo restrito dos combatentes, e surge o alargamento para tudo e todos, hoje insofismavelmente encarado.

## Revista da Cavalaria

Em síntese, parece ser a este conjunto de possibilidades, naturais ou adquiridas, morais ou materiais, desde as previstas estudadas e impulsionadas até às espontâneas, que hoje se usa chamar *Potencial de Guerra* de um povo, o qual deixou de ser restringido à capacidade de mobilização de efectivos guerreiros por excelência, com que outrora se entrava apenas em linha de conta, para abraçar o conjunto dos Potenciais *Militar, Político e Económico*.

Já por aqui não se torna transcendente deduzir que, sòmente povos dispendo de grande autarquia nestes três potenciais, poderão encarar a sua doutrina de guerra o principio absoluto da ofensiva.

E já se pensa distinguir a estratégia geral, da militar, ficando para a primeira a manobra com campanhas em que se combinem manobras militares, políticas e económicas, e para a segunda a manobra com forças armadas capazes de levar a cabo acções independentes. É uma opinião tão douta e aceitável como qualquer outra.

Mas não se limitam ao que ficou exposto os novos rumos da estratégia, outras influências lhe vieram abrir novos horizontes, por factores novos que ciencia e indústria facultaram.



# ANAIIS DA CAVALARIA

---

---

pelo Brigadeiro RUY C. MENEZES



Há cerca de uns sessenta anos atrás, ali por volta de 1885-87, a nossa Cavalaria atravessava um período de crise, destes que são comuns às tropas que passam muito tempo sem ir à guerra. A última vez que se havia experimentado os fios dos sabres fôra nas campanhas da liberdade, e estas ficavam já distantes de meio século.

Andavam perdidos os hábitos de eficiência no trabalho, o espírito militar tinha-se deixado enfraquecer e as próprias características da Arma falhavam; as Unidades haviam adquirido uma feição demasiadamente caserneira, excessivamente burocrática, sem previsões e sem ideais. Os cavalos, ociosos, engordavam nas cavaleriças, e os oficiais, para matarem o tempo, jogavam o gamão. As mais importantes modalidades do serviço eram os «destacamentos e diligências», as romarias e as eleições.

Por essa época predominava nas Cavalarias estrangeiras a preocupação da manobra. Uma estratégia essencialmente activa, que restava ainda das campanhas do Império, exigia-lhes qualidades de movimento rápido e durável; e as possibilidades das armas de fogo, que os sistemas de repetição faziam prever, produziam, como natural reacção, a necessidade de uma maior mobilidade, ligeireza e prontidão nas evoluções. Os problemas da velocidade e do fundo estavam na ordem do dia e começavam a tomar uma feição técnica que condicionava muito grandemente os processos de instrução.

No entanto, entre nós, no campo oficial, esta ordem de idéias não encontrara uma aceitação decidida. Caminhava-se pouco e devagar no sentido de melhorar as tristes condições de uma Cavalaria que quasi não saía dos quartéis e enfermava de deficiências grandes e de várias ordens.

## Revista da Cavalaria

Havia oficiais distintos, mas o meio não lhes proporcionava o ensejo de fazerem valer as suas qualidades. Mesmo assim, foi muito grandemente devido à iniciativa pessoal de um ou outro que a Cavalaria então começou a tomar um rumo diferente daquele em que desde havia muito tempo se vinha perdendo, — o rumo que a havia de conduzir ao que hoje é.

Entre estas iniciativas destaca-se, em 1887 a *Marcha de resistência efectuada por uma fôrça do Regimento de Cavalaria n.º 2*, sob o comando do Major Augusto Eugénio Alves.

A titulo de experiência, sob a orientação do que diziam os livros estrangeiros, — que eram poucos e pouco lidos, e porque em Portugal pouco ou nada se sabia sôbre o assunto, — o Major Alves propunha, organizava e dirigia a primeira prova que a nossa Cavalaria havia de dar sôbre as suas possibilidades de modernização. Um pequeno grupo de seis oficiais<sup>(1)</sup> e dezanove praças, montando cavalos peninsulares, na maioria portugueses e inteiros, de 1,<sup>m</sup>52 de altura média, vestindo os homens os seus grossos uniformes de fazenda azul, cobertos de pesado correame, e ostentando o formidável capacete dos lanceiros com a sua cimeira, carregando os cavalos, além do indispensável à vida do soldado em campanha, tudo o mais que para a guerra de então se julgava necessário, — saiu do Quartel de Belém a 19 de Maio, para voltar cinco dias depois, a 23, tendo percorrido 348 Km. umas vezes por estradas que ao tempo não eram boas, outras mesmo por caminhos indesejáveis, com uma velocidade de cerca de 8 Km. à hora, sem contra-tempos de maior, sem baixas e aptos ainda, pessoal e cavalos, a marcharem por mais outros cinco dias, que se lhes seguiram, com etapes médias de 25 Km. por dia.

O treino realizado nos dezassete dias que antecederam a prova patenteia um admirável critério de concepção e um extremo rigor de realização. Todos os detalhes foram minuciosamente estudados e orientados para que nada faltasse; pesaram-se os cavalos e os homens; a carga dos arreios e dos equipamentos foi aumentada progressivamente, com mé-

---

(1) O comandante, quatro subalternos que eram os alferes do E. M. Eduardo Costa e Garcia Rosado e graduados Costa Felix e Brito e Faro, e o alferes de Infantaria Brito e Cunha, como voluntário.

## Revista da Cavalaria

todo e um cuidado doseamento; o mesmo se fez com a alimentação. Adoptou-se o *trote levantado*, ainda então excluído dos regulamentos e muito hostilizado. Para isto foi necessário instruir os homens, o que o Major Alves teve que fazer pessoalmente, porque o picador,— a quem então cabia a instrução equestre,— declarou-se *incompetente*. Houve também que habituar os cavalos a andar a passo e a trotarem, porque a grande maioria deles só conhecia o chouto e o galope.

O relatório desta manobra<sup>(1)</sup> é interessantíssimo, pois não só comporta ensinamentos que ainda hoje valem, como também documenta a feição que tinha a nossa cavalaria naqueles longínquos tempos de 1887.

Nas conclusões finais, o seu autor afirma que «embora desagrade aos pessimistas, a nossa cavalaria está em condições de poder satisfazer a todos os serviços próprios da Arma, pelo que respeita a mobilidade e resistência».

Esta afirmação era talvez um pouco ousada, porque não é de crer que, com o regime de trabalho e de instrução então vigente, se obtivessem muito facilmente tais possibilidades. Em todo o caso vê-se que o que faltava era iniciativa e desejo de progredir, pois as qualidades essenciais existiam latentes tanto no que respeita a pessoal e cavalos, como a capacidades de direcção. E isto veio a verificar-se com o andar dos tempos.

Dois anos depois, o Coronel António Abranches de Queiroz, realizava com o seu Regimento de Cavalaria 4 uma marcha forçada de Belém a Coruche.

O Coronel Queiroz partia do principio de que «é indispensável que os corpos de Cavalaria, pelo trabalho que diariamente devem executar, estejam em circunstâncias de prestar o serviço que no momento do perigo seja necessário exigir-lhes, sem que haja de esperar quinze ou vinte dias para levar o seu pessoal e animal a poder entrar em acção».

A exposição desta idéia,— que nos tempos de hoje pareceria pueril,— leva a crer que por essa época não se pensava assim. Mas o Coronel Queiroz não só o dizia, como fazia.

---

(1) Publicado na Parte não oficial das *O. E.* de 1888

## Revista da Cavalaria

O seu Regimento, que já uma vez tinha prestado uma ligeira prova de resistência<sup>(1)</sup>, andava sujeito a um regime de trabalho intensivo. Dêse trabalho se foram deduzindo certas possibilidades, e dentre estas a de uma marcha forçada, que confirmaria as conclusões a que anteriormente tinha chegado o Major Eugénio Alves. E foi assim que, em 12 de Junho de 1889, Cavalaria 4 largou do seu Quartel de Belém para Santarém, com 24 oficiais<sup>(2)</sup> e 200 cavalos. Era a primeira etape dos 123,<sup>km</sup>900 que vão de Belém ao Monte da Barca, em Coruche.

Depois de um descanso de pouco mais de cinco horas, seguiu-se a segunda etape, e chegou-se ao final da marcha, 26 horas e 17 minutos depois da saída do quartel.

O dia seguinte, que o Regimento passou em Coruche, não foi de descanso absoluto pois houve missa, revista, e um pequeno exercício, — e nessa noite, à meia noite precisa, iniciava-se a marcha de regresso.

Esta foi feita também em duas etapas, mas com um descanso maior do que à ida, pois se passou uma noite inteira no bivaque. Em 15, às 4<sup>1/2</sup> da tarde, Cavalaria 4 chegava de novo à Calçada da Ajuda, depois de ter desfilado em continência pela frente do Palácio Real.

Apenas 3 cavalos tiveram de recolher ao quartel por via férrea e nenhum dos 235 homens deu parte de fraco, sendo que 4 soldados adoeceram e se restabeleceram durante a marcha.

No final do seu relatório<sup>(3)</sup>, o Comandante de Cavalaria 4 apresenta quarenta conclusões, nas quais demonstra o seu apreço pelo soldado português e pelo cavalo peninsular, e faz considerações sôbre todos os variados assuntos que hoje constituem uma técnica demasiadamente conhecida, mas que então, — ao que parece, — eram ainda doutrina discutível. De tôdas estas considerações ressalta a noção de que a nossa Cavalaria acordava e se dispunha, embora ainda um pouco a medo, a iniciar-se nos principios modernos em que, alguns anos depois, havia de progredir desassombradamente.

(1) Marcha de 103 Km. sem prevenção prévia.

(2) Ainda nesta marcha tomou parte o tenente de infantaria Brito e Cunha.

(3) Publicado na Parte não oficial das *O. E.* de 1889.

## Revista da Cavalaria

Um dos pontos em que então se vacilava, — como se vacilou ainda por uns bons vinte anos, — era na adopção do trote levantado.

O próprio Coronel Queiroz, que foi um official de cavalaria distintissimo, e deixou nome nos Anais da Arma, escrevia a tal respeito estas palavras lapidares:

### *Andamentos*

«Os andamentos empregados foram o trote e o passo; são os andamentos naturais do cavallo e aqueles em que os esforços musculares se repartem com mais igualdade por todos os membros locomotores.

«Há quem, para marchas forçadas, se tenha atrevido a preferir o galope e que procure demonstrar que o cavallo e o cavaleiro se incomodam muito menos com êle do que com o trote. Descubrem-se teorias para provar tudo! O que é facto, porém, é que o trote é o andamento empregado nas cavalarias de todos os exércitos para as grandes marchas forçadas, e aquele que a prática demonstra que se deve usar quando haja pressa e se queira chegar com os cavalos em estado de continuar em serviço.

«Quando falo do trote, devo explicar que me refiro ao trote curto, ou meio trote, com velocidade de 5 minutos por quilómetro, porque o trote largo não se pode empregar em marchas, como muita gente imagina, por ouvir dizer que nas cavalarias estrangeiras e especialmente na alemã, se procura obter dos cavalos a máxima velocidade em cada andamento. Êste *desideratum* tem em mira unicamente a execução rápida das evoluções, a carga e a perseguição, e não o emprêgo de de tais velocidades nas grandes marchas forçadas.

«Uma outra fantasia de muitos cavaleiros, aliás dignos da maior consideração, é o emprêgo do *trote levantado*, vulgarmente chamado *trote à inglesa*.

«E chamo-lhe fantasia, porque tal classificação não posso deixar de aplicar a semelhante pretensão! O trote levantado será muito bom, creio mesmo que é, para cavalos muito compridos, como os ingleses, alemães, etc., de pernas direitas, pesados, linfáticos e sem vida alguma, como os de muitas parelhas que diariamente vemos nas ruas de Lisboa.

## Revista da Cavalaria

«É, porém, inaplicável a cavalos curtos, leves, sanguíneos, vivos e com boas molas, como sucede aos cavalos peninsulares.

«É para mim fóra de dúvida que, ao terminar uma jornada de vinte e cinco léguas, os cavaleiros que trotassem à inglesa estariam muito mais fatigados do que aqueles que empregassem o trote assentado. Os primeiros teriam feito um dispêndio enorme de forças em se levantar sôbre os estribos em cada dois tempos de trote, e os segundos estariam pouco mais cansados do que se tivessem feito a marcha a passo. Em geral as reacções das pernas dos cavalos peninsulares, no trote curto, são tão suaves que o cavaleiro não chega a desunir o corpo do assento do selim. E depois, se o trote levantado se pode executar quando o animal trota largo é completamente impossível quando ele avança a meio trote, único andamento rápido que pode ser empregado nas longas marchas.

«É bom, e útil mesmo, que o soldado de cavalaria aprenda no picadeiro a trotar de todos os modos; a verdade porém, é, que, com os nossos cavalos e nas marchas, um tal trabalho é superior às forças dos homens e nada poupa os cavalos.

«Na cavalaria inglesa é regulamentar o trote assentado».

Como o trote levantado, muitos outros assuntos houve que provocaram desencontros de opinião e discussões, ainda durante muito tempo. Tal foi, por exemplo, a prática do bivaque, que deu muito que falar, pois muitos oficiais de cavalaria se lhe opunham por razões várias. Algumas dessas razões ainda hoje subsistem; outras desapareceram, não por causa dos prejuizos que traziam ao bivaque em si, mas por motivos de maior pêso. Assim, um dos obstáculos que mais se considerava era o dos cavalos inteiros. Para essa época era na realidade um obstáculo sério e quasi impossível de remover, pois quasi se não admitia o cavalo castrado.

Outro obstáculo era o transporte do material necessário, porque se julgava necessário grande quantidade de material.

Também a constituição das rações preocupava muito os que procuravam discernir as necessidades da Arma. Os arreios e os equipamentos começavam a desagradar, e a sofrer

## Revista da Cavalaria

tôda uma interminável série de remodelações e de transformações que só há pouco, — ao que parece, — se deu por terminado. Quanto ao tipo e qualidades do cavalo de tropa, veremos também um pouco adiante, como começou a desenharse uma nova tendência e quantos obstáculos êle teve de transpor até que entrasse decididamente na razão da comunidade, como coisa razoável.

Por estes tempos estava em Roma, como adido militar à nossa legação, o Capitão de Cavalaria Miguel de Sá Nogueira. Êste official, conhecedor da sua profissão e das responsabilidades do seu cargo, mantinha uma assidua correspondência com o Ministério da Guerra, sôbre todos os assuntos mais palpitantes que ia observando no exército italiano, então em pleno desenvolvimento de uma actividade considerável. Por seu intermédio chegaram ao conhecimento dos nossos officiaes muitos ensinamentos novos sôbre questões de cavalaria.

Um dos seus officios foi mesmo publicado<sup>(1)</sup> com o titulo de «A Instrução Táctica da cavalaria», assim como um relatório das grandes manobras de uma divisão com o efectivo de 4.500 cavalos e 16 bocas de fogo, reunida no Campo de Somma, na Lombardia.

Para a grande maioria dos nossos officiaes, pouco afeitos à literatura militar, que era escassa, e confinados à estreiteza de um meio onde não se compreendiam, por admiráveis, os empreendimentos do Major Alves e do Coronel Queiroz, a descripção de tamanha grandiosidade de concepção, de organização e de execução deveria ter causado uma espécie de espasmo. Para alguns, no entanto, aquelas idéias importadas tinham possibilidades de adaptação e, embora não plenamente acolhidas e adoptadas desde início, o seu conhecimento, talvez um pouco de meditação que provocaram entre aqueles que queriam andar para diante, vieram a preparar o terreno em que mais tarde vingaram doutrinas várias de várias procedências.

Entre estas novas idéias, que chegaram de Itália, apparecia a da necessidade do alargamento dos andamentos, — sobretudo do galope de manobra, cuja cadência normal era até

---

(1) Parte não official da *O. E.* de 1890.

## Revista da Cavalaria

ai de pouco mais de 300 metros por minuto. Esta medida, como outras por nós ainda desconhecidas, tinha o fim de dar maior elasticidade e energia à manobra, e à Arma um aumento de aptidão ofensiva, como então se requeria.

Outra noção interessante, que nos chega através do Capitão Sá Nogueira, é a dos desfiles pelo centro que só cêrca de 23 anos depois entraria na nossa tática. De resto a preocupação de rapidez de movimentos, de economia de terreno, de facilidade de ligações etc., era já comum entre os italianos.

A cavalaria italiana podia, na realidade, ser tomada como modelo, pois nela se notava uma acentuada exigência no que respeita a qualidades e aptidões intelectuais e profissionais dos quadros e a condições de resistência física dos cavaleiros e cavalos.

Sá Nogueira mandava dizer para cá:

«Exigem-se hoje dos oficiais de cavalaria de tôdas as graduações conhecimentos largos da orografia, da topografia, da lingua e da estatística do próprio país e dos países limítrofes; uma compreensão clara, não só das circunstâncias táticas do momento, mas ainda da situação geral estratégica; muito espírito de iniciativa, acompanhado com o necessário sentimento da responsabilidade, o que só por si significa *grandes dotes intellectuais e morais*, e, além de tudo isto, tôdas as qualidades dum brilhante e ousado cavaleiro, muita resistência física e óptimos cavalos de sangue. Entre os sargentos, cabos e soldados distinguem-se com um sinal honorífico e com uma gratificação especial permanente os cavaleiros mais distintos e mais inteligentes; dão-se-lhes os melhores cavalos dos esquadrões, apura-se sempre mais a sua instrução equestre, e êstes cavaleiros de *élite* são depois empregados nos serviços mais difíceis, tais como exploração do campo de batalha, serviços de informações, ordenanças de oficiais em patrulha, etc.

«Em geral todos os exercícos de exploração e de combate foram executados com aquela energia juvenil que é indispensável para o moderno cavaleiro militar, desde o soldado de vinte anos até ao comandante da divisão. No serviço de informações houve patrulhas de oficial que percorreram 160 quilómetros em vinte e sete horas».

## Revista da Cavalaria

E mais adiante:

«Não sendo as promoções no exército italiano baseadas na antiguidade incondicional, como o são entre nós, mas sim na real aptidão do oficial para o desempenho das funções do pôsto superior (relatório n.º 27 *a* e *b*), é fácil compreender com qual empenho os capitães de cavalaria italiana procuram desenvolver os seus conhecimentos e aptidão táctica do seu esquadrão e a própria, para poderem depois apresentar-se dignamente, como na verdade o fizeram a êstes importantes exercícos».

«No que respeita às qualidades exigidas aos comandos pensavam os italianos que «para os homens destinados para esta espécie de comandos são necessários além dum perfeito conhecimento dos regulamentos tácticos e de tôdas as mais brilhantes qualidades de um ousado cavaleiro, um talento muito particular e especiais dotes de inteligência e de carácter; mas tudo isto ainda não basta. Mais do que qualquer outro general, o general de cavalaria deve possuir em alto grau a faculdade de apreciar com rapidez e exactidão; é necessário que este oficial tenha uma alta inteligência e um superior critério para apreciar sem hesitação e com golpe de vista seguro a situação do momento; que tenha aquele dom de intuição que permite compreender à primeira vista o carácter da situação táctica e a natureza do terreno em que deve empregar os seus esquadrões, e, além de tudo isto, aquele dom, aliás raríssimo, mesmo entre os espíritos superiores, de saber tomar resoluções prontas e decisivas, com a consciência de uma imensa responsabilidade.

«Se, mesmo nos momentos mais críticos da batalha, os outros generais dispõem sempre de alguns minutos para examinarem o estado da situação, e ponderarem as ordens que devem dar, o general de cavalaria quasi nunca dispõe dêstes poucos minutos; só tem *poucos segundos* para examinar, reflectir e decidir-se a entrar em acção; não há para êle hesitação possível; se hesita, o momento oportuno passa, passa irremissivelmente, levando consigo o sorriso da vitória e a honra do general.

«Mas se tôdas estas qualidades, se todos estes dotes do carácter e do espírito podem até certo ponto ser dados

## Revista da Cavalaria

pela natureza, é, porém, absolutamente impossível que se desenvolvam e se tornem fecundos, se não forem cultivados por uma educação especial e por uma prática intensíssima. Só o hábito adquirido durante a paz, de comandar numerosos esquadrões em variadíssimas hipóteses de guerra, e em terrenos também variados, poderá dar aos oficiais superiores e generais de cavalaria, *já dotados com os necessários requisitos morais e intelectuais*, o critério exacto e a faculdade de apreciar com rapidez, e de executar com maior rapidez ainda, o que é absolutamente indispensável para comandar útilmente um corpo tático de cavalaria em tempo de guerra. É, pois, fácil compreender a necessidade indeclinável de dar aos generais e a todos os oficiais desta arma uma educação especial e numerosas ocasiões de se habituarem ao comando e à prática do terreno e das operações da guerra. Sem estas ocasiões, sem exercícios de tática aplicada sistemáticos, constantes e insistentes sobre terrenos vastos e variadíssimos, e em hipóteses de guerra também variadas e largamente concebidas, seria insensato, além de injusto, pretender que os generais e oficiais de cavalaria tenham um conhecimento sério dos actos de combate, que, aliás, constituem a parte mais importante da sua difícil missão».

Foi sempre grande preocupação dos italianos a formação dos seus oficiais de cavalaria na parte que respeita a dotes equestres. Os cursos nas Escolas, e mais tarde a prática nas unidades eram moldadas no sentido de fazer dos oficiais de cavalaria verdadeiros cavaleiros e homens de cavalo, e de lhes dar um espírito de arma altamente apurado.

Também de longa data vinham os italianos compreendendo a influência do *sangue* no tipo dos seus cavalos de tropa. A sua tática de uma larga concepção de manobra, de rapidez, de ligeireza e de poder de choque, a sua equitação de campo prevalecendo sobre a equitação de escola, a sua organização, a sua instrução, a sua noção do emprêgo do cavalo, tudo isto nos era estranho, e de estranhar, segundo a nossa maneira de ver em 1889-90.

Nenhum documento nos diz se as correntes de opinião que se iam formando, e que estas iniciativas pessoais concretizam, tiveram ou não uma influência incisiva nos actos

## Revista da Cavalaria

do poder público. É de crer que sim porquanto, a par delas vão aparecendo também as providências oficiais que constituem indubitavelmente as bases de partida do movimento que havia de seguir-se, e que nós, — os mais velhos, — conhecemos ainda nas suas primeiras evoluções. Vamos buscá-los aos Anais da Arma:

1887 — Por carta de lei de 22 de Agosto cria-se a *Escola Prática de Cavalaria e Infantaria*<sup>(1)</sup> com sede em Mafra. O respetivo regulamento sai a 9 de Novembro. Constituíram-se duas Secções, uma de cada arma, as quais deveriam preparar respectivamente um batalhão e um esquadrão, para exercícios de conjunto, de que a artilharia participaria. A Escola seria frequentada por subalternos e sargentos ajudantes «que o Ministério da Guerra nomear» (não tinha portanto, inicialmente, a acção generalizada que hoje tem), e também os capitães a promover a maiores. A instrução deveria ter um cunho essencialmente prático, (que, ou nunca chegou a ter, ou se perdeu em parte).

A respeito de equitação, o Regulamento preceitua: «adestrar suficientemente os oficiais de infantaria na prática de andar a cavalo, de modo que elles possam, quando montados, mover-se no terreno com um porte seguro e consciente». «A equitação para os oficiais de cavalaria será mais completa e desenvolvida, em harmonia com a sua especialidade». E para isto haveria um picadeiro e um *campo de obstáculos*.

Vê-se que a equitação era objecto de certo carinho para aquelas gerações que tanto uso faziam do cavalo mas é de de admirar que se estabelecessem prémios para as provas de tiro e não se prevessem ainda provas equestres, que só vieram a criar alento cerca de vinte anos depois.

Mais tarde as Secções foram separadas em Escolas independentes, e do que estas têm produzido todos nós podemos avaliar e apreciar.

Também neste ano de 87 são mandadas pôr em execução umas «instruções sôbre o serviço de segurança em

---

(1) Uma informação mais completa encontra-se em um trabalho do Cap. Buceta Martins, publicado no «*Praelium*» n.º 21 de Maio de 1937 (A cavalaria portuguesa e a formação dos seus oficiais nestes cem anos — 1837-1937).

A história da E. P. C., foi publicada em separata da *Revista Militar* n.º 1-2 de 1932 pelo actual Ex.º General Afonso Botelho.

## Revista da Cavalaria

campanha» apresentadas pela Inspeção Geral da Cavalaria. Cremos ser o primeiro trabalho no género que appareceu entre nós, e, como tal, indica que a cavalaria ressurgue na preocupação do seu emprêgo na guerra, o que, por largo período, teria talvez andado um pouco esquecido.

Ainda uma prova da aceitação que o movimento nascente vai encontrando é o louvor dado ao Major Eugénio Alves em 10 de Dezembro «pelo modo como se houve naquella experiência, (a marcha de resistência), mostrando de modo irrefutável o muito que se pode esperar da nossa cavalaria, tanto debaixo do ponto de vista da resistência ao trabalho, como da velocidade de marcha, quando comandada por chefes vigorosos e conhecedores dos seus deveres militares».

1888 — Em 22 de Fevereiro publicam-se as *Instruções para o ensino teórico-prático nos Corpos de Cavalaria*, que eram uma espécie de regulamento de instrução e se destinavam a uniformizar os processos e métodos de ensino. Têm uma feição bastante teórica, mas falam já em marchas até 100 e 140 Km., no outono, e em marchas forçadas e provas de resistência mas ressaltando que «se terá sempre em vista a boa conservação dos cavalos», e determinando que «não serão executadas sem uma racional preparação de homens e cavalos», isto talvez já por influência do relatório do Major Eugénio Alves.

«Os comandantes dos Corpos, nas informações anuais, farão especial menção do modo como os officiaes tiverem desempenhado os deveres que por estas instruções lhes são cometidos». Esta prescrição parece patentear um desejo superior de dar ao trabalho um impulso verdadeiramente eficiente.

Como complemento das Instruções procura-se, por concurso, um manual que facilite a missão dos instrutores que as hão-de pôr em prática. Tudo isto constitui um passo avantajado nos progressos da Arma.

É também neste ano de 88 que, ao tratar-se da nomeação de uma comissão para estudar o projecto de um regulamento de remonta, se prevê, pela primeira vez, a compra de cavalos castrados, e que apparece a idéia de potris para recria de cavalos de menos de 4 anos. Em 12 de Agosto já há

## Revista da Cavalaria

um depósito de remonta provisório em Vila Viçosa. Quer dizer: a preparação e o uso do cavalo já vão apresentando uma feição técnica que, mais tarde, virá a constituir quasi mística de alguns especializados, diluir-se em conjecturas de ordens várias, estabelecer confusões, produzir opiniões e modos de ver, os mais diversos, e eternizar-se sem solução racional e definitiva, até Deus sabe quando.

1889 — Por diploma de 19 de Março é dissolvida uma comissão que desde 1883 vinha elaborando o Regulamento Tático da Cavalaria do qual até então, em 6 anos, apenas tinha publicado uma parte. A revisão desta parte e a continuação do Regulamento ficam a cargo da Inspeção de Cavalaria. Daqui se conclui que até então as actividades que impulsionavam a vida da Arma não primavam pela intensidade.

1891 — A 8 de Janeiro são alteradas as *Instruções para o ensino teórico-prático*, e aparece em relevo a equitação de campo com transposição de obstáculos. O artigo 42.º diz: «Durante o primeiro período de instrução, os comandantes de regimento dirigirão toda a sua atenção e máxima solicitude para o ensino da equitação, jôgo de armas, etc.» o que tinha como fim o aperfeiçoamento da instrução individual para que todas as praças «possam entrar desafogadamente no período da instrução subsequente». É bem o caso de se dizer que não há nada de novo na história: os factos como as idéias repetem-se periódicamente.

Desaparece definitivamente o preconceito contra o bivaque. Os regimentos poderão, durante os meses de Julho e Agosto pernoitar no campo uma ou duas vezes por mês.

Em 12 do mesmo mês publica-se as Instruções para as marchas, ao que parece, baseadas no relatório do Coronel Queiroz. Por elas se estabelece a etape normal até 50 Km. podendo, em caso de força maior, estender-se a 65 ou 70 Km. em 3 dias seguidos, e chegar muito extraordinariamente aos 100 Km., empregando-se o passo e o trote, meio por meio. Determinam também que os regimentos de cavalaria façam em Setembro e Outubro, algumas marchas de 50 a 80 Km. «para que todos conheçam praticamente a força dos cavalos e dos homens».

A marcha era então a modalidade táctica que mais interessava à cavalaria; o combate a cavalo tinha quasi perdido

## Revista da Cavalaria

a oportunidade e podia considerar-se um incidente da marcha; havia certa relutância em aceitar o combate a pé, a menos que como muito accidental. Fora da tática evolucionária, de que se fazia grande questão pelo que tinha de espetaculoso, nada mais preocupava os instrutores do que as regras e os princípios que regulavam as marchas, estudados, praticados e fiscalizados até aos mínimos detalhes e com os maiores cuidados.

Compreende-se portanto que a aptidão para a marcha definisse o nível de preparação e a qualidade das tropas de uma cavalaria e qualificasse os chefes que a comandavam. O que se fez, quer oficialmente quer por iniciativa particular, entre 1887 e 1891, foi dar à nossa Cavalaria essa aptidão em maior escala, e traduz bem nitidamente o que se fez pelo seu progresso em todos os sentidos. As cavalarias de hoje têm uma feição muito diferente das desses tempos já longínquos, mas as bases da sua preparação para a guerra são ainda sempre as mesmas: trabalho e fé.

Foi o trabalho e a fé de oficiais como o Major Alves e o Coronel Queiroz, continuadores daquele grande animador que foi o Coronel Salgado, e sabendo transmitir aos que se lhes seguiram<sup>(1)</sup> o seu élan e a sua força impulsora, que abriram, há cerca de sessenta anos atrás, o caminho por que nós, os de hoje, havíamos de iniciar a nossa marcha.

Posta assim em movimento, a nossa Cavalaria tem progredido sempre, sobretudo nestes últimos trinta anos. Algumas gerações trabalharam para ela, com dedicação e com valor. Chegou agora o momento em que a sua feição há-de mudar, e vai formar-se quasi uma arma nova. Aqueles a quem cabe a tarefa da sua nova orientação não hão-de encontrar dificuldades grandes, porque outros, que os precederam, lhe deixaram um espírito formado, hábitos de trabalho, e o senso das realizações concretas, e lhe criaram uma alma e uma fé. Porque esta herança há-de constituir, por muito tempo ainda, a estrutura moral e espiritual da nova Arma mecanizada, esta continuará, por muito tempo também, a chamar-se, heráldicamente, CAVALARIA.

---

(1) Coronéis Sá Chaves e Cunha Viana, Generais Ilharco e Tamagnini e outros.

# PANORAMA

## PSICOLÓGICO

pelo Capitão ANTÓNIO SPÍNOLA



A evolução havida nas diferentes manifestações da actividade militar, em consequência da guerra, não pode por enquanto definir-se com verdadeiro conhecimento de causa.

Os métodos aplicados não têm ainda a maturação suficiente, e os homens não readquiriram a precisa calma para que dêesses novos métodos se possam extrair confiada-

mente, os princípios fundamentais em que hão-de assentar as futuras doutrinas militares dos diversos países.

A época que passa é, por essência, evolutiva e, conseqüentemente, confusa. Esperemos que se acalmem os ânimos e as idéias amadureçam.

Entretanto, entendemos ser dever de todo aquêle que se interesse pelo progresso da comunidade, isto é, que não se limite a viver estritamente confinado nas suas preocupações individuais, empregar o melhor do seu esforço e da sua imaginação no sentido de evitar que, as *doutrinas de amanhã*, comunguem das naturais deficiências do dia de hoje.

Pensando assim, abalançamo-nos a publicar algumas reflexões, que julgamos oportunas, fruto da nossa meditada observação durante uma curta estadia que, por imposição de serviço, fizemos fora do ambiente da nossa Arma.

\*

## Revista da Cavalaria

Nos períodos iniciais da História e até ao momento em que se acentuou a positividade dos conhecimentos humanos, era a guerra que representava o grau da evolução atingido pelos diversos povos.

A capacidade de fazer a guerra foi sempre, e em tôdas as épocas, uma das características diferenciais dos povos, das raças e das nações, característica que nos nossos dias foi particularmente acentuada com o carácter total da moderna guerra.

Hoje, mais do que nunca, o Exército estará à altura das energias físicas, económicas e anímicas do povo.

É, sobretudo, esta última fôrça que constitui herança racial, que dá, ao Exército e ao povo, a coesão indispensável a luta.

Em tempo de paz, sob êste ponto de vista, o Exército poderá ocupar uma situação particular mas, com a mobilização em que milhares de irmãos de raça abandonam as suas ocupações e vêm reforçar o Exército, êste vai perdendo a sua inicial posição, até que, a pouco e pouco, a constituição anímica do homem domina a constituição anímica do Exército, caso êste não esteja sòlidamente alicerçado nas *características raciais*, que, quanto a nós, constituem a base primária para a condução da guerra.

É opinião nossa que, o que define o verdadeiro valor de uma doutrina militar, é a integração psicológica do Exército no espírito dessa doutrina, e conseguida esta, a integração da Nação no espírito do Exército.

Êste desiderato só se resolve entrando em consideração o factor racial na concepção da *doutrina militar*.

Assim como é impossível representar eficientemente uma peça de teatro, sem que todos os personagens encarnem os seus papéis, no campo militar é impossível tirar proveito de uma doutrina, que não seja elaborada em harmonia com o carácter do povo, que é o grande actor da indísivel tragédia — a guerra.

Uma doutrina, ou tem, psicològicamente, valor imperativo, e as fôrças armadas se convencem que, seguindo-a, têm probabilidades de alcançar a vitória contra um inimigo provável, ou deve ser posta de parte, porque criará, no Exército, a convicção de que só tem de se bater para justificar a derrota.

Entre nós, é triste reconhecer-se que apesar da reorganização material do Exército, é esmagadora a falta de confiança na nossa capacidade de fazer a guerra.

## Revista da Cavalaria

Nesse número, há que distinguir aquêles, infelizmente em minoria, que, por psicologia rática, descreem dos princípios doutrinários ou orgânicos, e os que, vítimas de *despersonalização*, constituem massa amorfa e, conseqüentemente, descrentes por natureza.

Com efeito, é desanimador constatar-se que, por uma preconcebida e errônea interpretação de *disciplina militar*, grande parte dos nossos oficiais tendem a perder a sua *individualidade*, isto é, a *despersonalizarem-se*.

O desassombro de afirmar cedeu lugar à tímida e servil adulação, o gosto das responsabilidades cedeu lugar à comodidade da execução literal de ordens escritas, o próprio *bater dos calcanhares*, tradicional manifestação de ativa subordinação militar, sem abdicação de carácter, cederá lugar a uma atitude menos militar, quiçá mais humilde.

Dentro dêste mórbido ambiente, a consciência vacila, enfraquece, tende a amesquinhar-se, e o indivíduo inferioriza-se, diminuindo o que o distingue dos outros indivíduos, a sua *personalidade*.

A própria colectividade militar, vítima do ambiente psicológico criado, propende a considerar, como manifestação de indisciplina, aquelas atitudes que, a maioria das vezes, não são mais do que a revelação das qualidades do nosso inconfundível carácter; qualidades estas que, bem fincadamente nos distinguem dos cidadãos da sociedade civil, e que, por isso, constituem nosso legítimo orgulho.

Porém, o que para nós constitui maior motivo de apreensão não é o «*statu quo*» verificado, mas sim a sua reflexa no espírito daqueles que, amanhã, nos hão-de comandar nos desconhecidos campos de batalha, justamente na época em que todos os escritores militares são unânimes em salientar o *espírito de iniciativa dos comandos*.

Desenhado a traços largos o nosso *panorama psicológico*, cogitaremos em delimitar os vários campos do nosso pensamento de forma a, mais facilmente, distinguirmos as verdadeiras causas psíquicas, do actual estado de espírito.

\*

## Da Doutrina Militar

 homem tem sido sempre, através do tempo, constituído por um corpo e uma alma que indissolúvelmente unidos e eternamente interdependentes, caminham com incessantes e recíprocas reacções.

Cada indivíduo vale pela resultante das forças com que a natureza o dotou, e que marcam os traços definidores das personalidades.

Compreender essas personalidades, saber o que valem, como se comportam, como reagem nos momentos críticos da vida, quais os seus impulsos quando em contacto com outros seres, é o que mais nos importa a nós militares, é o estudo das forças morais de um País, base de uma perfeita *doutrina militar*.

Com efeito, de nada servirá a um Estado Maior conceber uma doutrina militar perfeita, sob o ponto de vista político, estratégico ou tático, se não tiver a habilidade suficiente para a incutir no espírito de todo o Exército, isto é, para doutrinar os seus quadros.

O grau de perfeição de uma doutrina é, na sua eficiência, calculado pela maior ou menor convicção possuída pelos quadros.

Para conseguir tal, não é demasiado encarecer o valor do estudo da psicologia do povo, na concepção das doutrinas militares.

Entre nós, esta idéia não tem sido posta em prática.

A nossa doutrina militar, mercê da falta de campos experimentais, tem sido, por vezes, alicerçada em concepções estranhas, conseqüentemente basiadas em dados diversos daqueles por que mais positivamente nos temos de reger, esquecendo-nos de que, mesmo no caso de participação com estranhos, cada povo tem a sua psicologia própria, de que resultam doutrinas militares com características distintas.

Porque não havemos de amoldar às nossas características ráticas, os ensinamentos teóricos colhidos na experiência dos outros, baseando-nos não só na nossa situação geo-política, mas

## Revista da Cavalaria

também nas nossas naturais tendências, e inaptos impulsos que herdamos dos nossos maiores?

Recorramos à História Pátria, a melhor mestra da vida, na qual, sob o ponto de vista que vimos focando, encontraremos os mais encorajadores ensinamentos.

Remontando ao tempo de Viriato, o mais velho e maior soldado da nossa raça, verificamos que foi com guerras, *tipo guerilha em ofensiva táctica*, que êle conseguiu destroçar as legiões das soberbas águias e pôr em risco a influência de Roma na Península.

Mais tarde, quando cercado por Vetúlio no Vale de Baetis fraccionou a sua tropa em pequenos grupos, marcou-lhes um ponto de concentração, e atacou simultâneamente os romanos por vários pontos.

Durante vários dias Viriato fêz frente às poderosas legiões romanas, ora atacando, ora fugindo para depois atacar novamente, conseguindo atraí-las a uma posição, por si, prèviamente escolhida, onde surpreendeu o adversário e o desbaratou completamente. Êste método adoptado por Viriato, em tôdas as suas campanhas, foi depois seguido pelos portugueses na reconquista.

Desde Afonso Henriques até Afonso III, as guerras da independência, as investidas de Marrocos, as lutas da Restauração, e, nos nossos dias, o feito de Chaimite, são caminhadas que demonstram claramente o *espírito aguerrido da lusitana raça*.

Pensem no caso, aproveitemos o momento histórico que passa para procurar amoldar, à época dinâmica da moto-mecanização, o que a História Pátria nos ensina, para que no momento oportuno possamos contar com a *agressividade guerreira* que sempre caracterizou o povo português; característica esta da nossa índole que, por acção reflexa de uma vida profissional, *ocupando posições defensivas e manobrando em retirada*, quási se perdeu completamente, o que modificou, de forma sensível, a ancestral psicologia do Exército Português.

Precisamos por consequência, moldar a nossa doutrina militar, para que possamos pôr em equação a moderna concepção de defensiva: *elástica, dinâmica e agressiva*.

\*

## Da Organização

Sob o ponto de vista psíquico, a influência da organização no espírito da tropa, é considerável.

O General Schwatz na «*Grande Guerra*» transcreve um período da «*Arte da Guerra*» de Frederico II, traduzido em Lisboa em 1814, de tal forma eloqüente que não resistimos à tentação de o transcrever.

«Para que tôdas as fôrças prodigalizem o máximo rendimento, impõe-se uma organização indiscutivelmente eficiente. Se bem que não logre multiplicar ao infinito as tropas pode tornar a *inferioridade numérica capaz de actos insuspeitos e incríveis*»<sup>(\*)</sup>

Para o nosso caso particular as eloqüentes palavras de Frederico são merecedoras de profunda meditação; ao afirmar que uma organização eficiente, pode tornar uma pequena tropa capaz de praticar actos incríveis, expressa bem claramente a importância de uma perfeita organização sob o ponto de vista moral, isto é, a sua *finalidade educativa*.

E como a educação moral é uma das facetas predominantes da instrução militar, a organização da instrução, em tempo de paz, atinge a maior importância sob este ponto de vista.

Assim o entendeu também o Estado Maior do Exército ao elaborar as bases do actual Regulamento da Instrução do Exército Metropolitano, de cujo prólogo respigamos as passagens seguintes:

---

(\*) Das «*Forças morais na guerra*» do Cor. J. Magalhães da *Revista Militar Brasileira*.

## Revista da Cavalaria

«Não houve, não há, nem poderá haver guerras só de material, pelo menos enquanto êste não possuir a propriedade de se servir a si próprio. As guerras continuarão, pois, a ser de homens, e nelas serão vencedores aquêles que mais se distinguirem pela *elevação das suas qualidades intrínsecas sàbiamente excitadas e desenvolvidas*. . . A essência da preparação de uma Nação para a guerra consistirá, portanto, no perfeito adestramento dos seus soldados na arte de combater. A instrução, tomando êste têrmo na mais alta e elevada concepção dêsse adestramento, assume, pois, carácter de primordial importância entre os factores que integram a preparação do Exército como instrumento de defesa Nacional.

Instruir, nesse sentido geral, é *fazer despertar e desenvolver* no homem, as qualidades físicas e *moraís* e os conhecimentos técnicos ou profissionais que o transformem em soldado apto para a luta, por mais complexo e depressivo que seja o meio em que tiver de actuar. É, pois, simultâneamente, adestrar e *educar*.

Por essa razão, a preparação militar da matéria humana para a guerra compreende:

Instrução militar. . .

Educação física. . .

*Educação moral, ou fortalecimento do espírito sob os aspectos mental e psicológico.*

O bom soldado integra individualmente, no mais elevado grau de perfeição possível, estas três qualidades fundamentais de aptidão, sem que, no presente, nenhuma delas se possa considerar predominante. Tôdas, pelo contrário, se devem fundir em um conjunto harmónico que se assemelha a um bloco de textura homogénia, sem aparência de fissuras de desintegração.

Instruir e *educar* os seus subordinados constitui a função mais elevada de todo o chefe».

Porém, a experiência leva-nos a reconhecer que, apesar da finalidade do Regulamento estar bem expressa nos períodos que transcrevemos, sob o ponto de vista particular da preparação psicológica dos quadros, para a execução das funções de comando, o objectivo não foi ainda precipuamente atingido.

Em nosso entender, tal facto deriva dos assuntos referentes à instrução do *soldado* e dos *quadros* terem sido tratados independentemente, donde resultou o não estar expressa a primeira

## Revista da Cavalaria

instrução, como capital factor de êxito, na *educação dos quadros*. Resulta na interpretação, a actual organização da instrução do Exército pecar pela obsessão de obter apenas bons soldados, esquecendo-nos que, sob o ponto de vista educativo, só devem ser consideradas eficientes as organizações que contribuírem para o fortalecimento do espírito dos quadros, sob o duplo ponto de vista mental e psicológico, para não virmos a cair na inversa do conhecido adágio de Damião Peres:

«*Vale mais um Exército de carneiros comandado por um leão, do que um Exército de leões comandado por um carneiro*».

Então, para formar a personalidade do chefe, devemos deixar fortalecer no instrutor de hoje, o espírito de iniciativa, a confiança nas suas possibilidades pessoais, e o conseqüente gôsto pelas responsabilidades, para que, simultâneamente com a instrução do nosso soldado, se vá educando, isto é, formando o carácter dos *chefes de amanhã*.

Para êsse fim, a instrução deverá ser organizada por forma que a cada chefe caiba a responsabilidade da educação e instrução da sua tropa, e, em conseqüência, deve-lhe ser dada a adequada liberdade de iniciativa para adoptar os métodos e os procedimentos que entender a fim de obter o máximo rendimento dentro do menor esforço e tempo.

O comandante, dentro do seu Regimento, deve ter plena autoridade de direcção e de inspecção. Evidentemente, que a esta plenitude de atribuições é inerente a maior das responsabilidades, quanto aos resultados a obter. Concretizando o nosso pensamento, diremos que o comandante de regimento deve receber dentro de cada ano um *plano de instrução* fixando apenas os fins a atingir; em face dêste êle precisaria, no *plano de instrução da unidade*, as várias modalidades de execução, que por sua vez seriam sintetizadas pelos directores de instrução nos respectivos *programas*.

Há que evitar detalhar os programas, para que fiquem ainda com a elasticidade suficiente que permita aos instrutores, dentro das normas gerais fixadas, poderem realizar trabalhos da sua índole pessoal.

Infelizmente, entre nós, esta idéia não tem tido realização prática.

## Revista da Cavalaria

A cadeia burocrática, estabelecida pelo actual regulamento, aliada à predisposição atávica que temos para o detalhe, faz com que os *planos* e os *programas*, algumas vezes contraproducentes, não deixem aos pequenos comandos a liberdade de um modesto raciocínio.

Por outro lado, o actual sistema de controle, passo a passo, tem sob o ponto de vista psicológico o grave inconveniente de repartir responsabilidades ao longo de uma escala hierárquica, em detrimento da responsabilidade que, em nosso entender, devia ser exclusiva do comandante do regimento.

É um sistema vicioso, que, certamente, necessidades imperiosas de momento levaram a apoiar em bases estabelecidas por ordem inversa daquela que, em período normal, era rasoável admitir.

Do actual sistema pode depreender-se falta de confiança nas qualidades de comando dos comandantes das unidades, quando, em nosso entender, êle devia estar exclusivamente apoiado nesses comandos.

É possível que para o fim em vista — a instrução do soldado — êste sistema tenha obtido resultados satisfatórios, mas, quanto a nós, não resta dúvida que sob o ponto de vista da preparação psicológica dos quadros, dêle não advem a menor vantagem.

É um *sistema centralizado*, que circunstâncias momentâneas levaram a pôr em prática na época da *descentralização*, e que, conseqüentemente, há que actualizar.

Focámos a organização no campo da instrução, por ser esta a razão de ser do Exército em tempo de paz, porém, as considerações que fizemos são extensivas àquelas manifestações da sociedade militar, onde um excesso de centralização, coarcte a liberdade do raciocínio.

\*

## Da Política

Vamos dizer algumas palavras sôbre as atitudes do Exército em face da política dos povos. Diremos o que pensamos, embora seja certo que a vida dos povos está sujeita a vicissitudes de momento e, por vezes, a circunstâncias oriundas de estranhos, que influem no meio e no tempo, para que o Exército, o melhor elemento de ordem e de disciplina, estas imponha aos que delas imprudentemente se afastarem. Todavia, se o Exército como fôrça política não é de admitir, aceita-se que, por acidente, o Exército como fôrça intervenha na política, como terapêutica aos males sociais, antes que se gangrenem os membros fortes do agregado político. Uma vez medicados e curados entreguem-se as directivas a quem de direito e volte o Exército a concentrar-se na sua missão de velar pela ordem interna e bem preparar-se para a defesa da Nação a que pertence.

Cremos que assim será melhorado o seu prestígio e melhor se integrará com as outras classes na conquista do bem estar do povo e de obrigar estranhos a bem respeitar os direitos e regalias que à Nação dêsse Exército pertencem.

Sabemos, pela História, que quando a política se emiscui no Exército, dêsse facto surgem, no campo psíquico, as mais nefastas conseqüências para as instituições militares.

Aparece, entre bons camaradas, a desconfiança mútua, o imprudente «diz tu — direi eu», a revelação em segredo do incautelado juízo temerário, a ambição desmedida, a lapidação dos probos e honestos que não militam no mesmo ideal, e a perseguição surda aos que têm coragem moral de não esconder o que sentem, enfim, um cortejo de reprováveis conseqüências, que maculam e desprestigiam a todos e a cada um de uma colectividade que tem por timbre, ser a primeira entre tôdas dentro do seu independente agregado. Não queremos, contudo, dizer, que aos militares, individualmente como cidadãos, não lhe reconheçamos o direito de ter opiniões e atitudes políticas, conquanto não sejam confundidos os direitos de cidadão e os deveres de militar.

## Revista da Cavalaria

E que diremos do cortejo de males a que pode dar causa a intervenção do Exército na política, quando nela se demora mais que o tempo suficiente para a cura dos males ocasionais ou para impôr o prestígio e decôro exigidos pelas Instituições que a todos regem, ou para a defesa da sagrada terra em que nascemos, que é nossa e exige todos os sacrifícios para continuar a ser nossa!...

Seria longa e fastidiosa a relação das tristes conseqüências originadas nesta situação, se o Exército a tivesse. Embriagados pelo fastígio do poder, materializados na posse do mando, não olhando senão de muito alto, e julgando que todos estão abaixo do seu efêmero pedestal, dão azo a que, em muitos casos, haja demasiado proteccionismo ao incompetente e ao tímido, fácil benevolência ao adulator, ao servil e ao adaptável, e sistemático repúdio aos que, mesmo muito competentes legal e pessoalmente, não têm a adaptável consciência de manifestar idéias diferentes das que sentem, ou com desassombro ostentam o que pensam.

Dêste mal estar, geram-se, muitas vezes rebeldias de homens contra homens, famílias contra famílias, classes contra classes, que podem rebentar em trágicas tempestades que originam sempre diminuição da coesiva harmonia que deve existir adentro do agregado militar, e entre êste e o povo da nação.

Quanto a nós, sob o ponto de vista que vimos tratando, é tão desastrosa a influência da política no Exército, como a intervenção dêste na política, visto que em qualquer dos casos, resulta para os quadros dêsse Exército, a perda da intrínseca *personalidade militar*, que o verdadeiro oficial deve possuir em todos os momentos e através de tôdas as circunstâncias.

\*

Em rápido vôo de *observação* através dos nebulosos campos da doutrina, da organização e da política, procurámos desvendar algumas das principais causas do mórbido *estado de espírito* a que nos referimos na primeira parte do nosso trabalho.

Fizemo-lo dentro do espírito que sentimos, sem intencionada preocupação que não seja o oferecermos ao estudo de outros que, com melhor engenho e arte, possam obviar as deficiências de hoje, para as *doutrinas do futuro*.



# DEFESA PASSIVA ANTI-CARRO<sup>(1)</sup>

pelo Ten.-Cor. BUCETA MARTINS

f) — *Barricadas*: Designaremos por barricadas os obstáculos constituídos com materiais diversos, desde os simples feixes de troncos de árvores, de traves e de instrumentos agrícolas, até às viaturas atravessadas nas vias de comunicação.

As barricadas anti-carro são obstáculos eficazes se a sua altura exceder as possibilidades de transposição dos carros e se forem suficientemente sólidas para que o carro não as possa demolir ou deslocar.

Para aumentar o valor do obstáculo, quando há tempo organiza-se à retaguarda da barricada um parapeito de terra ao qual a barricada fica encostada.

(<sup>1</sup>) Continuação da página 143 (N.º 2 — Março — 1945)

# Revista da Cavalaria

Vejam os alguns exemplos de barricada:

— *Barricadas nas localidades*: São feitas com viaturas carregadas com pedras ou outros materiais pesados, ligadas umas às outras com cordas ou fio de ferro, e com outros materiais de circunstância que é possível arranjar na localidade, tais como cilindros de cilindrar estradas, instrumentos agrícolas, designadamente charruas, caixotes grandes carregados de pedras, traves, etc...

As rodas das viaturas devem ser tiradas — pelo menos uma —.

Uma barricada muito simples feita com duas viaturas é a que se obtém tirando a cada uma, uma das rodas; as pontas dos eixos com rodas ficam do lado de dentro (entre as viaturas) apoiadas no solo.



Fig. II

*Barricada anti-carro em rua de povoação*

As viaturas ficam, assim, tombadas para fóra (Vd. Fig. 13), e devem ser ligadas umas às outras por cabos ou fios de ferro e ligadas também a pontos fixos laterais, como árvores, grades, etc. Estas obstruções só são eficazes, na realidade, contra viat. blindadas ligeiras (tipo A. M.). Por isso, a empregarem-se combinam-se com minas.

— *Barricadas de traves, de troncos esquadriados ou barrotes redondos*: São as mais vulgares. Constroem-se com 2 a 4 fiadas de traves ou vigas, entaladas entre fiadas de estacas sólidamente cravadas no solo (a 1,5 m de profundidade) e ligadas na parte superior com fio de ferro.

Para barrar uma via de comunicação com 5 m de largura bastam oito vigas ou troncos de 6 m de comprimento e

# Revista da Cavalaria

0,20 x 0,20 m de secção ou 0,25 m de diâmetro, e 12 estacas (piquetes) com 2 m de altura e 0,15 a 0,20 m de diâmetro;

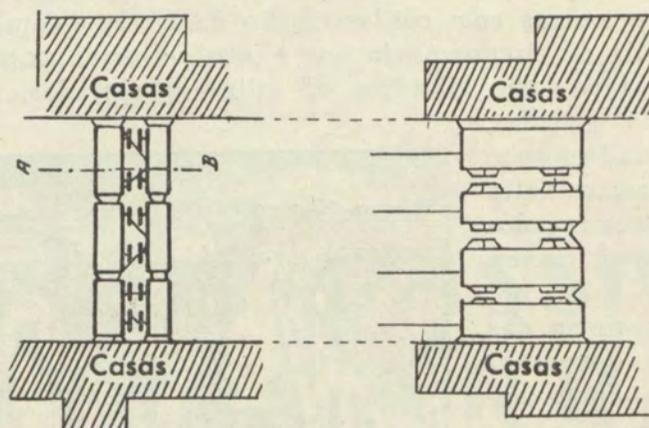


Fig. 12

*Barricada anti-carro (com viaturas)*

26 m de arame de 3 a 5 m/m., 18 escápulas e oito pregos grandes. Total 1,7 Ton. de peso de materiais. (Figs. 14, 14-A e 14-B).

Uma secção de 12 homens constroem a barricada em duas horas de trabalho.

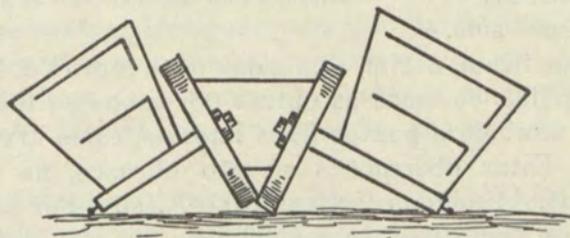


Fig. 13

Para reforçar a barricada pode-se fazer por detrás das pilhas de vigas um parapeito de terra e pedras, e encher também os intervalos entre as fiadas das vigas com pedra e terra, batendo bem. Se nos flancos da estrada existem

# Revista da Cavalaria

árvores a que se liguem os topos das pilhas de vigas mais solidez adquire a barricada. (Fig. 14-C).

Nas florestas podem-se obter facilmente obstruções com pilhas triangulares de grossos troncos de árvores, ligados uns

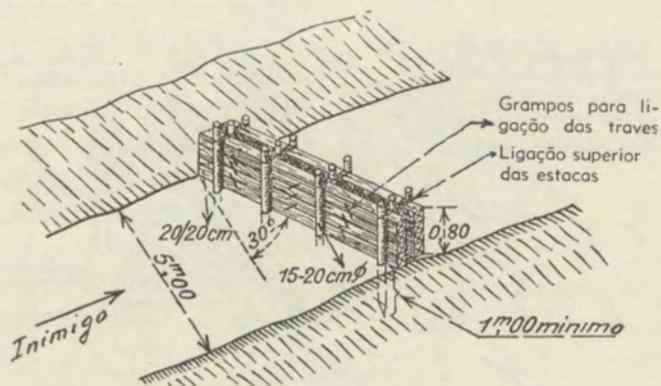


Fig. 14

*Barricada de traves ou barrotes em pilha para estrada com 5 m. de largura*

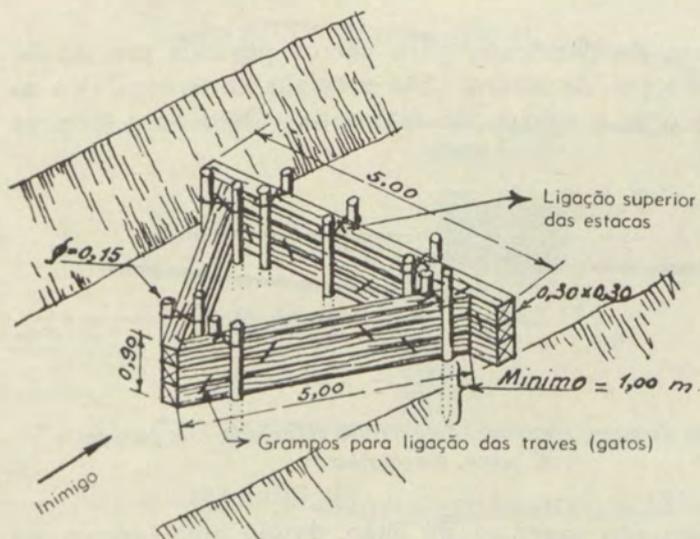


Fig. 14-A

*Barricada triangular de traves ou barrotes para estrada com 5 m. de largura*

# Revista da Cavalaria

aos outros pelos topos, com grampos de ferro e abraçando a pilha com fortes fios ou cadeias de ferro. Convém que a barricada seja ligada fortemente a estacas enterradas no chão (Vd. Fig. 15).

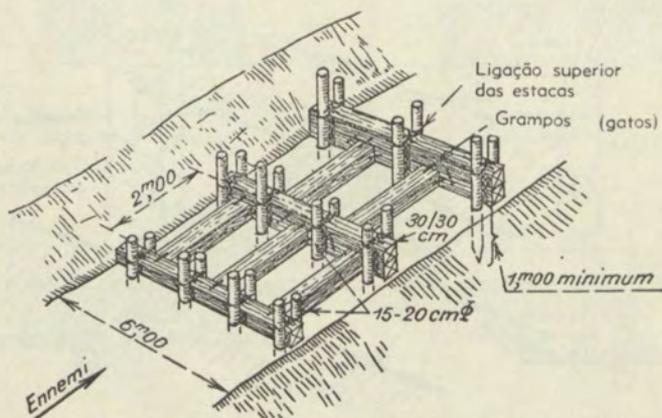


Fig. 14-B

*Barricada quadrangular de vigas para estrada com 6 m. de largura*

A altura da barricada para carros pesados precisa de ter uns 2 a 2,5 m. de altura. São precisos então uns 15 a 20 troncos de 0,30 a 0,60 m. de diâmetro. Os 4 ou 5 troncos

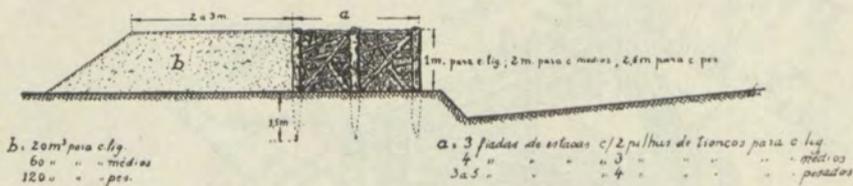


Fig. 14-C

*Barricada de troncos e traves ou barrotes reforçada com parapeito de terra, à retaguarda*

mais grossos são assentes no chão, dando uma largura na base de uns 2,5 a 3 m... A face da barricada voltada para o In. deve ter uma inclinação muito áspera (no mínimo 45.º) Na outra face a inclinação depende do número de troncos

# Revista da Cavalaria

de que se dispõe e da sua espessura. O tronco colocado na parte superior deve ser dos mais grossos.

Para construir uma tal barricada contra carros pesados, incluindo o tempo gasto no abate das árvores, é preciso 90 homens—hora por metro corrente.

Precisamente porque exige tempo e muito material, uma barricada desta natureza só pode fazer-se como meio de obstrução de uma passagem obrigatória restrita.

Para carros ligeiros a pilha pode ter apenas 1 m de altura e troncos de 20 a 40 cm de diâmetro, sendo por isso a sua construção muito mais rápida.



Fig. 15

*Barricada de pilhas de troncos de árvores*

\*

Quando se queira obstruir uma estrada, deixando passagem para a saída dos nossos carros ou outros elementos

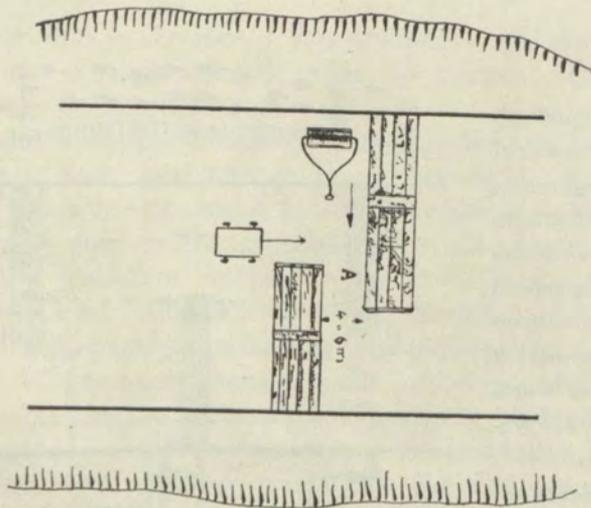
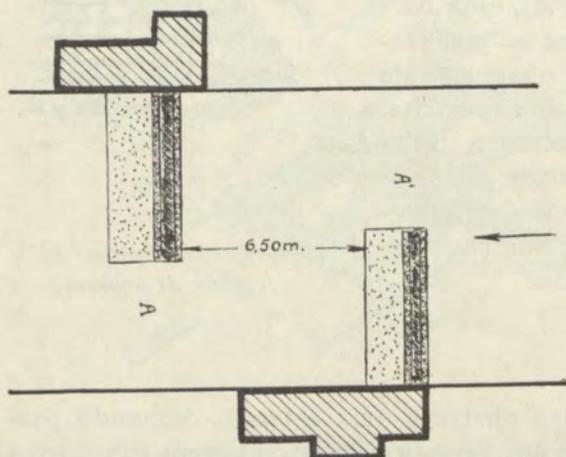


Fig. 16

*Barricadas com saídas (uma viatura e um cilindro estão preparados para fechar a saída)*

# Revista da Cavalaria

de contra-ataque, constroem-se duas ou três meias barricadas com a disposição indicada nas figuras 16 a 18. Devem estar preparadas outras barricadas ligeiras (carros carregados de pedras, instrumentos agrícolas, etc...) para cerrar rapidamente as brechas, quando se queira.



*Barricadas de materiais diversos obtidos nas povoações reforçadas com parapeitos de terra, e com saída para contra-ataque de carros ou A. M. A saída será vedada oportunamente com minas*

Fig. 17

*Barricada tripla com saídas para contra-ataques de carros ou A. M. A obstrução em A' deve ser instalada, uma vez que os carros In. tenham passado a entrada em A'. A saída «A''» deve ser fechada à aproximação dos carros In. Estes ficarão engavetados entre A' e A*

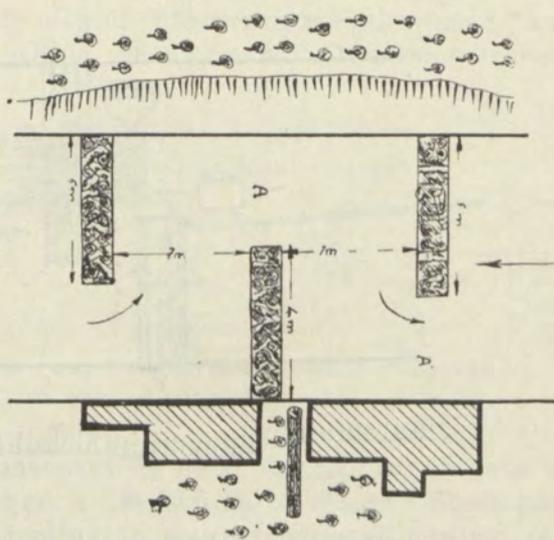


Fig. 18

## Revista da Cavalaria

\*

g) *Obstrução por destruição do pavimento da estrada.*

Um dos processos de obstrução das estradas, pelo menos parcial, consiste em arrancar o pavimento.

Isto pode ser feito: — com ferramentas, o que exige muita ferramenta de terraplenagem (picaretas, enxadas e pás), efectivos importantes e tempo bastante para o trabalho; — com explosivos, fazendo pequenas escavações de certa profundidade e mais ou menos espaçadas, onde se introduzem fortes cargas de explosivos que produzem uma série de crateras importantes tornando muito difícil a marcha dos carros; — com escavadoras que é o único processo de fazer em pouco tempo obstruções de apreciável profundidade.

A eficácia destas obstruções é aumentada colocando minas camofladas nas crateras.

\*

h) — *Fossos* = Os fossos são obstáculos geralmente destinados não à obstrução de vias de comunicação mas à constituição de barragens anti-carro.

Exigem uma quantidade de mão de obra, de ferramenta e de tempo tais, que não pode encarar-se o seu emprêgo senão em casos de sistemas defensivos preparados (fortificação permanente) com muita antecedência e saindo, por isso, do quadro dos trabalhos ordinários de D. C. B. das pequenas unidades, que são os que mais nos interessam neste estudo. Em fortificação passageira de campanhas só podemos encarar o emprêgo de pequenos fossos como meios de obstrução de vias de comunicação e pontos de passagem obrigada (entradas ou saídas de povoação, cruces de caminhos, clareiras de bosques, etc...). Por isso ainda lhe dedicaremos mais algumas linhas.

Para deter os carros o fosso deve ter uma largura superior à capacidade de transposição do carro, que já foi indicada, e ter taludes verticais, pelo menos do lado amigo.

## Revista da Cavalaria

A profundidade deve impedir a marcha-atrás do carro.

Para aumentar o valor do obstáculo e economizar o trabalho de construção, a terra tirada da escavação deve ser colocada no terreno natural junto a um dos bordos.

Para evitar o desgaste na parede do fosso, pelo menos a do lado amigo (saída do fosso), quando o terreno não seja bastante resistente e haja tempo e material, deve ser revestida.

Para os carros ligeiros modernos o fosso quadrangular deve ter perto de 3 m de largura por 1,80 de profundidade; para os carros médios modernos a largura deve ser de 4,5 m por 2 a 2,5 de profundidade; os carros pesados exigiriam fossos com cerca de 5,50 a 6,50 de largura por 2,50 de profundidade.

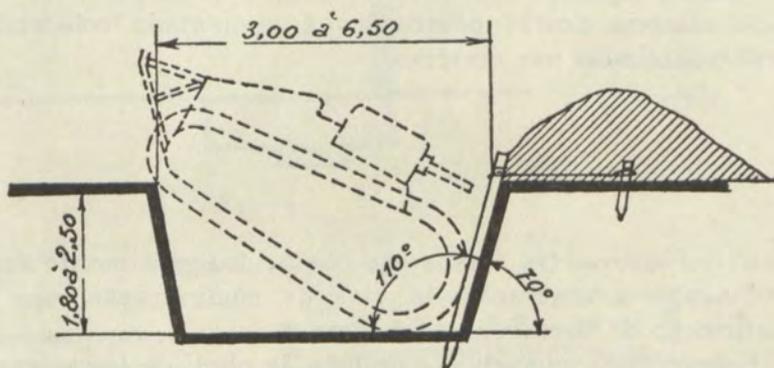


Fig. 19

*Fosso quadrangular contra carros seguido de parapeito  
feito com a terra da escavação*

Uma companhia de pioneiros constroem 100 m de fosso quadrangular contra c. ligeiros em 8 horas de trabalho. Para 100 m de fosso quadrangular contra c. médios serão necessárias 2 companhias (e contra c. pesados 3 companhias) se não quisermos gastar mais das 8 horas de trabalho, (isto é, 1 dia de trabalho). Quer dizer, 100 m de fosso implica o trabalho de 150, 300 ou 450 homens-dia, conforme se trate de fossos contra c. ligeiros, médios ou pesados. Se nos contentarmos com fossos de profundidade reduzida, isto é,

# Revista da Cavalaria

daqueles em que contamos com a altura dos parapeitos de terra tirada da escavação para obter as profundidades padrão que indicamos, o encargo de trabalho reduz-se a 80, 150 e 230 homens-dia.

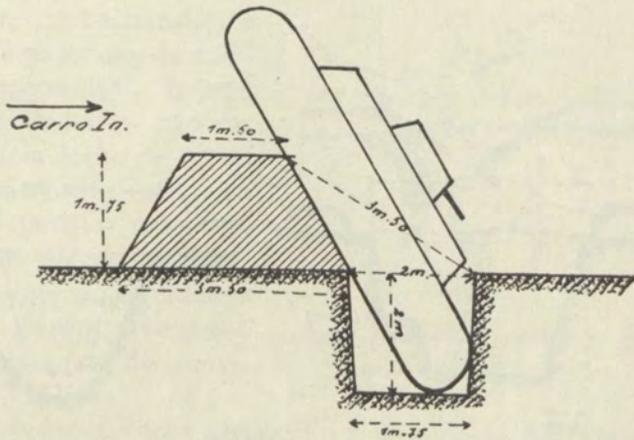


Fig. 20

*Fosso contra carros, precedido de banquetta, contra C. ligeiros e médios*

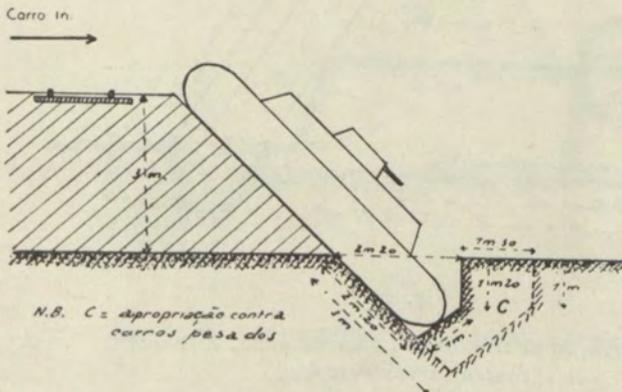


Fig. 21

*Fosso anti-carro precedido de banquetta. Aproveitamento de um talude e fosso de estrada. Eficaz contra carros pesados, se o fosso fôr afundado e alargado (Vd. C)*

# Revista da Cavalaria

Quando se conquista um sistema de trincheiras ao In. ou se tem de abandonar um sistema que se defendeu, podem-se aproveitar as trincheiras para obstáculos anti-carro, apropriando-as como se indica nas figuras.

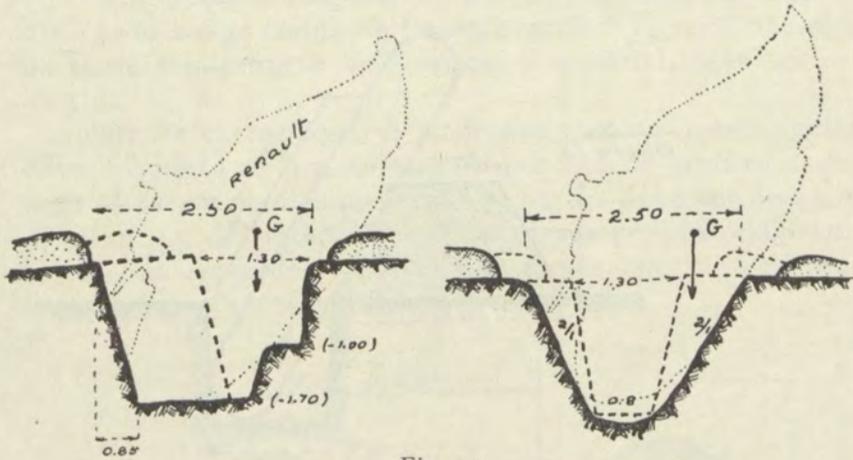


Fig. 22

*Apropriação de trincheiras abandonadas a fossos anti-carro ligeiros e médios*

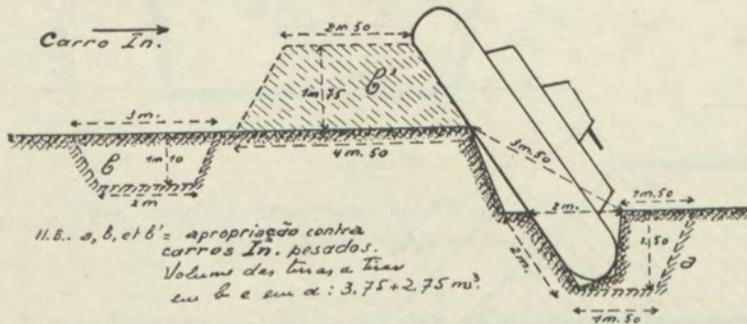


Fig. 23

*Apropriação de trincheiras abandonadas, a fossos contra carros pesados*

Como os fossos quadrangulares são muito onerosos em tempo e mão de obra, os francezes aconselharam a construção de fossos triangulares, de que é um exemplo o indicado na figura 24.

# Revista da Cavalaria

Para fazer ideia do trabalho que é exigido para a construção de fossos, basta indicar que para fazer na frente de um regimento (cêrca de 3 Km) um fosso a que corresponda apenas movimento de  $3\text{ m}^3$  de terra a escavar, são necessários 1800 homens trabalhando 10 horas com ferramenta de cabo longo e sob condição de não chover e do trabalho não ser inquietado pela acção de Aviação ou de patrulhas inimigas. Isso explica porque êsse tipo de obstáculos quasi desapareceu sempre que as operações da presente guerra tiveram o caracter de guerra de movimento.

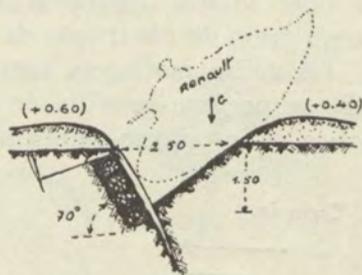


Fig. 24

*Fosso triangular contra carros ligeiros*

O que algumas vezes aparece é a adaptação do terreno a obstáculos anti-carro, por meio de escavações. Nas figuras indicam-se adaptações, dessa natureza.

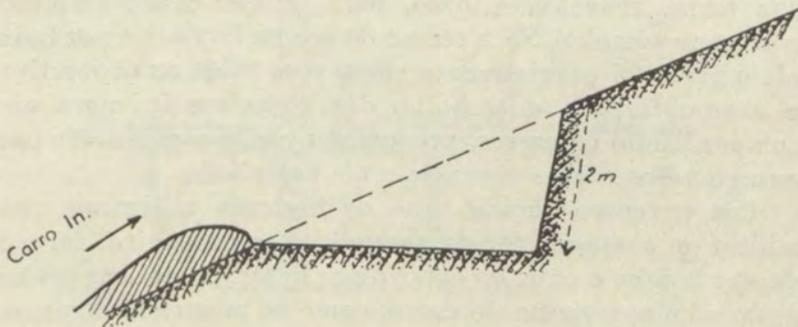


Fig. 25

*Adaptação do terreno em encosta à construção de um obstáculo anti-carro*

As adaptações mais frequentes consistem na criação de taludes verticais, ou pelo menos com mais de  $45^\circ$  de inclinação, e 1,80 a 2,5 de altura, que se obtém escavando o terreno natural nas encostas e tornando mais ásperos taludes natu-

## Revista da Cavalaria

rais nas passagens de estrada e nas margens dos cursos de água e os flancos dos fossos naturais.

Completa-se o obstáculo, quando há meios e tempo, revestindo os taludes criados.

Os fossos aparecem frequentemente, como se disse, como meio de obstrução de vias de comunicação.

A sua camuflagem tem sempre muita importância e para isso empregam-se redes de camuflagem ou até rês de arame sobre as quais se colocam panos ou ramos, espalhando por

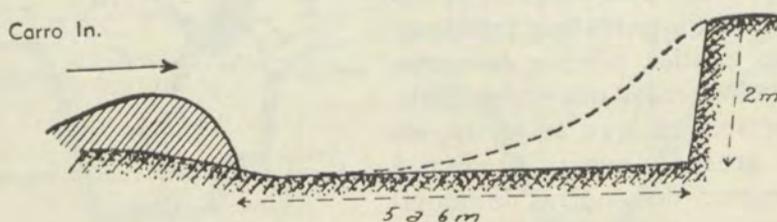


Fig. 26

*Adaptação de uma ondulação de terreno à construção de um obstáculo anti-carro*

cima terra, arbustos e mato, para igualar com o ambiente do terreno vizinho. Se a rês é de arame farpado e por baixo dela o fosso foi parcialmente cheio com rolos ou concertinas de arame farpado o trabalho dos pioneiros inimigos que, acompanhando os carros, procurem nivelar a escavação para passagem dos carros torna-se mais espinhoso.

Um processo curioso que os ingleses utilizaram para facilitar a passagem de fossos pelos carros ligeiros foi o de adaptar à proa e pôpa do carro umas hastes metálicas prolongando o comprimento do carro, como se mostra na figura 27.

i) — *Armadilhas* — São escavações (embriões de fossos, como lhe chamou o comandante Xaet) dissimuladas com um estrado que cobre o vão e é calculado de modo a poder suportar o pêso do homem e de veículos ligeiros que convenha fazer circular na estrada, mas que abatem quando todo um carro de combate está já sôbre o vão.

As armadilhas organizam-se sobre as vias de comunicação para as barrar, em locais que não possam ser contornados (pontos de passagem obrigatória).

# Revista da Cavalaria

A camuflagem perfeita da armadilha é fundamental para a sua eficácia.

Para isso, quando se trate de armadilhas feitas numa estrada cobre-se o tabuado com brita e terra que se cilindra com um cilindro ligeiro, ou se calca a mão.

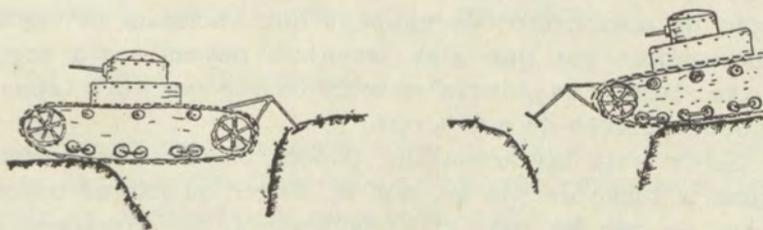


Fig. 27

*Dispositivos usados em carros ingleses para transposição de fossos*

As armadilhas podem tornar-se activas (e em regra são-no), colocando fortes minas no fundo do fosso que explodem sob o peso do carro que cai na armadilha, destruindo-o.

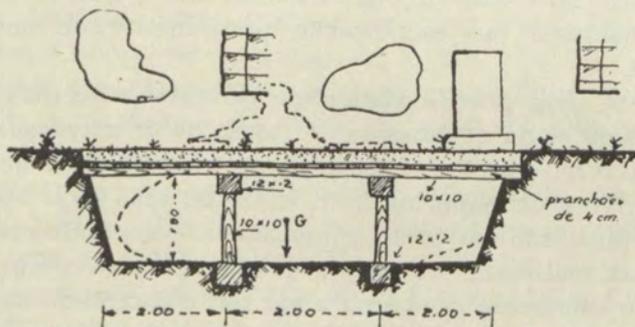


Fig. 28

*Armadilha anti-carro*

Para a construção de uma armadilha contra carros ligeiros e com 5,5 m. de comprimento, é preciso excavar 17 m.<sup>3</sup> de terreno e são necessários 20 homens-dia (20 homens durante 8 horas); tratando-se de carros médios o volume da excavação é de cerca de 75 m.<sup>3</sup> o que exige trabalho de 100 homens-

## Revista da Cavalaria

-dia para um comprimento de 9 m.; contra carros pesados o volume da excavação é de 120 m.<sup>3</sup> e são precisos 140 homens-dia.

A armadilha contra carros ligeiros, compreende 3 vãos de 2 m., a 3 vigotas de sustentação por vão; os apoios serão cavaletes de duas pernas; as vigotas devem ter uma secção de 0,10 × 0,10; os chapéus que encimam as vigotas e as soleiras em que elas assentam devem ter a secção de 0,12 × 0,12 e os montantes sobre os que assenta o tabuado também a secção de 0,10 × 0,10.

Sobre uma tal armadilha podem passar cargas distribuídas à razão de 750 kg. por m. linear ou cargas concentradas de 750 kg. por eixo da viatura. Se a madeira da armadilha é de boa qualidade, podem chegar a passar o armão e a boca de fogo do obuz de campanha (1200 a 1400 kg. por eixo).

### j) *Obstáculos de ferro e de betão:*

Os obstáculos construídos com ferro e betão exigem tanto material e mão de obra especializados que só os podemos considerar na fortificação permanente ou semi-permanente.

Existe uma grande variedade de obstáculos de cimento e ferro, tais como os campos de carris ou de travessas, redes de fio de ferro anti-carro, cavalos de frisa e blocos de betão, que os livros da especialidade indicam, mas cuja aplicação prática tem sido em parte abandonada — segundo cremos — porque as realidades da guerra devem ter feito compreender que se o obstáculo continua a ser um eficaz meio de defesa anti-carro, a construção de obstáculos artificiais permanentes, dispendiosos em trabalho e dinheiro e de complicada preparação e instalação, não são sempre de aconselhar.

O obstáculo deve, em grande parte pelo menos, basear-se no aproveitamento do terreno — embora exigindo trabalhos de melhoramento da sua eficácia anti-carro — e na construção de obstáculos artificiais do tipo da fortificação passageira, organizados com materiais de ocasião e processos expeditos, embora requerendo alguma mão de obra especializada.

## Revista da Cavalaria

A combinação destes obstáculos improvisados com os meios activos — designadamente grande profusão de armas anti-carro e de *minas* — é que devem constituir de futuro o sistema de defesa anti-carro, uma vez que a guerra puramente estabilisada sai desta guerra com fracos créditos, embora com algumas brilhantes demonstrações da necessidade e proveito da sua aplicação local e episódica.

### m) *Diques. Inundações:*

Lança-se mão da água como obstáculo, utilizando os cursos de água como rios, lagos e pantanos, provocando inundações, ou enchendo um fosso com água.

Os trabalhos que pode ser necessário realizar são, pois:

— a elevação do nível de um curso de água, no local em que se quer obstruir a sua passagem, para lhe fazer atingir a altura de água conveniente;

— a elevação do nível de água de um rio ou ribeiro para inundar os terrenos vizinhos;

— a abertura das águas de um canal que corra em nível superior ao dos terrenos vizinhos para os inundar.

Em qualquer caso trata-se de fazer uma obstrução à passagem da corrente de água.

É fácil a construção da obstrução, ou dique, quando se aproveita a passagem do curso de água sob uma ponte de fraco vão, tapando o vão.

A obstrução faz-se organizando uma parede com tábuas, tijolo ou pedra, atrás da qual se organiza um parapeito com terra, sacos de terra, pedras, etc... para lhe dar a capacidade necessária de resistência à fôrça da corrente. As tábuas são enterradas a massô.

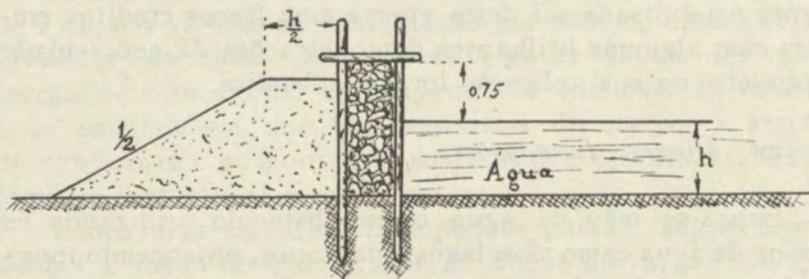
Também se pode obter a obstrução, organizando um fardo com fachinagem e pedras, tudo ligado com arame. O fardo terá o pêso e comprimento necessário para não ser arrastado pela corrente e a altura correspondente ao nível que se quer atingir.

Nas figuras que seguem, indicam-se vários meios de fazer a barragem.

Quando se pretende inundar o terreno vizinho, convem fazer nos flancos do curso de água (margens), paredes em

# Revista da Cavalaria

madeira escorada com sacos de terra, de altura superior aos terrenos a inundar e mais ou menos altas conforme a força que se quer dar à corrente de inundação.



As madeiras devem ter 15 em. de espessura

Fig. 29

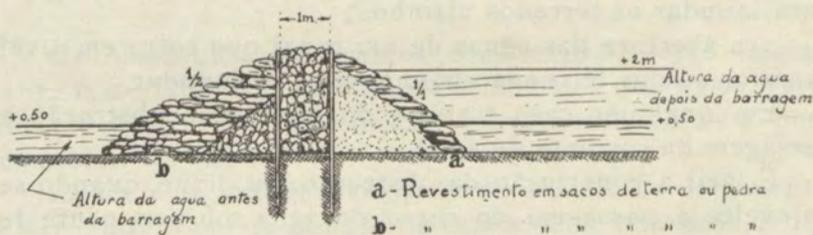


Fig. 30

## n) *Obstruções simuladas:*

As obstruções simuladas destinam-se a enganar e a surpreender o inimigo, completando o papel dos obstáculos reais, que é em última análise demorar a progressão dos carros inimigos tornando-a apreensiva e influenciando sobre o moral das guarnições.

Devem, por isso, apresentar-se na sua aparência, quer à observação aérea quer à própria observação das guarnições dos carros, idênticas às obstruções reais.

## Revista da Cavalaria

Colocam-se, em geral, ao lado de obstáculos reais e mais raras vezes à frente destes.

Se para os obstáculos reais a sua eficácia é aumentada quando são protegidos pelo fogo das armas da defesa, para os obstáculos simulados esta observação tem maior valor.

São exemplos de obstruções simuladas: cabos e fios cruzados nas vias de comunicação que fazem recear a presença de armadilhas ou minas (que afinal não existem); fossos simulados; armadilhas simuladas, que se resumem a esboços de excavações cobertas com tábuas e fachinagem ou panos por sua vez cobertos com terra remexida; montões de terra sôbre as vias de comunicações e nas suas vizinhanças; árvores abatidas.

Outro meio de prejudicar o avanço do «In.» consiste em substituir as placas indicadoras dos itinerários por outras falsas; trocar os sinais usuais de circulação; falsear as indicações sôbre a tonelagem admitida pelas pontes.

Para que as obstruções surtam efeito é necessário que sejam variadas, recorrendo-se à imaginação e engenho para lhes dar sempre novidade.

Outro processo consiste em apresentar uma série de obstáculos simulados que induza o «In.» em erro sôbre a habilidade do defensor, fazendo-lhe criar confiança e audácia, para por fim lhe apresentar uma verdadeira cortadura de obstáculos reais da maior potência.



# Tiro de Morteiros

pelo Capitão ANDRÉ PEREIRA

*O presente artigo pode considerar-se, afinal, a prometida continuação do iniciado nos n.ºs 1 e 2 de 1944... e aqui ficam as nossas desculpas por tão grande interrupção a que só a força das circunstâncias nos obrigou.*

*Naqueles dois números tratámos—é fácil recordá-lo se se derem ao trabalho de os relerem—os elementos de tiro e a distribuição do fogo pelo alvo.*

## Tiro mascarado

É o tiro de emprêgo mais corrente e, portanto, o pessoal deve estar perfeitamente adextrado e instruído nos detalhes da sua preparação, sem que a mais leve hesitação possa diminuir a rapidez a obter, já de si tão prejudicada por uma escassa guarnição de três homens—cabo, apontador e muniçador—que mais não possuem as esquadras de morteiros na cavalaria, embora nalguns casos o condutor da viatura possa desempenhar as funções de remuniçador, desde que a sua presença não seja necessária junto da viatura. E porque as dificuldades sob este ponto de vista são enormes, teremos de deixar forçadamente esquecidos alguns pontos que dizem respeito a trabalhos dos serventes, mas que abandonamos tranquilos ao critério do *sistema D* <sup>(1)</sup> para que somos especialmente aptos na nossa Arma.

### Preparação do tiro

Trataremos apenas a preparação técnica do tiro que, no entanto, deve ser sempre precedida por um reconhecimento que nos facilite o estudo do campo de tiro e nos permita

(1) Quem desconhecer o termo traduza «desenrasca-te».

# Revista da Cavalaria

escolher a melhor posição para as armas. Esta, como se sabe, deverá ter sempre na frente um obstáculo que a oculte, ou ser enterrada, por forma a obter-se um desenfiamiento perfeito, quer das vistas quer dos fogos tensos do inimigo.

A preparação do tiro comportará:

- determinação da direcção
- instalação das armas
- determinação do ângulo de tiro
- distribuição do fogo.

## a) Determinação da direcção

Como se sabe, a pontaria não pode ser executada pelos apontadores directamente sobre o alvo, mas a direcção em que este se encontra pode ser materializada no terreno por

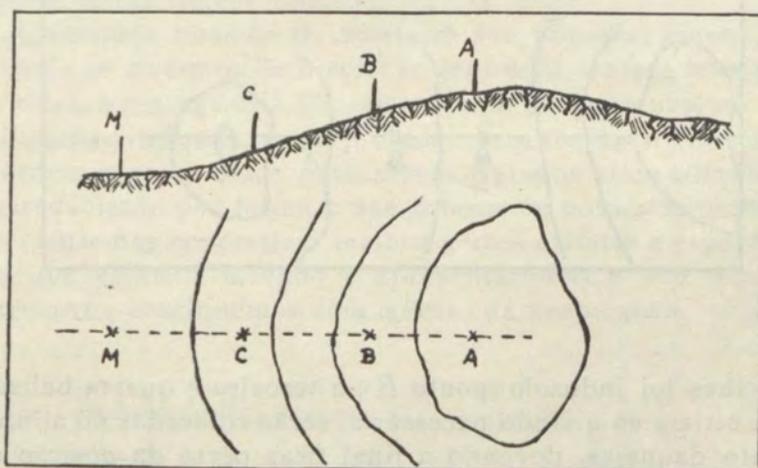


Fig. 1

meio de um alinhamento de balizas. Bastará, portanto, que a arma esteja colocada nesse mesmo alinhamento e seja apontada na direcção das balizas. Como conseguir isso?

O comandante de secção (é especialmente para eles que estamos escrevendo), que durante o seu reconhecimento escolheu no alvo o ponto de pontaria, devendo este ser bem referenciável e geralmente o mesmo para as duas armas,

## Revista da Cavalaria

chama os cabos comandantes de esquadra, indica-lhes além desse ponto as posições aproximadas das armas (se não foram já fixadas) e manda «balizar».

Os cabos, transportando as balizas e rastejando para não serem descobertos, aproximam-se da crista do obstáculo, sensivelmente no alinhamento arma-alvo até verem este último e cravam no terreno a primeira baliza (ponto *A* da fig. 1): seguidamente recuam um pouco e cravam a segunda baliza no alinhamento da primeira com o ponto de pontaria

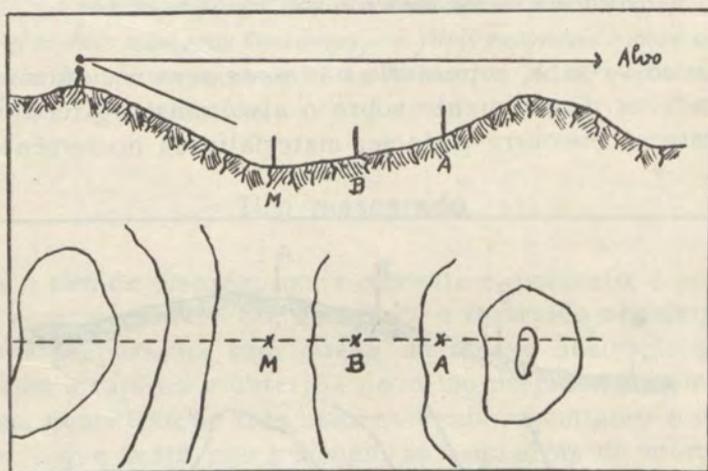


Fig. 2

que lhes foi indicado (ponto *B*); a terceira e quarta balizas, esta última só quando necessária, serão colocadas no alinhamento daquelas, devendo a final ficar perto da posição da arma. As três últimas balizas devem, sempre que possível, ser colocadas a distâncias iguais umas das outras. Todas elas têm na parte superior uma fenda de visão que serve para facilitar os alinhamentos e as miradas.

Quando à rectaguarda dos morteiros exista também uma elevação donde seja possível ver o alvo, a direcção para este é mais facilmente determinada pela seguinte forma: (Fig. 2).

Crava-se uma baliza na futura posição da arma (*M*) e o cabo, colocado na elevação à rectaguarda do morteiro e no alinhamento daquela baliza e do ponto de pontaria, manda

## Revista da Cavalaria

colocar pelos outros serventes duas balizas à frente da arma e no mesmo alinhamento (*A* e *B*).

Este processo, além de rápido, é o que oferece maiores garantias de exactidão pois que todas as balizas e o alvo são vistas pelo cabo e, ainda, porque este pode utilizar a fenda de visão de uma das balizas ou o fio de prumo que, colocado à sua frente, lhe facilita a determinação daquele alinhamento.

Os dois casos que acabamos de apresentar são os mais simples mas talvez os menos correntes, ainda simplificados pela não existência de árvores, com as quais não podemos contar na sua descrição, mas que importa considerar principalmente no primeiro caso. De facto, estes processos de alinhamento, correntes na paz por conveniência, não são os mais frequentes na guerra, porque implicam quase sempre posições demasiado à superfície para que possam defender-nos de certas trajectórias.

Quando a posição do morteiro fôr imposta, como por exemplo se tivermos de o colocar dentro da cratera feita por um obuz, à rectaguarda de uma casa ou de um muro, ou em qualquer cova funda, como proceder para lhe dar a direcção? Guardemos estes casos para serem tratados mais adiante e separadamente por forma a não *saturar* os nossos leitores, e a permitir-nos concretizar melhor certos estudos e experiências que estamos fazendo e apresentaremos a seu tempo. Entretanto, continuemos com o resto da preparação.

### b) *Instalação das armas*

Feito o alinhamento de balizas para o alvo, que deverá ser sempre rapidamente verificado pelo Comandante da Secção, segue-se a instalação do morteiro na posição; esta, além da montagem propriamente dita da arma, engloba também a pontaria, feita segundo o alinhamento balizado.

O cabo coloca o prato-base com os ferrões no terreno, encostado à baliza que marca a posição e à rectaguarda desta, mas de forma que o veio maior existente no prato-base, à esquerda da linha dos alvéolos, fique na direcção do alinhamento das balizas. Consegue-se desta forma, por-

## Revista da Cavalaria

que esse veio dista 20 cm dos alvéolos (o mesmo que o cano dista do colimador do aparelho de pontaria), que depois do cano montado, o colimador fique ou deva ficar no alinhamento das balizas.

Em seguida o municador faz com a picareta um sulco à volta do prato-base marcando a sua forma no terreno: retira-se este e a baliza e, no lugar marcado, abre-se uma cova em V, ficando a parte voltada para o alvo e onde hão-de assentar os ferrões do prato-base, com a inclinação aproximada de  $\frac{1}{5}$ ; isto permitirá que, para as inclinações mais frequentes de tiro, o cano fique sensivelmente perpendicular ao prato-base.

Seguidamente, o cabo segura no prato-base pegando-lhe pelas arestas laterais, levanta-o ao ar e assenta-o com força na superfície inclinada da cova, por forma a obter um certo enterramento dos ferrões.

Feito isto, monta-se o suporte e o cano, coloca-se o aparelho de pontaria e aponta-se o morteiro ao alinhamento das balizas colocadas à frente, com limbo 32-100, devendo o cano estar situado a meio do parafuso do mecanismo de direcção do suporte.

Para executar a pontaria, o apontador, ajoelhado à esquerda do morteiro e auxiliado pelo municador colocado à direita, faz deslocar o cano conjuntamente com o suporte para um ou outro lado até que a linha de fé do colimador coincida com a direcção das balizas, mas tendo sempre o cuidado de verificar que os níveis da forquilha e lateral do aparelho de pontaria estejam calados. Os pequenos ajustamentos de pontaria são obtidos por movimento do parafuso de direcção, não devendo o cano afastar-se demasiado da posição média inicial. Obtida a pontaria, enterram-se os ferrões das pernas do suporte e colocam-se sacos de terra em cima das sapatas e do prato-base, recompondo-se em seguida a pontaria.

Ao tentar apontar a esse alinhamento, em 90% dos casos, pelo menos, acontece que dificilmente se consegue pontaria perfeita em virtude de, ao enterrar o prato-base, este não assentar na posição que seria para desejar, ficando o colimador fora do alinhamento das balizas. O apontador não poderá então ver estas no enfiamento uma da outra,

## Revista da Cavalaria

mas sim separadas e, por mais tentativas que faça, não conseguirá obter melhor.

Como proceder então?

Repare-se na fig. 3. Ela representa a posição das duas balizas 1 e 2 e do morteiro  $M$ , pretendendo-se, por este ter ficado fora do alinhamento e ser impossível apontá-lo nessa direcção, fazê-lo segundo uma direcção paralela, ou seja na de  $A'$ , (a figura está propositadamente exagerada).

O ângulo  $m$  é igual a  $n$ , e este, por ser externo do triângulo, é igual à soma dos ângulos  $a$  e  $b$ . Ora estes dois ângulos são praticamente iguais porque se trata de um triângulo considerado isósceles, pois se disse atrás que as 3 últimas balizas (as duas de pontaria e a da posição da arma) devem estar sensivelmente à mesma distância; sendo assim, o ângulo  $m$  é sensivelmente duplo do ângulo  $b$ .

Para transmitir praticamente à arma o valor do ângulo  $m$  procede-se da seguinte forma. Aponta-se com limbo 32-100 à baliza mais afastada e, em seguida, sem modificar a posição do cano, actua-se no colimador até visar a baliza mais próxima: depois, com o mecanismo de direcção, desloca-se o cano reapontando à baliza mais afastada. Procedendo assim, o cano, que na primeira pontaria tinha ficado apontado na direcção da baliza mais afastada, ao reapontar a esta depois de se ter deslocado o colimador, fica apontado paralelamente ao alinhamento marcado ou com pequenissima diferença, tão pequena que não é de considerar.

A primeira pontaria executada para a baliza mais afastada é sempre iniciada por deslocações laterais do suporte e aperfeiçoada por movimentos do parafuso de direcção. Só depois da segunda pontaria sôbre aquela baliza se enterram os ferrões e colocam os sacos de terra, pois que, se o cano se afasta demasiado da sua posição média ao reapontar àquela baliza (mais de 3 cm), convém repô-lo naquela posição

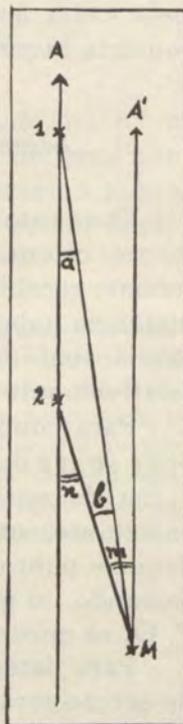


Fig. 3

## Revista da Cavalaria

sem mexer no colimador e refazer a pontaria à mesma baliza, iniciando-a por deslocamentos laterais do suporte. Como princípio, o cano deve estar sempre o mais possível a meio do parafuso de direcção.

Quando, por quaisquer circunstâncias de terreno, as balizas tenham de estar colocadas à rectaguarda do morteiro, os processos a adoptar são semelhantes, tendo porém de dar meia volta ao colimador móvel para se poder executar a pontaria inversa.

### c) *Determinação do ângulo de tiro*

Enquanto se procede à instalação dos morteiros, directamente orientada pelos cabos conforme as indicações que tenham recebido do comandante de secção, este determina a distância tabelar, para o que necessita de conhecer a distância real das armas ao alvo e o ângulo de sítio dêste relativamente àquelas, ou a respectiva diferença de nível.

Para conhecer a distância real manda o O. T. ao ponto onde se fez ou iniciou o alinhamento e que servirá de P. O., a fim de medir a distância que vai desse ponto ao alvo: entretanto, estima ele próprio, mesmo à vista, a que vai daquele ponto à arma. A distância real procurada obter-se-á somando ou subtraindo aquelas duas distâncias, conforme o P. O. se encontra à frente ou à rectaguarda das armas.

Para determinar agora a distância tabelar, o comandante de secção terá necessidade de introduzir a já conhecida correcção de sítio de alvo. Para tal, se dispuzer de um sitómetro ou outro aparelho afim, medirá o ângulo de sítio para o alvo e, utilizando o gráfico da pág. 43 do n.º 1/1944 e a fórmula nele indicada, determina a  $Dt$ , a que terá de acrescentar, para ficar mais correcta, a terça parte da diferença de nível entre as armas e o P. O. calculada mesmo à vista. Este acréscimo é necessário porque o ângulo de sítio para o alvo foi medido no P. O. e não da posição das armas, que seria o que interessava, tomando-se a terça parte pelas razões expostas naquele número.

Não havendo sitómetro... não se entra com o ângulo de sítio; e se o não há, menos probabilidades haverá de que

## Revista da Cavalaria

o comandante de secção possua carta topográfica para procurar a diferença de nível. Tais factos não terão importância de maior se o desnível ou ângulo de sítio forem pequenos, pois a regulação de tiro fará o resto. Se, no entanto, forem grandes, é preferível calcular o ângulo de sítio ou a diferença de nível, *grosso modo*, por qualquer processo de ocasião para se reduzir o erro.

### d) *Distribuição do fogo*

Este assunto foi já suficientemente tratado no n.º 2 de 1944, tendo inteira aplicação no tiro mascarado, pois que os morteiros balizarão de preferência para o mesmo ponto do alvo, fazendo-se a distribuição do fogo a partir desse ponto.

NOTA — Partimos do princípio que na escolha das posições dos morteiros, o comandante de secção terá o bom senso de não os colocar sob árvores ou em posições tais que lhes impossibilitem o tiro. Se tiver dúvidas utilizará o colimador de ângulo de tiro mínimo, verificando a possibilidade de tiro. Durante o próprio reconhecimento poderá avaliar por alto e por excesso a distância tabelar e o *At* que lhe corresponde. Este *At* diminuído de 10 graus (para tolerância na dispersão e erros na avaliação de distâncias) será o *At* mínimo para que mandará verificar a possibilidade.

\*

Concretizemos com dois exemplos o que ficou dito, aproveitando para tal a parte da Tabela 3 transcrita no n.º 1/1944.

### Exemplo I

Uma secção vai instalar-se 30 metros atrás de uma elevação de terreno com cerca de 15 metros de altura, para bater com os seus fogos determinado objectivo (fig. 4).

O comandante de secção, acompanhado pelo O. T. e pelos cabos das esquadras de morteiros, aproxima-se da crista dessa elevação e indica aos cabos o objectivo — o troço de estrada AB da fig. 4 e o ponto de pontaria que lhes

# Revista da Cavalaria

vai servir para balizagem—o cruzamento com o caminho para o moinho.

Enquanto os cabos balizam os alinhamentos para esse ponto, o comandante de secção ordena ao O. T. que avalie a distância e, enquanto este o faz, mede ele próprio o ângulo de sítio— $40^\circ$ —e, com um duplo decímetro ou uma régua

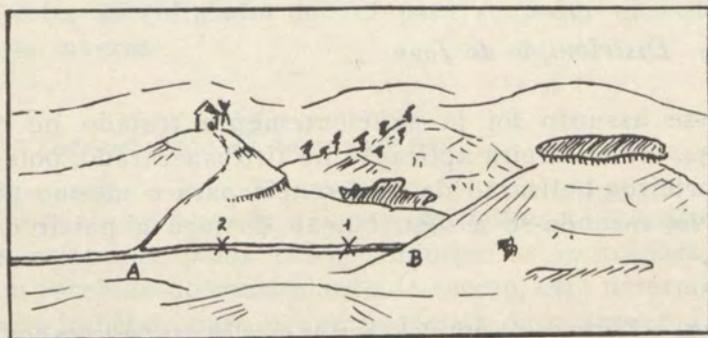


Fig. 4

de milésimos, a frente aparente do alvo— $80^\circ$ —. O O. T. informa-o da distância—1640 metros.

Obtidos assim os dados para determinação dos elementos de tiro, o comandante de secção calcula imediatamente os valores para a direcção. Assim, para os 80 milésimos do alvo, será (vide n.º 2/1944)

$$\begin{aligned} M_1 & \dots 3300 - 60 = 32.40 \\ M_2 & \dots 3300 - 20 = 32.80 \end{aligned}$$

Será com estes valores marcados nos aparelhos de pontaria, uma vez indicados aos comandantes de esquadra, que estes, findo o alinhamento, mandarão instalar os morteiros e apontar (cano a meio do parafuso de direcção).

Em seguida e, provavelmente, enquanto se instalam as armas, o comandante de secção calcula a distância tabelar. Assim:

Distância ao alvo medida no P. O. . . . .	1640
Distância das armas ao P. P. (aproximada) . . . .	30
	<hr/>
	1670

# Revista da Cavalaria

Correcção de sitio (gráfico da fig. 4 do n.º 1/1944)

$$Dt = Dr \times N = 1670 \times 1,01 = 1686$$

a que se poderá juntar 5 m ( $\frac{1}{3}$  da diferença de nível entre as armas e o P. O.).

A distância tabelar será, portanto, 1691 metros, a que corresponde

$$At = 68 \frac{1}{2}$$

Carga 3

## Exemplo II

A secção vai instalar-se numa depressão de terreno, à rectaguarda da qual existe uma pequena elevação que servirá de P. O., ficando as armas cêrca de 20 metros à frente dêste ponto.

O seu comandante acompanhado pelo O. T. e pelos cabos, sobe ao P. O., indica o ponto de pontaria para efeito de balizagem e manda avaliar a distância ao alvo — 1690 metros — medindo ele próprio a frente aparente do alvo — 80 —. Quanto ao desnível do alvo, não pode avaliá-lo por não possuir carta, nem pode medir o ângulo de sitio por não possuir sitómetro: apenas pode verificar que o alvo fica regularmente elevado relativamente ao P. O.

Com os elementos obtidos, o comandante de secção determina os valores para a direcção

$$M_1 \dots 3300 - 60 = 32.40$$

$$M_2 \dots 3300 - 20 = 32.80$$

com os quais os morteiros serão apontados aos respectivos alinhamentos de balizas.

Em seguida, para proceder à determinação da distância tabelar, conhecida a distância morteiros-alvo

$$Dr = 1690 - 20 = 1670$$

por estarem as armas à frente do P. O., há necessidade de estimar o valor da correcção de sitio que vai alterar aquele valor.

# Revista da Cavalaria

Como poderá, *neste caso*, fazê-lo o comandante de secção?

Servindo-se de um morteiro já instalado e apontado em direcção (os níveis da suporte e lateral do aparelho de pontaria devem estar calados), faz variar a sua inclinação até visar um observador colocado no P. O., pelas arestas da boca do morteiro.

Feito isto, com o clinómetro do morteiro apoiado nas arestas da boca (seta na direcção do P. O.), cala o nível daquele e mede a inclinação da boca (por exemplo 22,5 graus),

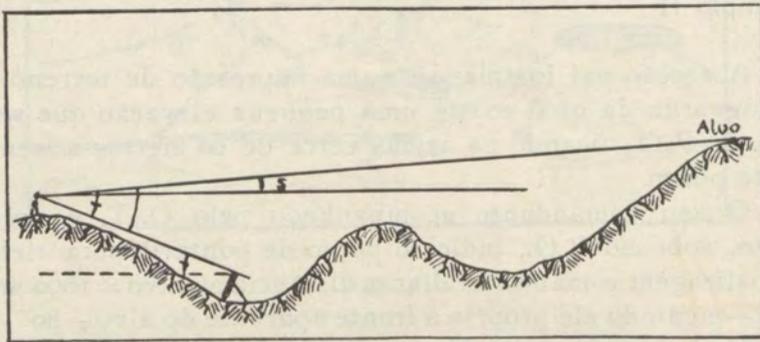


Fig. 5

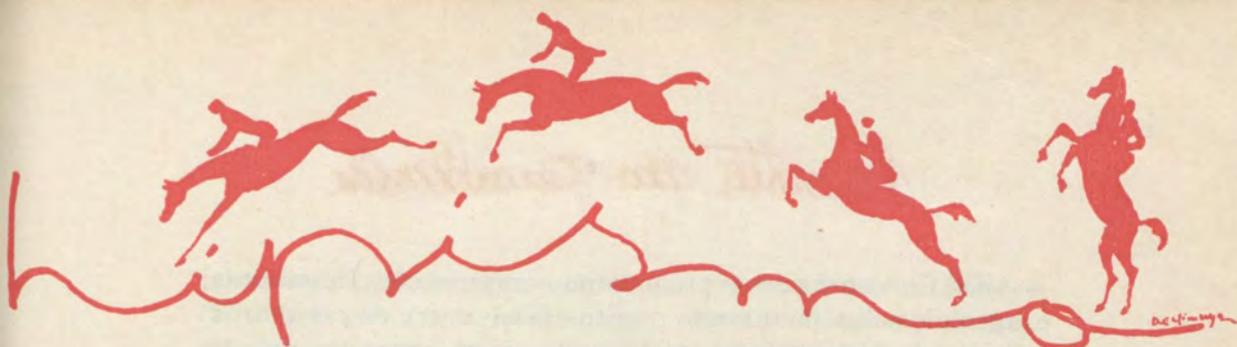
valor que transforma aproximadamente em milésimos multiplicando por 18. Seguidamente sobe ao P. O., donde mede com um duplo decímetro ou uma régua de milésimos a diferença de ângulos de sítio entre o alvo e as armas ( $90^\circ$ ). Subtraindo os dois valores fica estimado o ângulo de sítio para o alvo, como facilmente se pode ver na fig. 5, que no caso presente será

$$90 - 40 = 50^\circ.$$

A distância tabelar será (vide exemplo I)

$$Dt = Dr \times N = 1670 \times 1,015 = 1695 \diamond 1700 \text{ m}$$

a que corresponde  $At = 68 \frac{1}{4}$  com carga 3.



# Concurso Hípico do Outono

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA

A Sociedade Hípica Portuguesa, com o patrocínio do jornal *Diário de Notícias*, fez disputar no seu Hipódromo do Jockey Clube uma série de provas de obstáculos que constituíram o Concurso Hípico do Outono.

Do programa, traçado em moldes de novidade e do maior interesse desportivo, resultou um êxito notável.

Apesar do tempo, nos dois primeiros dias, não se apresentar propício, a assistência ainda encheu uma tribuna e os concorrentes acorreram em número elevado. E na última jornada, com um dia lindo, o Hipódromo registou uma boa enchente, mostrando-se tôda a gente vivamente interessada — disputavam-se, precisamente, as provas que fugiam mais aos moldes clássicos... — desde o primeiro ao último percurso.

Congratulamo-nos com o êxito obtido. Porque temos defendido no jornal desportivo «*A Bola*» e nestas colunas, com a maior segurança, o princípio da «novidade», a idéia de que a fisionomia das nossas provas de obstáculos não pode ser, impávida e serena, sempre a mesma coisa!

Os nossos concursos Hípicos — ou melhor, o nosso Hípismo — precisam reviver e remoçar. Precisam tomar um rumo que se ajuste mais às necessidades dos nossos tempos!

## Revista da Cavalaria

Tal fim consegue-se promovendo organizações frequentes e aperfeiçoadas, mantendo o entusiasmo entre os cavaleiros que já se distinguiram e despertando-se entre os novos, agradando ao público que já aprecia êste género de provas e inculcando o gôsto àquêle que as desconhece.

E para isso não há como organizações perfectas, que fiquem memoráveis — e provas diferentes das que são habituais, apresentando um espectáculo novo...

A aposta mútua teve bastante movimento e deu grandes percentagens. Havia dúvida no resultado — e isso é que é jogo...

### 1.º Dia — 25 de Novembro

Disputou-se a eliminatória da prova «*Diário de Notícias*». Era uma verdadeira «*Omnium*». No entanto como os concorrentes entraram em campo divididos por sorteio em três grupos, dentro de cada um dos quais se travou luta visto que só os dez melhores classificados de cada grupo eram apurados para a final, o interêsse foi indubitavelmente maior. O público está farto das séries monótonas e intermináveis...

Foram apurados para a final, com percursos limpos: *Namir, Vouga, Jocosos, Paiol, Isento, Orone*, (1.º Grupo); *Zuari, Selecto, Zepelim, Caviar* (2.º Grupo); *Sado, Congo, Paraquedista* (3.º Grupo). Qualificaram-se com percursos penalizados: *Benguela, Aberta, Xarão, Guadiana* (1.º grupo); *Tarass, Briosos, Jarda, Sol, Marvão, Cliper* (2.º grupo); *Douro, Optus, Basculho, Vigoroso, Belver, Nitchevo, Xira* (3.º grupo).

### 2.º Dia — 2 de Dezembro

Os primeiros lugares da prova «Sociedade Hípica Portuguesa», para os cavalos eliminados na jornada anterior, foram muito naturalmente conquistados pelas montadas mais categorizadas que figuravam no programa. *Sagres* e *Raso* (C. Barrento) ganharam o 1.º e 2.º, e *Abrunho* (H. Calado) o 3.º. Os restantes prémios foram partilhados por dois jovens

## Revista da Cavalaria

irlandeses — *Wessington King* (A. Tenreiro) e *West Bridge* (S. Pereira) — e um velho anglo árabe — *Kirsh* (J. Beltrão). Ainda a assinalar um bom percurso, também sem faltas, de *Energic* (M. Cerqueira).

Muitos concorrentes, especialmente do 2.º e 3.º grupos, desinteressaram-se da luta e faltaram.

A prova «*Diário de Notícias*» (Final), para a qual se haviam apurado 30 cavalos na prova eliminatória, decorreu debaixo de chuva e teve, portanto, escasso interesse.

Quási no final, *Vigoroso* (J. Mesquita) conseguiu o único percurso limpo — um percurso sob chuva que caía a cântaros... — garantindo um esplêndido triunfo. *Zuari* e *Xarão* (A. Pereira), *Brioso* (H. Calado), *Optus* (H. Martins), *Marvão* (J. Morais), *Namir* (P. Rodrigues) e *Selecto* (J. Barreto) conseguiram-se «safar-se» mais ou menos bem das dificuldades, impondo-se nos restantes lugares da classificação.

Percurso difícil, com terreno extremamente escorregadio e chuva por vezes torrencial, fez afugentar grande número de concorrentes, sobretudo do fim (3.º grupo), que resolveram não entrar.

### 3.º Dia — 9 de Dezembro

A melhor jornada do Concurso. Dia ameno, assistência muito numerosa e provas agradáveis — um espectáculo com uma acentuada nota de novidade e de imprevisto, que mereceu aplausos gerais.

O programa abriu com a prova «Jockey Clube, disputada num percurso de caça cujo traçado — disposição dos obstáculos — exigia uma certa perícia.

Connosco deu-se um caso curioso e que vale a pena contar pois, assim, ficará feito o relato da prova: o nosso cavalo *Caviar*, que foi o segundo a entrar, conseguiu creditar-se de bom percurso limpo; colocou-se à frente da classificação até meia prova — havia 26 concorrentes. Pois quando tudo parecia indicar que ficaria num esplêndido lugar, a partir precisamente do 13.º cavalo os percursos sem faltas puzeram-se em «chorrilho» — tal como a banca... — e foi ultrapassado na lista dos premiados por: *Abrunho* (H. Calado),

## Revista da Cavalaria

vencedor com um tempo imbatível, *Sado* (F. Paes), *Xarão* (A. Pereira), *Cinéfilo* (C. Silva), *Kirsh* (J. Beltrão) e *Jarda* (P. Almeida).

A Taça «*Diário de Notícias*» foi disputada sobre seis duplos, por barrages sucessivas. A competição acabou por se tornar excessivamente dura, visto que os primeiros classificados chegaram ao número exorbitante de 60 saltos... e terminou já noite fechada.

No percurso inicial (eliminatório, a 1<sup>m</sup>,10) apuraram-se 17 cavalos para a 1.<sup>a</sup> barrage. Esta (a 1<sup>m</sup>,20) provocou 11 baixas, sendo admitidos à 2.<sup>a</sup> barrage, portanto 6 cavalos; apuraram-se nela as seguintes classificações: *Xerez* (R. Almeida) 10.<sup>o</sup>, *Douro* (J. Ramos) 9.<sup>o</sup>, *Zuari* (A. Pereira) 8.<sup>o</sup> e *Selecto* (J. Barreto) 7.<sup>o</sup>. Na 2.<sup>a</sup> barrage (a 1<sup>m</sup>,30) saíram dois — *Marvão* (J. Morais) e *Benguela* (F. Paes), 5.<sup>o</sup> *ex-aequo* passando à 3.<sup>a</sup> barrage, conseqüentemente, 4 cavalos. Na 3.<sup>a</sup> (a 1<sup>m</sup>,40) saíram também dois — *Inquiridora* (C. Granate) 4.<sup>o</sup> e *Paiol* (F. Cavaleiro) 3.<sup>o</sup> — e ficaram outros tantos para decidir a prova na 4.<sup>a</sup> barrage (a 1<sup>m</sup>,50). *Basculho* (R. Sérgio) desistiu a meio desta volta (depois de bonita «resistência»), ficando 2.<sup>o</sup> e *Raso* (C. Barrento), com 8 pontos de penalização apenas, averbou uma vitória brilhante.

Para terminar, alguns reparos.

Os membros do júri nem sempre estiveram de acôrdo no julgamento das faltas, especialmente no decorrer das últimas provas. Em boa verdade, isto parece-nos um paradoxo: as provas são regidas pelo regulamento da F. E. I., e regulamento há só um. Os seus princípios indiscutíveis não merecem a menor discussão e, por consequência, os seus axiomas não devem ser transformados em problemas insolúveis.

A informação ao público, bem no primeiro dia, foi piorando até chegar a ser bastante imperfeita principalmente no último.

Coisinhas com influência para a perda de um pouco do muito de agradável que teve esta reunião de Hipismo...



# Notas e Reflexões Equestres

do General Júlio de Oliveira

pelo Coronel ROGÉRIO TAVARES



A competência técnica do autor, sobejamente comprovada em tôdas as modalidades do hipismo e os largos anos do seu professorado na antiga Escola de Equitação, onde a sua acção tão grande relêvo atingiu, dão a este livro categoria excepcional.

O andar dos anos — mais de trinta — não fez esquecer, pelo menos a quem os viu actuar, os grandes cavaleiros que tanto se distinguiram nessa época, entre os quais se contava por direito de conquista, Júlio de Oliveira.

Escusado é pois fazer-se a apresentação d'este livro, nem é êsse o intuito destas ligeiras referências a uma obra perfeita e completa, visto nela se considerar não só o ensino, preparação e aproveitamento do cavalo nos seus múltiplos aspectos, como ainda os princípios de pedagogia equestre que devem servir de norma e de guia a quem desempenhe o difícil papel de instrutor de equitação.

O livro agora publicado, que teve como base o que foi editado há anos com o título *Apontamentos de Equitação* e destinado a satisfazer ao programa do extinto curso de picadores militares, de que o autor foi instrutor, conserva a mesma forma agradável de exposição, aqui e além salpicada de ligeiro humorismo tendente a tornar a leitura o mais leve possível, o que não é fácil de conseguir em livros desta natureza.

Sem se descer a detalhes que só interessariam a uma parte mínima de leitores, o que se lê é mais que suficiente para se fazer uma idéia clara e precisa das fases da educação

## Revista da Cavalaria

do cavalo e do método a adoptar para a sua utilização nos vários ramos do hipismo.

\*

Refere-se o autor em várias passagens do seu livro e principalmente no capítulo «Educação do Cavaleiro» à maneira como era orientada a instrução a cavalo, tendo por base o uso e abuso do trote sem estribos, origem de contracções nocivas e absolutamente contrárias ao à-vontade que deve caracterizar qualquer exercício físico, especialmente o da equitação.

Tempo houve na verdade, em que esse método era o único seguido e preconizado, tendo como ponto culminante de violência na sua aplicação, a selecção dos candidatos a Cavalaria na Escola do Exército.

Era o carroussel trágico e alucinante do «agarra-te se puderes».

Selins escorregadios; estribos para cima; estalos de chicote a todo o momento; quedas às dúzias; meias voltas que se transformavam em piruetas, porque os próprios cavalos, com receio à chicotada que os atingiria se não fugissem rapidamente, tornavam-se, pelo hábito, cúmplices forçados dos desejos do instrutor; tudo isto adubado com o seu coice à mistura, constituia espectáculo diabólico a que só podia resistir a mocidade desses 20 anos tão distantes já para os que passaram por essa fieira. E— caso curioso — as tribunas estavam sempre cheias a abarrotar de espectadores, verdadeiros precursores das bichas e dos apertões nos eléctricos. Em todas as épocas houve sempre quem sentisse prazer mórbido com o sofrimento dos outros...

Não é tarefa difícil nem são necessárias violências para se seleccionar numa escola os cavaleiros por categoria de aptidão. As violências só servem para se cultivar o medo, constituindo um erro crasso de psicologia provocar quedas a quem mal se segura a cavalo, da mesma forma que é absolutamente condenável deixar que se debata na água o principiante que, confiante no seu instrutor, desageitadamente experimenta as primeiras braçadas na natação. Pôr em

## Revista da Cavalaria

confiança e tornar agradável o que se ensina, quer se trate de exercício físico ou de trabalho intelectual, é processo que facilita extraordinariamente o caminho a quem aprende.

\*

No capítulo domesticação e desbaste, as normas preconizadas representam indicações preciosas para se poder orientar em bases sólidas esse período importantíssimo da educação do cavalo. Da maneira como se doseia o trabalho, se resolvem e torneiam as dificuldades e se procura gravar na memória do cavalo as primeiras noções das ajudas, depende muitíssimo a sua boa utilização futura.

No cavalo há a considerar o veículo que nos transporta e o animal que necessário é domesticar e tornar obediente à nossa vontade.

Quanto ao veículo apresenta-se o cavalo no início do desbaste, como um chassis de automóvel que pouco mais tenha que longarinas, rodas e motor. Sem travões e sem direcção; com um motor cuja potência ignoramos e sujeito a paragens bruscas sem causa mecânica aparente; alavanca de velocidades fantasista, que tanto pode engrenar no carreto de qualquer velocidade como no da marcha atrás; e muitos outros detalhes que seria fastidioso enumerar, tornam o problema mecânico e de condução, um perfeito quebra-cabeças, no sentido figurado e real do termo.

É sobre este embrião de veículo que o condutor se instala, procurando adaptar a sua função de carrosserie, que por acumulação desempenha com aquele papel, às contingências de uma fixidez que se estabelecerá a título precário, pois que necessariamente se ressentirá das condições pouco favoráveis de aderência ao chassis. Se bem que tudo seja veículo a que se possa agarrar, do capot à extremidade do tubo de escape, a verdade é que, na quasi totalidade desses primeiros contactos, há para o condutor mais um problema de trajectória a resolver do que movimento a coordenar e dirigir.

Se compararmos o cavaleiro ao ciclista, por exemplo, notamos que ambos enfermam da mesma acumulação de funções a que já nos referimos, mas a bicicleta constitui

## Revista da Cavalaria

transporte bem mais acomodaticio que o cavalo, o que representa vantagem inestimável militando a favor do pedalante. Em contra partida o ciclista e a biciclete formam quebrado impróprio, tanto pela desigualdade de peso que entre os seus termos se verifica, como pelo lado moral do papel que desempenha o ciclista, de quem a bicicleta se ri com justificada razão, particularmente nas subidas.

No que respeita ao animal que necessitamos dominar, temos que atender à sua vontade própria, por vezes bem difficil de vencer.

Há que dosear num grande equilibrio de oportunidade, a recompensa e o castigo por forma a que as intervenções justas e oportunas dos dois únicos meios de que o cavaleiro dispõe para se fazer entender, falem bem claro à inteligência do cavalo. Como a sua memória é grande, se o castigo vem quando a recompensa era devida, ou vice-versa, e se por outro lado a boa vontade não é recompensada logo que se manifesta, adeus ensino e sujeição. Assim se explica que os conhecimentos técnicos, o tacto e a prática de cavaleiros experimentados, permita obter resultados rápidos, e a falta dêsses predicados conduza muitas vezes ao ressabiamento de óptimos cavalos. O mal está em que a obediência e a compreensão do que se pede nem sempre é sentida pelo cavaleiro, que continua exigindo o que já foi executado. Perante a insistência a um pedido que já tinha sido satisfeito, assistiria ao cavalo o direito de desabafar: «Para que me serve cumprir e obedecer?» Se o não diz fá-lo sentir, revoltando-se, e faz muito bem.

O ensino do cavalo tem muitas parecenças, no que respeita ao lado psicológico, com o que se passa com as crianças. Nas primeiras classes da instrução primária, é pela repetição por vezes fastidiosa mas necessária das mesmas letras, que se consegue reter na memória da criança esses primeiros elementos da escrita. Passa-se depois para as sílabas, palavras e frases, numa seqüência que permite fixar nesses cérebros ainda pouco ginasticados, a ligação e coordenação das letras que permitirá mais tarde a leitura corrente. Na educação do cavalo o método é semelhante. A fase do desbaste, que não é mais que o estudo elementar das ajudas, representa a fase da instrução primária do cavalo. As mãos,

## Revista da Cavalaria

pernas e pêso do corpo do cavaleiro, actuando isoladamente ou conjugando a sua acção com maior ou menor intensidade e segundo esta ou aquela direcção, constitui o alfabeto que torna possível o entendimento entre cavaleiro e cavalo. Como para a criança, há que ser paciente, ou melhor, não se ser impaciente, e recompensar sempre todo o progresso obtido, por mais pequeno que seja. Os meios violentos a que tantas vezes se socorre no ensino do cavalo derivam mais quase sempre do nervosismo ou incompetência do cavaleiro do que da má vontade do cavalo. A persistência deve antepôr-se à violência, pois confunde-se por vezes a incompreensão ou falta de preparação do animal em executar o que desejamos com rebeldia, e nada pior, no ensino do cavalo que o castigo imerecido que incita à revolta.

Na memória do cavalo grava-se profundamente o mal ou o bem que lhe fazemos, e por isso as recompensas e os castigos, devem sempre falar à fraca inteligência do animal por forma inconfundível, preferindo-se sempre os meios suavos à coacção, e a brandura à violência.

O método do ensino equestre pode-se resumir na seguinte indicação de um grande cavaleiro francês: «Demander souvent, se contenter de peu, récompenser beaucoup».

Assim como nem tôdas as pessoas podem atingir o mesmo grau de cultura ou executar os mesmos exercícios físicos com igual perfeição, assim nem todos os cavalos poderão corresponder às exigências dos exercícios de alta escola ou tornar-se especialistas em provas de obstáculos.

Moderar as exigências segundo as posses de cada cavalo parece que seria um axioma indiscutível, mas o facto é que na prática muitas vezes assim não acontece. E por vezes lamentavelmente se confunde o generoso animal que quer e não pode com o que podendo não quer (ou não é obrigado a querer, o que também se dá).

O capítulo sobre concursos hípicas está escrito por mão de mestre, constituindo o mais completo e interessante ensinamento que sobre o assunto se poderia colher em qualquer outro livro. Nele se fazem referências ao exagero que actualmente se nota da «intervenção» nos percursos de obstáculos e que a maior parte das vezes se torna mais prejudicial que proveitosa. Regular a passada do cavalo antes de se entrar

## Revista da Cavalaria

no campo do salto é tudo o que há de mais racional e de mais lógico, pois a transposição do obstáculo acha-se ligada à medição e número de passadas que o animal deve dar até à batida final. É aliás o que vemos fazer aos atletas nas provas desportivas: salto em altura, em largura, lançamento do dardo, etc. A uma série de passos cautelosos e pouco extensos, sucedem-se os que, com mais rapidez e decisão, marcam o esforço necessário à transposição do obstáculo ou à execução do lançamento. Os primeiros têm por fim regular a distância, o mais aproximada possível, em que actuarão as passadas decisivas que se seguem. Com o cavalo acontece ou deveria acontecer a mesma coisa. Geralmente o animal não tem a percepção desse número de passadas óptimo, e é o cavaleiro que deve regular o andamento moderando-o ou aumentando-o por forma a conseguir aquele fim. O treino e o hábito, mas principalmente a boa preparação, consiste precisamente em dar ao cavalo essa percepção do que há de fazer sem que o cavaleiro lho indique. A intervenção dentro do campo do salto, impedindo a maior parte das vezes, senão quase sempre, que o cavalo se sirva do pescoço, tem, além deste grave inconveniente, o de prejudicar a impulsão e diminuir a velocidade, concorrendo para que o animal caia em cima do obstáculo, facto que se torna mais vulgar, porque mais probabilidades tem de acontecer, nos duplos e triplos.

Convém ainda notar que nem todos os cavaleiros têm o dom de possuir reflexos que indiquem precisamente o momento exacto em que a intervenção pode ser eficaz, e nem todos os cavalos aceitam sem desaparem, o sacão — e não intervenção — que lhe é dado a título de ajuda suplementar. Constata-se inumeras vezes que quando se recorreu à intervenção sem resultado satisfatório e antes com prejuízo da «limpeza» que se desejava, e se abandona este processo deixando o cavalo saltar servindo-se livremente do pescoço e dispondo da sua massa como melhor entende, o percurso melhora consideravelmente, debaixo dos pontos de vista «faltas» e estilo.

Ainda como referência ao que se vê em concursos hípicas há a notar um facto muito vulgar: acção demasiada das mãos e pouca ou nenhuma das pernas do cavaleiro. O contrário é que seria para desejar.

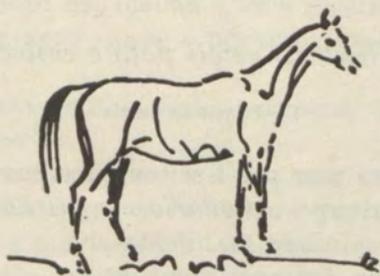
## Revista da Cavalaria

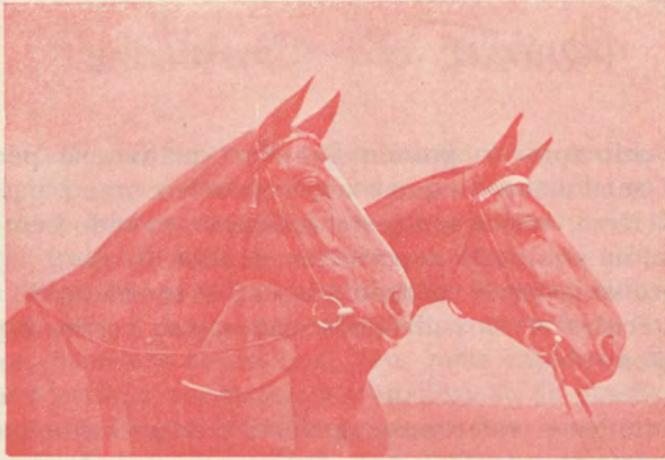
O princípio do grande Baucher «mãos sem pernas e pernas sem mãos» a que o autor se refere numa passagem do seu livro, tem a sua justa aplicação, quando bem interpretada, na equitação superior ou de alta escola.

Se o quisermos contudo adaptar à equitação de campo de obstáculos melhor diríamos: mãos com pernas e pernas sem mãos.

Muito mais referências haveria a fazer sôbre assuntos de tão grande interêsse para todos os que ainda se conservam, apesar da fúria da motorização que caracteriza a nossa época, fiéis ao belo exercício da equitação.

Os que se dedicam ao ensino do cavalo ou o utilizam nos diversos ramos do hipismo, encontram neste livro um precioso guia que nunca será demais consultar. Quem o subscreve é autoridade indiscutível no assunto, e o seu nome o melhor título de apresentação que se podia desejar para justificar o bom acolhimento que certamente terá no meio hípico do nosso País.





*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Eqüestre Internacional*

CAPÍTULO II

Provas de Ensino

Artigo Segundo

*Directivas gerais para o ensino*

I — Princípios gerais

86. — O ensino tem por fim tornar o cavalo «agradável», isto é ao mesmo tempo *voluntarioso e sujeito*.

Esta dupla qualidade manifesta-se:

Pela franqueza dos andamentos;

Pela harmonia, ligeireza e o à vontade dos movimentos;

Pela posição rigorosamente direita, mantida durante todo o trabalho.

87. — O cavalo dá assim a impressão de trabalhar sozinho.

Confiante e atento, entrega-se generosamente ao seu cavaleiro.

# Revista da Cavalaria

O seu passo é regular, franco e estendido.

O seu trote é natural, livre e bem ritmado.

O seu galope é unido, ligeiro e cadenciado.

As suas ancas nunca se mostram inertes e preguiçosas. À primeira chamada do seu cavaleiro, animam-se e animam por repercussão todas as outras partes do cavalo.

Graças à sua impulsão, sempre acordada e à flexibilidade elástica das suas articulações, que não é paralisada por nenhuma resistência, ele obedece sem hesitação e de boa vontade, com calma e precisão, às diferentes acções das ajudas.

## II — Convenções particulares

88. — Na paragem e durante todo o seu trabalho, o cavalo deve estar «na mão».

Um cavalo diz-se *que está na mão* quando tendo no seu lugar os curvilhões, o pescoço mais ou menos colocado segundo a rapidez do andamento, a cabeça fixa e a boca descontraída, não opõe resistência alguma ao seu cavaleiro.

89. — Na PARAGEM, o cavalo, apumado sobre os seus quatro membros e imóvel, deve estar pronto a marchar em frente à mais ligeira pressão das pernas.

90. — O PASSO ORDINÁRIO é um passo franco, regular e distendido. — O cavalo marcha *alegremente, mas com calma*, com um passo igual e solto, marcando nitidamente quatro batidas igualmente espaçadas e bem distintas. — O cavaleiro mantém um contacto suave e permanente com a boca do seu cavalo.

Quando estas quatro batidas deixam de ser regulares, o cavalo está *desunido*.

O PASSO DESUNIDO não se deve confundir com o *amble*.

92. — O AMBLE é um andamento no qual o cavalo desloca os seus membros por bípodes laterais.

93. — No PASSO LARGO, o cavalo cobre o mais rapidamente possível, o maior espaço de terreno que possa, sem precipitação e sem confundir as suas batidas. — Os posteriores ultrapassam nitidamente as pégadas dos anteriores. O cavaleiro deixa estender a cabeça e o pescoço, *sem todavia perder o contacto*, de maneira a poder a cada momento, fazer o cavalo mudar de andamento, velocidade ou direcção.

## Revista da Cavalaria

94. — No PASSO CONCENTRADO, o cavalo marcha resolutamente em frente; o seu pescoço eleva-se e arredonda-se. A sua cabeça toma uma direcção aproximada da vertical. Os seus membros posteriores entram. — O andamento do cavalo continua *marchado*, com uma sucessão regular do apoio dos membros.

Cada passada cobre menos terreno; é mais elevada derivado do facto de cada articulação se dobrar mais. A mobilidade é maior.

95. — O TROTE ORDINÁRIO (natural, de serviço, de estrada) é um andamento intermedio entre o trote largo e o trote concentrado. O cavalo marchando em frente francamente sem se atravessar, baixa as suas ancas que ficam muito activas, estende suavemente as suas rédeas, numa attitude equilibrada e distendida. As suas passadas devem ser tão iguais quanto possível; os pés posteriores seguem exactamente os anteriores <sup>(1)</sup>.

96. — No TROTE LARGO, o cavalo estende a sua acção; o pescoço estende-se; as espáduas, empurradas enèrgicamente pelas ancas, ganham terreno para a frente, sem tomar sensivelmente mais altura.

97. — No TROTE CONCENTRADO, o pescoço elevando-se permite às espáduas trabalharem com mais liberdade em todas as direcções; os curvilhões, avançando debaixo da massa, mantém, apesar duma velocidade reduzida, a energia da impulsão. O cavalo faz passos mais curtos; mas é mais móvel e mais ligeiro.

No trote ordinário e no trote largo, o cavaleiro trota geralmente «à inglesa» (trote levantado). No trote concentrado, e no trote curto trota «à francesa» (trote sentado).

98. — O GALOPE ORDINÁRIO é um andamento intermédio entre o galope largo e o galope concentrado. O cavalo, perfeitamente direito desde a cabeça à cauda, marcha livremente no seu equilibrio natural.

99. — No GALOPE LARGO, o pescoço estende-se. O focinho mantém-se mais ou menos para diante; o cavalo aumenta a

---

<sup>(1)</sup> O trote ordinário não deve ser confundido com o *Mitteltrab*, que é um andamento mais elevado, mais rápido, mais brilhante.

## Revista da Cavalaria

amplitude das suas passadas sem perder nada da sua calma e da sua ligeirosa.

100. — No GALOPE CONCENTRADO, as espáduas, bem destacadas, são livres e móveis; as ancas são activas e vibrantes; a instabilidade do cavalo aumenta sem que a sua impulsão diminua.

101. — No TROTE CURTO e no GALOPE CURTO, o andamento é menos vivo, a cadência mais lenta que no trote ordinário e no galope ordinário, — as ancas estão menos baixas e menos activas que no trote concentrado e no galope concentrado.

102. — A galope, o CAVALO PASSA DE MÃO «no ar» numa só passada e avançando. A passagem de mão diz-se «no ar» quando é executada durante o curto tempo de suspensão que segue cada passada de galope. O cavalo deve manter-se direito, calmo e ligeiro.

103. — O RECUAR é a marcha retrógrada do cavalo.

É regular quando os membros se levantam e se pousam pouco mais ou menos simultaneamente por pares diagonais, os posteriores ficando bem em linha. — O cavalo desloca-se para trás passo a passo, permanentemente pronto quer a parar, quer a retomar a marcha em frente sem tempo de paragem, a pedido do cavaleiro.

104. — Em todos os andamentos, uma ligeira mobilidade de maxila, sem nervosismo, é uma garantia da sujeição do cavalo e da repartição harmónica das suas forças.

O ranger dos dentes é uma forma de resistência da parte do cavalo. Os membros do júri devem-no ter em conta nas suas notas.

105. — As MUDANÇAS DE ANDAMENTO E DE VELOCIDADE devem ser sempre nítidas, rápidas, e contudo suaves; a cadência anterior é mantida até ao momento em que o cavalo tome o novo andamento — ou marca a paragem.

Passando do *recuar* ao movimento para a frente, o cavalo não deve marcar nunca tempo de paragem.

106. — Nas MUDANÇAS DE DIRECÇÃO, o cavalo pode, segundo as Escolas, ou ficar *direito*, ou inflectir-se *ligeiramente* sobre o arco de círculo que descreve.

107. — Para executar a SERPENTINA, o cavaleiro começa o seu primeiro arco, afastando-se progressivamente do lado

# Revista da Cavalaria

menor; acaba o seu último arco aproximando-se progressivamente do lado oposto.

108. — LADEAR. — No ladear, o cavalo marcha em duas pistas, a cabeça, o pescoço e as espáduas *precedendo* sempre as ancas. Uma ligeira curvatura, permitindo-lhe olhar na direcção para onde marcha aumenta a sua graciosidade e contribui para destacar a espádua de fora.

As pernas cruzam-se, as de fora passando por diante e por cima das de dentro. Nenhum abrandamento deverá ser tolerado. Deve-se entender por pernas de dentro as do lado para o qual o cavalo marcha, e por pernas de fora, as do lado oposto.

O ladear pode ser pedido:

a) Sobre as diagonais. Neste caso é costume que o cavalo seja mantido paralelamente ao lado maior do picadeiro; (Fig. A)

b) A garupa para dentro (cabeça à parede — Obliquamente); (Fig. B)

c) A garupa para fora (garupa à parede — Inverso); (Fig. C)

Estes dois movimentos podem ser executados sobre a linha direita, sobre o círculo ou sobre a volta.

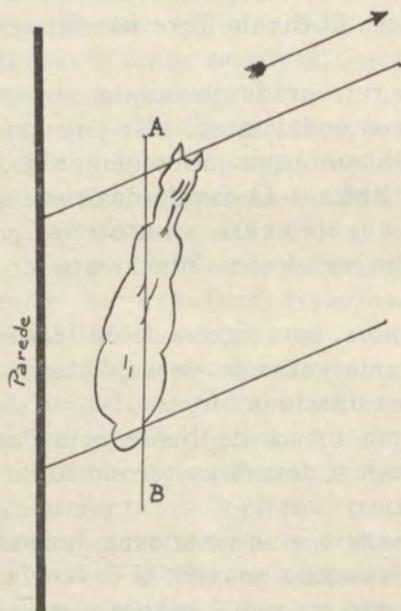
109. — Nas CONTRA-PASSAGENS DE MÃO (linha que-

brada), o cavaleiro deixa a sua direcção por uma oblíqua e marcha, quer até à linha de quarto, — quer até à linha do meio, — quer até um lado maior; depois volta por uma linha oblíqua na direcção que seguia no princípio do movimento.

110. — Nas CONTRA-PASSAGENS DE MÃO *fixando a garupa* (zig-zag) a atenção dos membros do júri incide na atitude do cavalo, no cruzamento dos seus membros, na precisão, na

O LADEAR SOBRE UMA DIAGONAL

FIG. A



# Revista da Cavalaria

flexibilidade e na regularidade dos seus movimentos. A galope, deve-se ter em conta, além disso, do número de passos efectuados.

Qualquer movimento brusco no momento das mudanças de direcção é uma falta.

III. — A MEIA-PIRUETA é a meia-volta sobre as ancas. Ao passo, o posterior interno pode girar sobre ele próprio sem abandonar o solo. —

Descrevendo um semi-circulo em volta das ancas, as espáduas principiam o seu movimento *sem tempo de paragem* no momento em que o posterior de dentro deixa de avançar, e elas vêm para a frente, *sem tempo de paragem*, assim que o movimento termine.

II2. — PIRUETA. — A Pirueta é uma volta em duas pistas, a garupa para dentro, de um raio igual ao comprimento do cavalo e no qual o ante-mão descreve um circulo em volta do post-mão.

Qualquer que seja o andamento em que a Pirueta é executada, o cavalo não deve voltar bruscamente, conservando integralmente a cadência deste andamento e a regularidade de movimento de membros que comporta.

Os dois anteriores e o posterior externo rodam à volta do posterior interno que forma pião e deve repousar na sua passada, cada vez que se elevou.

II3. — A PASSAGE é um trote abreviado e curto, muito suspenso e muito cadenciado. É caracterizado pela flexão mais acentuada dos joelhos e dos curvilhões, e pela graciosa

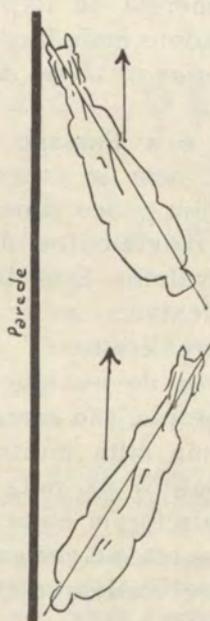


FIG. B

Garupa para dentro  
Cabeça à parede (Oblíquamente)

FIG. C

Garupa para fora  
Garupa à parede (Inverso)

## Revista da Cavalaria

elasticidade dos movimentos. Cada diagonal, bem unida, levanta-se e pouisa-se alternadamente, numa mesma cadência, avançado pouco e prolongando a suspensão.

A pinça do «anterior em suspensão» deve elevar-se em princípio à altura *do meio da canela* do «anterior em apoio»; a pinça do «posterior em suspensão» deve elevar-se apenas *um pouco acima do boleto* do «posterior em apoio»

A mesma Passage não pode ser exigida a todos os cavalos. Segundo a sua conformação e o seu temperamento, e também segundo a energia da impulsão, uns têm o movimento mais arredondado e mais largo, os outros mais vivo e mais curto — mas o *balançar duma anca sobre a outra* é considerado uma falta.

114. — O PIAFFER é a Passage *no mesmo terreno* sem avançar, nem recuar, nem se atravessar, os membros em suspensão elevam-se um pouco mais alto que na Passage (1).

115. — Todos os movimentos devem ser obtidos sem acção aparente do cavaleiro. Este deve sentar-se apumado os rins e as ancas flexíveis, as coxas e as pernas fixas, o busto à vontade, livre e direito.

O emprego da voz de qualquer modo, a chamada de língua isolada ou repetida, são *expressamente proibidos*. São considerados como uma falta muito grave e fazem baixar pelo menos quatro pontos na nota merecida para o movimento durante os quais foram empregados.

A condução a duas mãos é obrigatória, excepto nos movimentos em que é especificado que as rédeas devem ser conduzidas numa só mão.

(Continua)

A. C.

---

(1) Se o cavalo não se mantém absolutamente no mesmo terreno, mas não avança a cada batida senão alguns centímetros, numa cadência bem marcada, regular, brilhante, o seu Piaffer pode ser considerado como *suficiente*.

# Jornaes revistas livros

## IMPRESSÕES DE VIAGEM

Do Jornal Desportivo *A Bola*

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA



*O nome de Lemos da Silveira é o de uma das mais seguras realidades do actual Hipismo português. A sua actividade reparte-se exuberantemente pelas pistas, onde figura entre os mais notáveis daqueles cavaleiros chamados «novos», e pelo estudo e vulgarização de todos os ramos da Equitação, sendo sem dúvida um dos mais apreciados jornalistas do género.*

*Estudioso apaixonado e divulgador persistente dos assuntos da sua arte, após uma viagem às Ilhas Britânicas publicou no jornal «A Bola» — onde tem exercido com reconhecida competência e larga projecção as funções de redactor das várias modalidades do desporto hipico — uma série de valiosos artigos que a «Revista da Cavalaria» vai transcrever, dado o seu grande valor para todos os que se interessam, sob qualquer aspecto, pela especialidade.*

*Antes dele, vários autores escreveram impressões colhidas em visitas ao estrangeiro. No entanto parece-nos que estes artigos não se comparam com os procedentes, nem com eles podem confundir-se.*

*Repare o leitor que estas crónicas dão-nos a conhecer clara e distintamente o «clima» hipico para além da Mancha, e que depois de as lermos, depois de travarmos conhecimento com os conceitos exactos e positivos nelas*

# Revista da Cavalaria

*expostos, as variadas modalidades do hipismo britânico já nos não parecem estranhas, e antes se nos afiguram familiares. E que o autor, com uma idéia precisa das coisas e com um estilo que lhe é próprio, exprime-se com vigor e propriedade, por vezes com finura e graça, apresentando imagens novas e modos expressivos de nos narrar o que viu no ambiente peculiar daquelas terras. E a sua obra traduz, ainda para mais, a insatisfação do espírito moço...*

## As corridas de obstáculos

Falando duma maneira geral, todas as modalidades do hipismo não têm, do outro lado da Mancha, o desenvolvimento das corridas de cavalos.

De tempos a tempos realizam-se provas de concurso hípico (jumping competition) e de exterior (point-to-point), mas o que é certo haver quase todos os dias são corridas (races).

Em princípio estas são planas e, conforme a distância a percorrer, distinguem-se dois géneros: de velocidade pura (5 a 6 furlongs), corrida em linha recta, e de velocidade prolongada (1 1/2 a 2 milhas), corrida em pista oval.

Mas por vezes as corridas planas cedem o seu lugar às de sebes (pequenos obstáculos) e aos «steeple-chases» (grandes obstáculos).

Estes últimos — para nós, portugueses, que temos a paixão dos saltos... — são o tipo de corrida que apresenta maior interesse desportivo porque os obstáculos são muito grandes e tornam-se necessários cavalos possuindo verdadeira aptidão para o salto, devidamente aperfeiçoada por um treino aturado, e cavaleiros de longa formação e dotados dum espírito entusiasta e ousado.

Os obstáculos de «steeple», especialmente em Inglaterra, não são somente dignos de consideração em face das suas dimensões, mas sobretudo porque são quase fixos, não cedendo com facilidade...

Outra característica é que são constituídos quasi uniformemente por sebes muito altas, largas e sólidas, precedidas de «rails» e fossos ou seguidas de valas e desníveis — de forma que os saltadores podem ser mecanizados sobre um só tipo de obstáculo!

Os «jockeys», em corridas de obstáculos, montam muito sentados, abordando os saltos com o tronco direito e deitam-se sobre o post-mão no movimento de descida para o solo.

Em «steeple» tal estilo justifica-se em absoluto, visto que os obstáculos são muito grandes e quase todos apresentam uma diferença de nível sensível entre o local onde o cavalo faz a batida e aquele em que se recebe. As reacções são de tal forma violentas que os cavaleiros seriam atirados fora do arreio se não procedessem dessa maneira.

Mas nas corridas de sebes, saltos pequenos, em que o cavalo quase não bascula e antes se alonga, o que causa ao «jockey» apenas um deslocamento mínimo, usam o mesmo estilo.

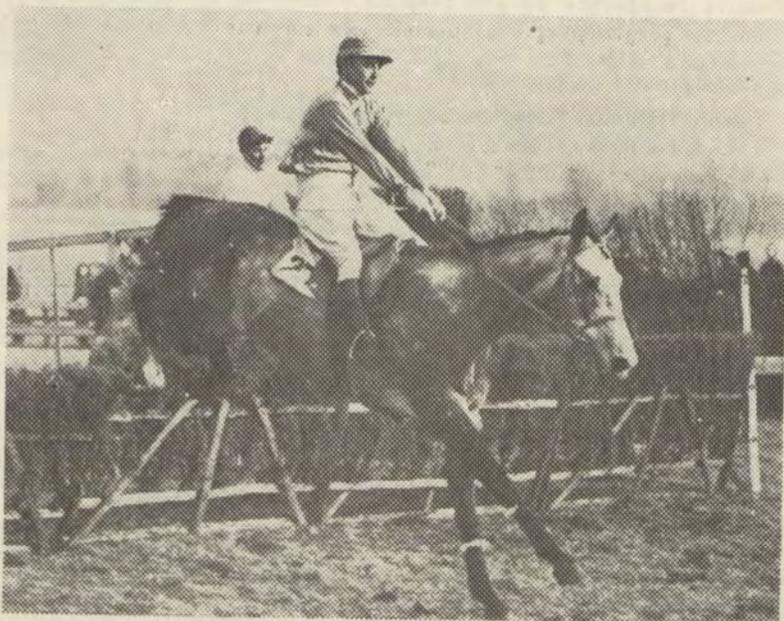
Creemos que em percursos apenas com pequenas sebes a «monte» americana, saltando com o busto muito mais para a frente e sem tão

## Revista da Cavalaria

grande tracção à retaguarda na descida, acompanhando e estando mais harmõnicamente ligado aos movimentos do cavalo, é muito mais racional visto que a retomada de contacto com o solo, neste caso, não é, forçadamente, brutal.

Excesso de precaução? Ou seremos nós que usamos e abusamos do «assiete» no ar?

Para correr um «steeple» — e quase todas as competições desse género constituem eliminatórias para o «Grand Nacional», a mais famosa



prova de «steeple-chase» do Mundo, disputada na pista de Aintree (Liverpool) — são necessários verdadeiros atletas (estavamos tentados a escrever verdadeiros acrobatas...) porque o esforço é considerável em cada obstáculo e alguns deles, particularmente os dois célebres «brooks» de Liverpool, o Becher e o Valentine, apresentam uma recepção que vai até 61 cm. de diferença com o nível do solo precedendo o obstáculo.

Pensávamos ir ver «steeple-chasers» de físico impressionante. Mas, na verdade, ao examinar os «jumpers» são as espáduas que saltam mais à vista! Garupas e membros vulgares, mas espáduas em relêvo, apresentando uma musculatura quase disforme.

E reflectindo, isto explica-se visto que sendo evidente o esforço do ante-mão no momento da última fase do salto — a chegada ao solo — especialmente quando se trata de obstáculos grandes e com diferenças de

# Revista da Cavalaria

nível, não é espantoso que esses músculos sejam desenvolvidos duma maneira anormal para suportar os choques de toda a massa quando o cavalo se recebe — e com que violência! — depois daquelas «enormidades».

## Vimos correr uma «Clássica»

Na Irlanda o calendário de corridas, ainda mais vasto e atraente do que o inglês, inclui necessariamente as cinco competições denominadas «clássicas». Estas são, sem dúvida, as jornadas anuais que batem todas as outras realizações no que respeita a interesse (quasi doentio . .) e a movimento incalculável em apostas. As corridas «clássicas» são todas reservadas a animais de três anos, disputam-se em plano, e chamam-se:

- «2.000 Guineos» (1.600 metros, para cavalos);
- «1.000 Guineos» (1.600 metros, para éguas);
- «Derby» (2.400 metros, para cavalos inteiros);
- «Oaks» (2.400 metros, para éguas);
- «Saint Leger» (2.800 metros, para cavalos inteiros e éguas).

Foi precisamente esta última que eu vi correr, em 22 de Setembro, no Hipódromo de Curragh, durante um «meeting» inesquecível.

Chovia e estava vento. Pois apesar disso — e de ser proibido o trânsito de automóveis para os hipódromos — de manhã já era enorme o movimento pelas vias de acesso.

Uma hora antes do início do programa — primeira corrida às 14 horas, geralmente — o campo tinha um aspecto vivo e impressionante. E começavam-se a ouvir os gritos dos «bookmakers», que levam até os menos entusiastas pelo jogo a fazer apostas . . .

A reunião, para nós, foi extremamente interessante, não só por ser a primeira vez que assistíamos a um famoso «clássico», mas também porque do mesmo programa fazia parte a disputa do «Nursery Handicap», corrida de velocidade pura reservada a animais de dois anos que já se tivessem classificado 1.º, 2.º ou 3.º — isto é, uma selecção dos 19 melhores «sprinters» irlandeses!

O favorito «Fair Truckle», que levava o peso máximo, partiu bem, entrou rapidamente em acção — mas, a cerca de metade do percurso, o poldro começou a inclinar-se para a esquerda — e a batalha estava perdida. Vários cavalos atacaram então com vigor, saindo triunfante «Nannie River». A falta de êxito do favorito, que estava bem treinado, não acabando entre os três primeiros — ficou 6.º — foi a maior surpresa do dia.

O «Saint Leger» reuniu 9 cavalos de comprovados méritos — os mais espantosos «platers» do país — onde não faltavam os vencedores das duas «clássicas» anteriores: «Piccadilly», do «Irish Derby» e «Admirable», do «Irish Oaks».

Logo depois da partida, em que «Dasmarr» foi vagaroso, «Bramford» tomou a dianteira. Atrás dele formou-se um pelotão com os restantes sete cavalos. Aos 800 metros, «Covent Garden» isolou-se também, colo-

## Revista da Cavalaria

cando-se em 2.º. O jockey de «Spam» não tinha pressa de ir para a frente, conservando-se atrás dos «leaders»... Ao fazer a última curva, «Covent Garden» passou «Bramford» e parecia ter oportunidade de ganhar a prova. Mas a 400 metros da meta, «Spam», que havia conservado a sua posição, ultrapassou os «comandantes» com um arranco espantoso. Em algumas passadas estava tudo decidido... Ganhou, em «canter», batendo «Covent Garden» por 3 comprimentos. «Redbay», com um bonito final, ficou apenas a uma cabeça dêste. «Bramford» colocou-se 4.º Depois, a uma distância considerável, vinha «Dasmarr» seguido do favorito «Piccadilly»... E de «Admirable», que havia ganho o «Oaks», nem se falou — tão para trás ficou!

Esta temível incerteza nos resultados é um dos motivos indispensáveis para dar interesse às corridas, mantendo toda a gente em vibração. Basta dizer que, neste dia, quatro das sete corridas foram ganhas por cavalos pouco categorizados, e os favoritos falharam em quase todas...

É claro que a organização é uma coisa irrepreensível, o que contribui muito para que os hipódromos sejam vivamente procurados pelo público. De trinta em trinta minutos, pontualmente, disputa-se uma corrida; e no pequeno intervalo o espectador — que quase sempre percebe de cavalos — está continuamente ocupado: relê os prognósticos do jornal, examina os animais no «paddock», verifica se o cavalo da sua simpatia está mais ou menos carregado, faz a aposta. Depois vê a prova e vai receber o prêmio... ou rasga o bilhete em bocadinhos.

Ainda àcerca do «Saint Leger», esquecia-me de dizer que constituiu uma jornada triste para os irlandeses, visto o proprietário de «Spam» ser inglês — de quem eles, expressivamente, não gostam muito... Para este, J. Ismay, foi um grande êxito — feliz dono de um cavalo que mereceu uma oferta de 8.000 guineos (880 contos na nossa moeda)... que recusou!

Para terminar, vou referir-me a uma reunião a que assisti no Hipódromo de Phoenix Park (Dublin), tendo tido a felicidade de ver duas corridas extremamente emotivas.

A primeira foi o «Wexford Plate», uma corrida longa (2 milhas: 3.200 metros), para «gentlemen». Com uma bela partida, os 24 cavalos formaram um pelotão compacto, galopando com um andamento impressionante. E assim se mantiveram durante três quilómetros, até à recta final, onde «todas» as montadas, vivamente impulsionadas pelos seus cavaleiros, arrancaram num esforço empolgante em busca da vitória...

A outra foi o «Williamstown Plate», uma corrida curta (5 furlongs: 1.000 metros), para animais de dois anos. Disputada em linha recta, é claro, teve uma chegada particularmente cerrada, sendo as diferenças mínimas entre os três primeiros. Foi preciso recorrer ao filme da chegada — que passado um minuto estava entregue no júri — para decidir a classificação: ganho por um simples chanfro (a neck).

Foram realmente duas provas em que, embora de géneros diferentes, se travaram lutas soberbas. E são estes embates emocionantes, estes ídolos que atingem o pináculo da fama num dia e estas celebridades que desaparecem, sem deixar rasto, em igual espaço de tempo, que fazem as corridas planas terem lá uma popularidade fantástica — que no Continente

# Revista da Cavalaria

apenas poderia ter sofrido confronto com o movimento em França, em tempos que já lá vão...

É pena, na verdade, que do outro lado da Mancha não se pratiquem com igual entusiasmo outros ramos do hipismo!

## A caça a cavalo

No Continente as montarias — as caçadas a cavalo, com cães — estão a caminho do desaparecimento.

Esta bela modalidade da equitação de exterior é vista com maus olhos por quem a considera um divertimento de ricos, e até alguns



pobres... de espírito já falaram na necessidade de ser proibida. Para outros é considerada, já como ouvi dizer, um desporto em desuso.

Em Portugal, embora não banida definitivamente, tem-lhe faltado o favor da maior parte dos cavaleiros, sendo poucas as oportunidades de galopar e saltar, sobre terreno mais ou menos difícil, atrás de cães que perseguem uma presa...

Pois nós vimos que nas Ilhas Británicas a caça a cavalo — o «hunting» — é considerada a modalidade n.º 2 do Hipismo. O poder de atracção das corridas não tem igual; mas as montarias chamam para si as honras seguintes, tendo praticantes muito mais numerosos e fiéis do que qualquer outra realização (prova a corta-mato, partida de polo, competição de obstáculos, apresentação nos três andamentos, etc.)

E aos seus detractores — que certamente nunca se dedicaram a este género de equitação larga — bastar-lhes-ia atravessar a Mancha para se convencerem que estão em êrro.

## Revista da Cavalaria

Na realidade, no país dos «homens de cavalos», as caçadas são um desporto moderno e em pleno desenvolvimento, muito popular em tôdas as classes, e, ao mesmo tempo, uma importantíssima fonte de trabalho e de actividade. É suficiente citar que mais de 200 equipas caçam a raposa, 80 a lebre, 15 o gamo e 10 o veado!

Uma leitura das estatísticas exactas que a «British Field Sport Society» elabora permite chegar a conclusões muito interessantes.

Cada equipa emprega unicamente para a caça, em média, 170 cavalos. Muito mais do que êste numero, evidentemente, nas caçadas em Leicestershire, por exemplo, onde, em cada um dos quatro dias de caça semanais, duzentas ou trezentas pessoas montam a cavalo...

Mas, basta tomar a média, (170) para obter um numero total formidável: mais de 50.000 «hunters» em pleno trabalho!

Quanto ao numero de cães nas matilhas caçando a raposa (fox), é diferente conforme as equipas: algumas têm mais de 100, mas a maioria utiliza entre 50 e 80. O total dá, também, uma soma enorme: mais de 15.000. E os cães para lebre, gamo e veado (galgo) dão, em conjunto, mais de 5.000!

Para terminar, só mais um numero: está avaliado que êste grande desporto ocasiona, apenas na Grã-Bretanha, uma despesa total anual de 12 milhões de libras... e isto chega para provar que o «hunting» é praticado com vivo interesse e com largas possibilidades.

No Continente — até mesmo na Bélgica e França, onde, antes da Guerra, se faziam montarias com a maior assiduidade — e especialmente em Portugal, nós estamos muito longe dêste ar de prosperidade.

### O que é um «Horse Show»

Nos artigos anteriores vincámos, com fidelidade, que os inglêses e os irlandeses se interessam particularmente pelo cavalo de corridas e pelo «hunter». Fundamentalmente, as corridas a galope (planas ou com obstáculos) e a caça a cavalo são os dois gêneros de equitação com larga repercussão para lá da Mancha.

Poderíamos, ainda, encarecer a importancia de outras modalidades cujo desenvolvimento é maior do que no Continente: provas de exterior (cerca de 100 point-to-point organizados pelas equipas de caça no fim da época venatória), corridas a trote, encontros de polo, etc. Mas, chegou finalmente a altura de falarmos de dois ramos notáveis da equitação em que o nível português atinge grande relêvo — comparado com o que vimos na Grã-Bretanha e na Irlanda: o ensino e, ainda mais destacadamente, o salto de obstáculos.

E se descrevermos um «Horse Show», o leitor chegará sem esforço a conclusões semelhantes às nossas...

O «Horse Show» é, por assim dizer, uma «feira-concurso».

A primeira parte consiste na apresentação e classificação — para serem vendidos — de um numero considerável de excelentes cavalos irlandeses. Notavelmente bem organizada, é uma fase apaixonante para

## Revista da Cavalaria

um «homem de cavalos» — que pode seguir a apresentação de várias montadas que fariam a sua felicidade...

Os cavalos estão separados por espécie, tipo e idade. Isto é extremamente cómodo para o comprador que, assim, sabe como encontrar o «hunter» de tal idade ou tal pêso, ou o «pony» para polo treinado ou não treinado para o jogo.

Eis como se desenrolam as operações. Quando o júri, que está instalado no centro do «ring», determina, os cavalos da classe a examinar entram e começam a andar a passo, sempre para a mão direita. Depois de serem observados longamente, metem a galope, retomando o passo ao fim de algumas voltas. No meio do recinto são agrupados, então, os animais eliminados, que saem imediatamente. Em seguida constitue-se no mesmo sítio, e pela ordem de classificação provisória, uma fileira com os cavalos escolhidos como susceptíveis de serem premiados; os cavaleiros apeiam e são os membros do júri que montam sucessivamente os cavalos, começando por aquêles que foram considerados melhores. O lote é inspeccionado no «paddock» veterinário e, finalmente, o júri decide-se a dar à classificação definitiva. Os cavaleiros montam novamente, recebem os laços — uma cor para cada posto na classificação — dão uma volta à pista e desaparecem para dar lugar a outra categoria. No final há um grande desfile com todos os cavalos premiados em cada classe — geralmente cinco — pela ordem da sua classificação.

É claro que, após todas estas operações, o amador pode comprar com toda a confiança, visto que a qualidade do animal foi reconhecida por um júri de indiscutível competência e controlada por veterinários bastante severos.

Na generalidade, os cavalos não têm sombra de ensino, desconhecendo a acção das pernas — para produzir o movimento ou aumentar a velocidade — das rédeas — para demorar o andamento ou parar — e mal obedecendo à rédea de abertura — para mudar de direcção! No entanto, apresentam-se calmos e equilibrados — qualidades «naturais» que dão ao bom cavalo irlandês uma superioridade incontestável e que fazem com que, sobre o seu dorso, o cavaleiro esteja em segurança, em qualquer andamento e em todos terrenos. Na realidade, pelas suas proporções, pelo seu equilíbrio natural, pela sua calma atlética — sem nenhum ensino artificial — os cavalos dominam absolutamente todas as situações... e os cavaleiros (?) deixam-se ir, sem emprêgo de ajudas e sem preocupações de condução ou manejo do cavalo.

A posição dos cavaleiros é daquelas que não vêm indicadas em nenhum tratado de equitação... mas que é suficiente para quem utiliza a voz e a chibata como únicas ajudas: sentados o mais atrás possível, pernas esticadas para diante, rédeas muito compridas vindo as mãos unir contra o ventre — como se estivessem cómodamente instalados numa cadeira de repouso...

Algumas palavras acerca dos andamentos. O passo é excelente, como excelente é o galope. Mas o trote é um andamento geralmente deficiente, mesmo em animais premiados no «ring»; um cavalo classificado em primeiro na sua categoria pareceu-nos incapaz de trotar! Cremos que isto

## Revista da Cavalaria

representa outra prova da falta de ensino: para o cavalo irlandês o galope, mesmo curto, é um andamento natural e instintivo; e como é cómodo, os cavaleiros, quando pretendem maior velocidade do que a do passo, não empregam outro.

Sobre a calma basta citar que durante a apresentação um cavalo «embalou» furiosamente, mas, graças à calma dos outros, que continuaram a passo, dominou-se imediatamente e parou. Como é natural, foi logo eliminado pelo júri.

A segunda parte do «Show» consiste na disputa de umas provas de obstáculos muito simples, e não tem qualquer espécie de interesse para uma pessoa verdadeiramente apaixonada pelo saltador.

Os percursos são ridículos: quatro ou seis frágeis obstáculos, sempre e em tôda a parte iguais, metidos num corredor de enormes anteparas...

As exhibições tornam-se grotescas: cavaleiros — homens de cabelos brancos, senhoras e crianças — «navegando» da cabeça até à cauda em cavalos — bons cavalos, acusando sangue (nunca puro sangue) — que galopavam indiferentemente por cima ou através daqueles «complicados» obstáculos... visto não poderem recusar-se por estarem metidos num bêco cuja unica saída é a meta!

As provas sucedem-se com grande rapidez. Os concorrentes, poucos e partindo a dois e dois, saltam cada um a parte do obstáculo que lhe é reservada. São chamados para uma segunda volta os cavalos que fizeram menos faltas, fixando-se definitivamente a ordem da classificação. Entra-se em linha de conta com o estilo, o que é muito desportivo mas exige membros do júri capazes de distinguir a gravidade das faltas cometidas.

Uma das «grandes» provas é o «Campeonato do salto do muro», obstáculo único que se vai elevando lentamente por meio de novas camadas de pedra colocadas sobre o vértice. Depois de morosa «barrage» vimos passar 1,60 m. — o que não é sensacional para os nossos laureados de concurso...

A última competição chama-se de consolação, tem um número de inscrições insignificantes — e com ela termina o «Horse Show»... em que se adquire impressão bem pouco lisongeira acerca do ensino e das provas de obstáculos.

Há um pequeno grupo de oficiais — da célebre equipa irlandesa de há seis anos — que, com cavalos bem metidos, se entretém a saltar obstáculos variados do género dos nossos concursos hípicas. Mas o grande público não lhes dá real valor.

Estranha mentalidade esta — num País onde vimos dezenas de hipódromos mas nenhum picadeiro, onde ir para uma escola aprender a montar é «shocking», onde ensinar um cavalo a tornar-se obediente à exigências do cavaleiro é considerado como uma perda de tempo, e onde fazer provas de obstáculos que permitam aos bons cavalos, convenientemente montados, classificarem-se à cabeça é coisa que não entra na compreensão de quase tôda a gente!

# Revista da Cavalaria

## Gordon Richards — o jockey das mil vitórias...

Nas crônicas anteriores versámos acerca das várias modalidades do desporto hípico na Grã-Bretanha e Irlanda. Tentámos ser claros e justos, apreciando devidamente aquelas em que os reconhecemos notavelmente bons — corridas, planas e «steep-chases», e caça a cavalo — e, em contra-partida, criticando ousadamente as outras em que vimos serem os «bifes» notavelmente maus — ensino e provas de obstáculos.

Desta vez — e para terminar a série de artigos reunidos sob o título de «Impressões de viagem» — vamos falar aos nossos leitores do melhor jockey (e de maior prestígio) que temos visto correr: Gordon Richards.

Vimo-lo ganhar, numa só jornada, cinco das seis corridas em que tomou parte. E, coisa impressionante: nesse dia, com os seus cinco triunfos, Richards totalizou 100 «montes» vitoriosos na presente época e atingiu o número verdadeiramente excepcional de 1.000 vitórias na sua mais que brilhante carreira!

Será difícil esquecermos aquela reunião em Ascot, perto de Londres. Porque, além da exibição do «melhor jockey do Mundo», que seguimos com a maior curiosidade e admiração, há uma outra imagem que nos ressalta nítida: apesar da chuva, o peão do vasto Hipódromo (nem falamos das tribunas...) continha uma assistência enorme sob um mar de chapéus de chuva abertos. Isto deixa pasmado o portuguezinho, que abandona as competições com a chegada das chuvas. Em Inglaterra, com terrenos ideais, o hipismo continua a movimentar-se, como se os homens tivessem crescido em vez de, no bêrço, numa piscina...

Havíamos conhecido, mormente na Irlanda, cavaleiros profissionais de renome, antigos ou de rápida formação, todos ganhadores, mas mais ou menos ignorantes das complicadas qualidades morais do cavalo. Homens de pequeno pêso, visto que em plano um jockey não deve pesar mais de 52 quilos, conservando uma posição própria, de gestos reduzidos ao mínimo, com energia e decisão, tirando partido dos incidentes inesperados que as provas por vezes apresentam, e, acima de tudo, com uma sólida «crença» pela corrida, pelo sucesso e pelo prêmio... Uma saída no momento propício, um apôio franco na mão durante o percurso, um esforço final e, se o cavalo tiver recursos superiores aos dos contendores, o triunfo. Ora isto não é tudo... Depois de ver Gordon Richards fica-se realmente convencido de que ele é um jockey completo, excepcional, diferente dos outros. Também tem o prazer de correr, o amor próprio do sucesso, o regosijo de receber somas avultadas... Mas 1.000 vitórias aos 41 anos de idade são resultado, principalmente, do conhecimento profundo dos caprichos do puro sangue!

Naquela tarde, em Ascot, ganhou três das corridas porque os cavalos que montou tinham maior classe, estavam em melhor condição e possuíam forma superior, na realidade. Mas os outros dois triunfos foram «feitos» pelo jockey — que soube vencer cavalos melhores que o seu, deixando-se ir no pelotão e puxando apenas no fim, ou lançando-se para a

## Revista da Cavalaria

cabeça, a impôr um andamento e a pôr o animal, desde início, em acção vitoriosa.

Da primeira vez, «pilotando» um cavalo daqueles que se recusam a conduzir, que querem ser acompanhados, mas sabendo-o possuidor de esplêndida ponta final, Richards colocou-se em lugar conveniente do petão e só pediu o esforço final nos últimos cem metros, à vista da meta.

Da segunda, com um cavalo dos que não lutam, desanimando, desde que se vejam ultrapassados, e sem grande arranco final, tomou e conservou o comando, obrigando-o a empregar-se de ponta a ponta; o avanço alcançado foi suficiente para resistir aos ataques que os adversários lhe fizeram no momento próprio.

Outra coisa de que Richards tira partido é do seu perfeito julgamento acerca do desgaste das forças dum animal. Gosta de ganhar à justa... Reduz o gasto de forças, economiza uma parte da energia, guarda o vigor suficiente para acabar bem a corrida; no momento decisivo, alguns toques de «stick» levam o cavalo a empregar-se ao máximo — enquanto o espectador «sofre» sem saber, até a cabeça da montada cortar a meta, se o bilhete que tem na algibeira é contemplado...

O favorito é o cavalo que pela sua notoriedade, pela forma adquirida, pelas recentes vitórias, tem maior probabilidades de ganhar. Toda a gente, antes da prova, colhe ensinamentos sobre a condição e grau de treino do animal, lê os prognósticos dos jornais acerca da «chance» possível, consulta o rol das actuações anteriores, interpreta a história dos progenitores... Quando Gordon Richards monta um cavalo favorito — caso vulgar — o problema está resolvido: parte carregado de apostas. Mas, quando monta um desconhecido? Parte ainda mais carregado! Exerce sobre a multidão uma espécie de hipnotismo... Os animais mais categorizados deixam de contar, para a maioria dos jogadores: aquele jockey ganha habitualmente — portanto deve ganhar mais uma vez. E, geralmente, o hábito de vencer confirma-se. Raras são as vezes em que é irremediavelmente batido...

E aqui terminam as palavras de admiração por Gordon Richards — um jockey que é idolatrado, porque ganha cinco corridas em seis, num só dia, e, em média, cem num ano... Os proprietários, os treinadores e até os cavalos são esquecidos; o público só vê o jockey — sempre em pleno período de triunfo. Passa a atribuir-lhe, a ele só, o sucesso — e é consagrado!



# ATIRADORES ESPECIAIS

## (Normas para o seu emprêgo tático)

Da revista «*Kriegskunst in Wort und Bild*» — Tradução do Ten.-Coronel Manuel Sanchez Rollan em «*Ejército*»

### I — Generalidades

Como regra geral, o atirador especial recebe do comandante da sua Secção ou Pelotão a *missão de combate* que deve compreender: informações sôbre o inimigo, objectivo, intenção do comandante (Quero!...), missão para o atirador (Deve...) e conduta que há-de observar uma vez cumprida a missão.

Êstes atiradores actuam contra *objectivos* cuja destruição seja de extraordinária importância para a secção (ou pelotão), e principalmente quando a própria posição não deva descobrir-se por causa do fogo duma metralhadora.

Exemplos de objectivos: Comandos inimigos, observadores, apontadores de M. L., serventes de armas pesadas, observadores em geral, chefes de viaturas blindadas, atiradores especiais, atiradores empoleirados em árvores, atiradores de espingarda anti-carro, agentes de transmissão, exploradores, sentinelas.

A sua acção será limitada a distâncias inferiores a 400 metros, porque além destas a dispersão anularia as vantagens da alça telescópica. O atirador especial actuará sistematicamente em colaboração com um observador (de preferência também atirador especial). Este auxilia o primeiro no reconhecimento de objectivos, observa o alvo durante o tiro, desorienta o observador inimigo, protege o atirador, observa os efeitos do seu fogo e cobre-lhe a retirada.

*Para o cumprimento da missão de combate* deve dar-se ao atirador especial completa liberdade de acção devendo contar-se de antemão com o tempo necessário exigido para tal fim e com a transitória separação do atirador da sua Unidade.

O atirador especial actuará muitas vezes em cooperação com outra arma, principalmente de tiro curvo, que proteja o seu avanço e obrigue, com o seu tiro, o inimigo — oculto ou a coberto — a sair dos seus abrigos e permita ao atirador especial colocar-se em frente da saída.

Para o cumprimento da missão do atirador especial facilitar-se-lhe-ão todos os meios auxiliares de que se disponha: espingarda com alça telescópica, diafrágmata de borracha para a ocular e objectiva, munições das empregadas nas provas de tiro, binóculos, equipe de camuflagem.

# Revista da Cavalaria

## II — Actuação no ataque

### 1.º *Escolha de posições*

Durante a progressão, o posto do atirador especial será geralmente na cauda da secção. Logo que esta unidade inicie o combate pelo fogo, ou o atirador especial receba a missão, êle deixará de ter posto fixo. Separar-se-há da secção e procurará uma posição de observação adequada.

### 2.º *Missões*

Durante a progressão, o atirador especial, muitas vezes em posições ocultas situadas num flanco, fará fogo contra os objectivos que atrazem ou impeçam o avanço da secção, por exemplo: os serventes de espingardas metralhadoras, metralhadoras, canhões anti-carro, observadores de armas pesadas e atiradores especiais inimigos.

### 3.º *Condução de combate*

Em geral o Comandante da Secção destinará ao atirador especial uma missão de combate nas suas linhas gerais, dentro das quais deve actuar com autonomia. A competência táctica e uma cuidadosa escolha impedirão que disperse o seu fogo sobre objectivos pouco importantes. O atirador especial intervirá no combate com fogo logo que lhe permita a distância (inferior a 400 metros) e a acção do fogo inimigo o obrigue a empregar a arma. Afastar-se-á para um flanco da secção para que o fogo dirigido contra esta não impeça a sua actuação, e em posições ocultas observará o aparecimento de objectivos importantes. O atirador especial, como todos os demais, deve ter espírito ofensivo. Protegido pelo fogo da espingarda metralhadora e do observador que coopera com êle, aproximar-se-á do inimigo por lanços rápidos agachando-se e rastejando. Antes do assalto escolherá uma posição de observação adequada, da qual possa proteger o assalto com fogo de flanco se fôr possível; o atirador especial não tomará parte no assalto. Aproveitará o momento da irrupção — na qual um inimigo pronto para a defesa cometa alguma imprudência — para destruir, por meio de uma série de descargas rápidas e com boa pontaria, os objectivos que se lhe apresentem. Terminado o assalto, o atirador especial juntar-se-á rapidamente à sua secção, pelo caminho mais curto, e tomará parte, se tal se der, na defesa contra uma reacção ofensiva do inimigo.

### 4.º *Exemplos de missões de combate*

Situação (*Fig. 1*): — O inimigo defende-se numa posição organizada. A secção X que avançou até à distância de 400 metros foi obrigada a pôr-se a coberto pelo fogo de uma espingarda metralhadora bem camuflada e em posição.

# Revista da Cavalaria

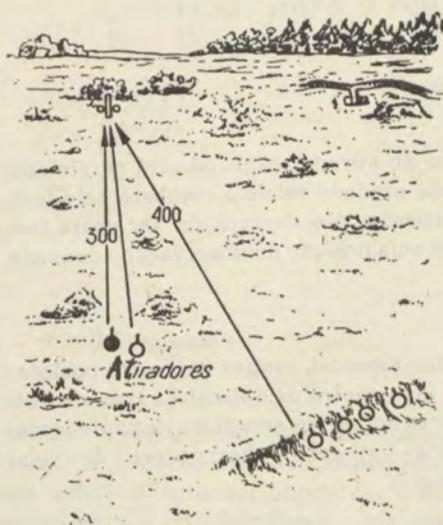


Fig. 1

duma casa situada à direita e a 200 metros de distância. Há baixas e a Secção viu-se obrigada a pôr-se a coberto.

Missão: — Além à direita, a 200 metros, há uma casa a que falta um bocado de parede no lado inferior esquerdo. Ali deve haver atiradores especiais inimigos. Cabo M.: actue e ponha-os fora de combate. O Cabo D, como observador, protegerá o seu avanço. A secção tomará o ninho logo que os atiradores inimigos tenham sido postos fora de combate. Em seguida incorporar-se-á na secção.

Situação (Fig. 3): — A secção, apoiada em ambos os flancos, está completamente a coberto, numa baixa, durante o ataque à posição de resistência do inimigo. Ao atacar um ninho de metralhadoras situado a 300 metros, o comandante da secção e os dois homens que avançam na testa, são recebidos pelo fogo de uma metralhadora cujo atirador descobrem na torre aberta de um carro enterrado, situado um pouco à esquerda e a 200 metros.

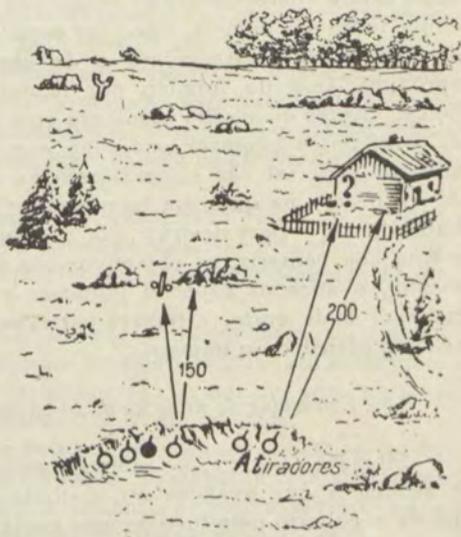
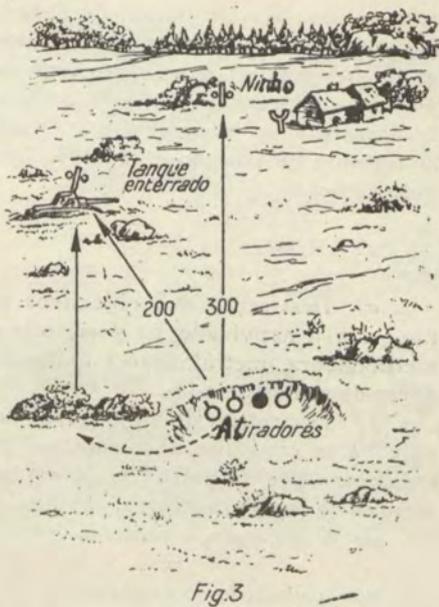


Fig. 2

# Revista da Cavalaria

Missão para os atiradores especiais: «Assomem-se com precaução, e verão, além a 200 metros, a mancha escura da torre de um carro enterrado. A metralhadora inimiga nela instalada obriga-nos a ficar colados ao terreno. Deslizem até às matas situadas 50 metros à esquerda e ponham fora de combate o sergente da metralhadora, logo que ele torne a descobrir-se. Chamo a atenção do atirador a partir daqui. Uma vez que o ponham fora de combate incorporem-se na Secção».



### III — Actuação na defesa

O emprêgo do atirador especial na defesa, instalado em posições preparadas de antemão e bem camoufladas, conhecendo exactamente a posição e os costumes do inimigo e desorientando-o, é muito mais eficaz e proveitoso que no ataque. Na guerra de posições é conveniente concentrar todos os atiradores especiais do Pelotão (ou Companhia) nas zonas de esforço principal, com o fim de destruir com segurança os objectivos particularmente importunos ou perigosos, ou ocasionar ao inimigo perdas sensíveis (deixando-o fora de combate e não empregando para isso mais homens ou armas do que os estritamente indispensáveis). A colaboração com o observador, ou melhor ainda com outro atirador especial tem particular importância.

#### 1.º Escolha de posições

Em princípio o atirador especial não tem posto fixo. As posições de observação e de tiro ocultas e à retaguarda da linha principal de resistência — e mais ainda as situadas diante desta — são particularmente adequadas para os atiradores especiais, os quais deste modo estão menos expostos do que na linha principal de resistência, à observação e aos efeitos do fogo inimigo. Uma cerrada rede de pontos de referência situados topograficamente, e cujas distâncias tenham sido verificadas facilitará ao atirador especial a avaliação de distâncias e acelerará a abertura de fogo.

Para que a actividade do atirador especial passe despercebida ao inimigo, são condições indispensáveis um cuidadoso mascaramento e uma entrada e saída da posição de fogo completamente a coberto. O atirador especial não fará fogo frontal contra a linha principal de resistência do

# Revista da Cavalaria

inimigo, mas sim de flanco, desenhando-se das vistas e dos fogos. Para posições de tiro são indicados especialmente: o interior de casas, as ruínas, os fortins baixos; e no verão, as árvores de copa frondosa, desde que a posição compreenda o bosque ou terrenos diante do mesmo (porque as árvores isoladas não servem). O atirador especial tem de variar constantemente de posição e não deve fazer mais de quatro ou cinco tiros de cada posição.

## 2.º Missões

a) Destruição dos objectivos particularmente prejudiciais e que impeçam a actividade na posição conveniente: serventes de espingarda metralhadora, metralhadoras anti-carro, atiradores especiais e observadores de armas pesadas.

b) Destruição de objectivos que ofereçam um perigo imediato, e cuja baixa constitua uma sensível perda para o inimigo: comandos de tódas as espécies, patrulhas de exploração, agentes de transmissão, portadores de rancho, socorros, sentinelas.

c) Destruição, à vontade, dos objectivos de tódas a espécie.

## 3.º Condução do combate

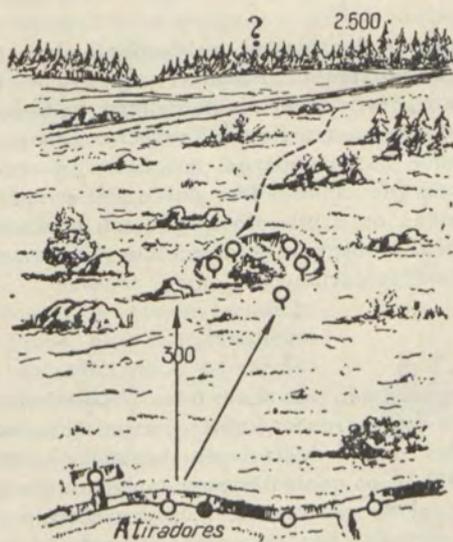


Fig. 4

No que afecta ao desempenho da sua missão de combate, deve deixar-se ao atirador especial completa liberdade de acção. O tempo necessário para realizar a missão é bastante na defesa e em certos casos requer vários dias.

O atirador especial em primeiro lugar procede ao reconhecimento de objectivos, em cooperação com um observador ou um segundo atirador especial. Quando tenha descoberto o alvo, escolhe, dentre as posições que preparou, a adequada para destruir o objectivo, sendo apoiado e protegido pelo observador.

Coloca-se estendido e em observação na posição de tiro até que o inimigo se descubra pelo seu fogo ou por um movimento imprudente, disparando então neste momento. Para o atirador, a posição de tiro, deve, sendo possível, estar disposta, de forma que o atirador

# Revista da Cavalaria

possa observar, com a espingarda apoiada, sem ser visto. Esta condição pode obter-se sem dificuldade no interior de águas-furtadas, habitações, grutas e fortins de pouca altura, assim como em medas de madeiras e lenha. Quando surjam vários objectivos ao mesmo tempo (serventes de um anticarro ou de uma metralhadora) destrui-los-á *imediatamente* e sem interrupção. Em seguida abandonará a posição sem ser descoberto.

#### 4.º Exemplos de missões de combate

Situação (fig. 4):— A secção está, durante a defesa, numa posição organizada. O inimigo está efectuando os seus preparativos de ataque num bosque situado a 2.500 metros. Regressou a exploração. A vanguarda da posição estende-se num terreno de má visibilidade. O comandante da Secção descobre a 300 metros elementos de uma patrulha de exploração inimiga,

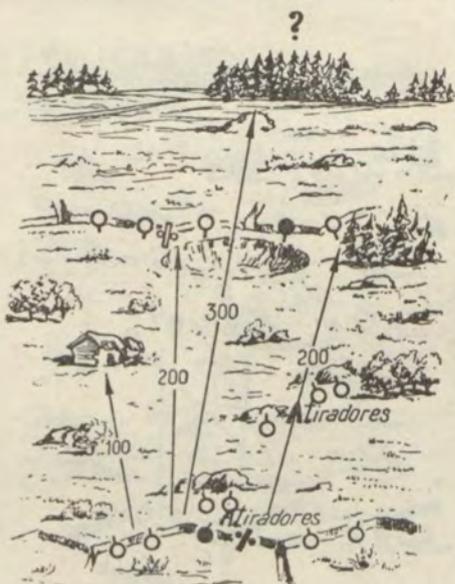


Fig. 6

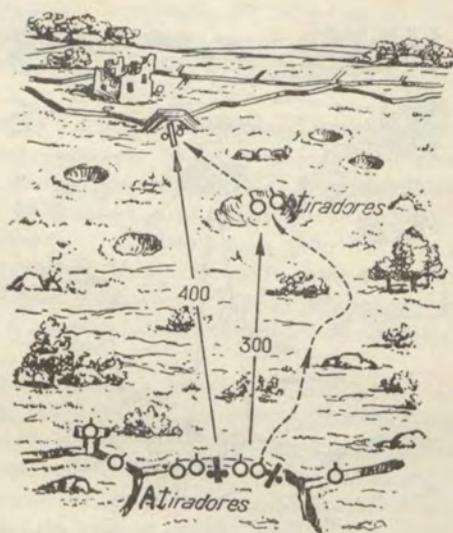


Fig. 5

que nesse momento desaparece numa vala. Imediatamente destaca um observador bem mascarado até à beira do declive.

Missão: — «A 300 metros, em linha recta, há uma rocha escura. Uma largura de polegar, à direita, uma pequena mata (cujo contorno está esboçado com linha grossa na figura); na dita mata está um observador que suponho será o comandante da patrulha de observação. Ponhamo-lo fóra de combate. Eu observo daqui».

Situação (fig. 5): — Temos em frente, a 400 metros, um inimigo numa posição organizada. De um fortim meio enterrado na linha principal

# Revista da Cavalaria

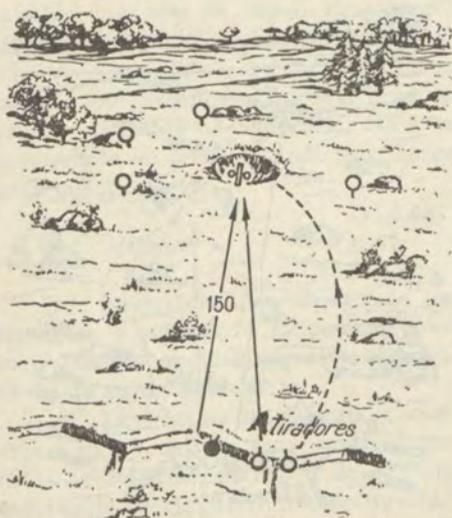


Fig. 7

de resistência, uma metralhadora dificulta a circulação pelos ramais próprios, que são vistos do dito fortim. O fogo da nossa espingarda metralhadora contra o fortim não tem eficácia alguma. O comandante do Pelotão informa os atiradores especiais L e M. do seguinte:

Missão:—Além na frente, a 400 metros, uma casa em ruínas; diante da esquina direita um fortim semi-enterrado cuja seteira não se vê; no fortim há uma espingarda metralhadora que bate os nossos ramais de ligação. Avancem vocês dois durante a noite antes de amanhecer, até àquela cratera de «Stuka» que está a 300 metros, e ao amanhecer destruam a espingarda metralhadora do fortim. No resto do dia permanecerão na cratera. A sua progressão será vigiada e protegida pela espingarda metralhadora da sua secção e as metralhadoras da direita.

Situação (fig. 6):—O inimigo, a 200 metros, em posições organizadas. Frente calma. O Comandante do Pelotão reuniu 4 atiradores especiais da sua Unidade com fim de causar baixas ao inimigo.

Missão:—«Esforce-se por causar baixas ao inimigo desde a zona do terreno destinada ao Pelotão. Limite direito, o ângulo do bosque situado a 200 metros; limite esquerdo, as ruínas a 100 metros.

O serviço será executado hoje ao escurecer desde as 21 horas até às 22; de manhã às primeiras horas, desde as 4 horas até às 5; ao meio dia desde as 12 horas até às 14 e outra vez à noite desde as 21h30 até às 23h00 pondo fora de combate todo o objectivo que se descubra. Prestem particular atenção àquela vala em que se vê troncos de pinheiro, a 300 metros. Observei movi-

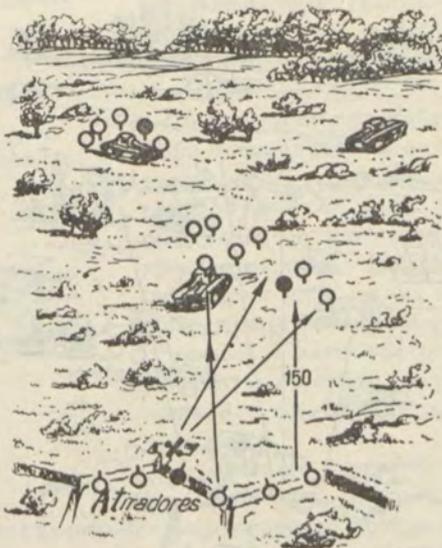


Fig. 8

## Revista da Cavalaria

mento e creio que se trata de um abrigo de refugio. Só sairão da posição ao escurecer, informando-me de quando e donde querem ir pela tarde à frente da linha principal de resistência. Com estas informações lhes darei a protecção pelo fogo.

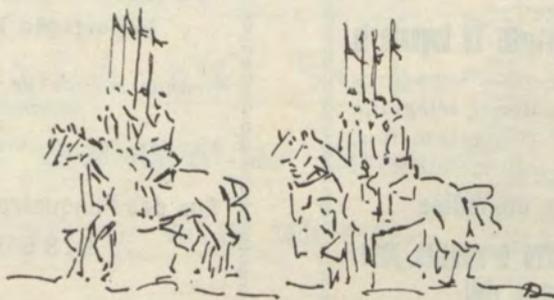
Situação (fig. 7):— O inimigo chegou no seu ataque a 150 metros da posição conveniente. O comandante da Secção observa que uma espingarda metralhadora inimiga se esconde completamente numa moita.

Missão aos granadeiros de espingarda e aos atiradores especiais: «A 180 metros e um pouco à direita, três altos; uma mão travessa à esquerda e a 150 metros, uma cratera de bomba de avião onde se oculta uma espingarda metralhadora. Cabo X: com 3 granadas de espingarda obriga-o a sair da cratera. Cabo A: ponha fora de combate os serventes, mal eles tentem sair».

Situação (fig. 8):— Secção na defesa; trincheiras contínuas em terreno baixo com má visibilidade. O inimigo ataca com carros seguidos de Infantaria. A 150 metros da secção aparece um carro T 34; à sua direita adiantam-se uns 10 a 12 homens que são batidos pela nossa espingarda metralhadora. O carro detem-se; abre-se a torre; o comandante do carro inspeciona o exterior e fala, ao que parece, com os atiradores que acompanham o carro.

Missão do atirador especial: «Além em frente, a 150 metros, um carro. Ponha fora de combate o comandante do carro. Rápido!

P. R.



# BANACÃO

O MELHOR DOS  
ALIMENTOS

**Produto português para os portugueses**

O BANACÃO é preferido para a 1.<sup>a</sup> refeição

porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.<sup>a</sup> refeição,

porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,

porque é o mais agradável ao paladar.

## OS PARECERES MÉDICOS

provam que é o mais nutritivo,

provam que fornece mais calorias do que qualquer outra refeição.

**BANACÃO SEMPRE BANACÃO**

### Officinas Gerais de Material de Engenharia

Sede: Avenida da Índia — BELEM

#### Manufatura de Material de Engenharia

Sapadores mineiros, sapadores de caminhos de ferro, telegrafia e telefonia por fios e sem fios, :: pontoneiros, automobilistas ::

Mobilia e utensilios

Trabalhos em ferro e madeira para  
construção civil

Construção, reparação e pintura  
de carroseries

Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação  
de sobresselentes para automó-  
veis e motocicletes

Fornecimentos análogos para o público

### Aliança Comercial de Quinquilharias, L.<sup>da</sup>

Ferragens e Quinquilharias  
Importação Directa

*Grande sortido de Artigos para  
feirantes*

*Vendas por grosso e a retalho*

Rua dos Fanqueiros, 297 a 301  
LISBOA

Bijouterias, cutelarias, brinque-  
dos, escovas, pentes, pincéis, de  
barba, perfumes, sabonetes,  
meias, peugas, lenços, linhas,  
miudezas, etc.

Enviam-se encomendas à  
cobrança. O estabeleci-  
mento que melhor serve



ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

# L I N O

— Fornecedor da aviação portuguesa —

apresenta a sua poderosa existência  
de GABARDINES, SOBRETUDOS,  
ZAMBRENES, CASACOS  
e CAPAS DE CABEDAL

Sempre as melhores marcas  
do mercado

**GABARDINES:**  
FORMIDÁVEL e COLOSSAL  
são rigoroso exclusivo d'êste armazém

UM CONSELHO: Antes de comprar deverá verificar as qualidades e os conscienciosos  
preços oferecidos aos clientes que honram êste armazém com a sua visita

O MAIOR SORTIDO DO PAÍS — GRANDES DESCONTOS PARA REVENDA  
OS MELHORES IMPERMEÁVEIS DO MERCADO

Calçada do Carmo, 17, 1.<sup>o</sup> — Por cima do Grande Café Nacional — (Esquina da  
Rua 1.<sup>o</sup> de Dezembro, ao Rossio) — Tel. 2 2206 — LISBOA

# ESTORIL

## COSTA DO SOL

A 23 quilómetros de Lisboa

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os desportos — Golf (18  
buracos), tennis (7 courts),  
natação, hipismo, esgrima,  
tiro, etc.

Estoril-Palácio-Hotel — Luxuoso  
e confortável. Magnífica  
situação.

Hotel do Parque — Elegante e  
moderno.

Monte Estoril-Hotel — (antigo  
Hotel de Itália) completa-  
mente modernizado.

Estoril - Termas — Estabeleci-  
mento hidro-mineral e fisio-  
terápico, ginástica, cultura  
física. Análises clínicas.

Tamariz — Pavilhão restauran-  
te, bar americano, magnífica  
esplanada sobre o mar.

Casino — Aberto todo o ano,  
concertos, cinema, dancing,  
restaurante, bars, e jogos au-  
torizados.



ESCOLA DE EQUITÇÃO  
«STANDS» DE TIRO  
SALA DE ARMAS  
PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol  
ESTORIL — PORTUGAL

**Telefone**

**2 2 1 2 2**

**Guarda  
Nacional  
Republicana**

Fornecem-se refeições a todos  
os Officiais do Exército e da  
Armada e bem assim a suas  
Famílias

**MESS DE OFICIAIS**

**Carmo  
Lisboa**

ALFAIATARIA

**J. CAMACHO**

R. de Prata, 92 2.º Telef. 2 6512

LISBOA

Casa especializada em  
Fardamentos Militares

Completo sortido em Gabardi-  
nes, tricots e panos para peliças,  
nacionais e estrangeiros

Sempre as últimas novidades em  
tecidos para fatos, sobretudos, etc.



TIPOGRAFIA DA LIGA  
DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA

**TRABALHOS TIPOGRÁFICOS  
EM TODOS OS GÊNEROS**

Calçada dos Caetanos, 18

TELEFONE 2 1450  
L I S B O A

# Dansk Industri Syndikat

Material «Madsen»

**Metralhadoras e Canhões Automáticos**

Armas automáticas de pequeno e grande calibre para o Exército, Marinha, Aviação, Defesa contra Aeronaves e Defesa contra Carros de Assalto



O canhão automático **Madsen** de 20<sup>mm</sup>, sôbre «side-car», pode fazer fogo montado sôbre êste, ou no terreno, sôbre o reparo a que está permanentemente ligado

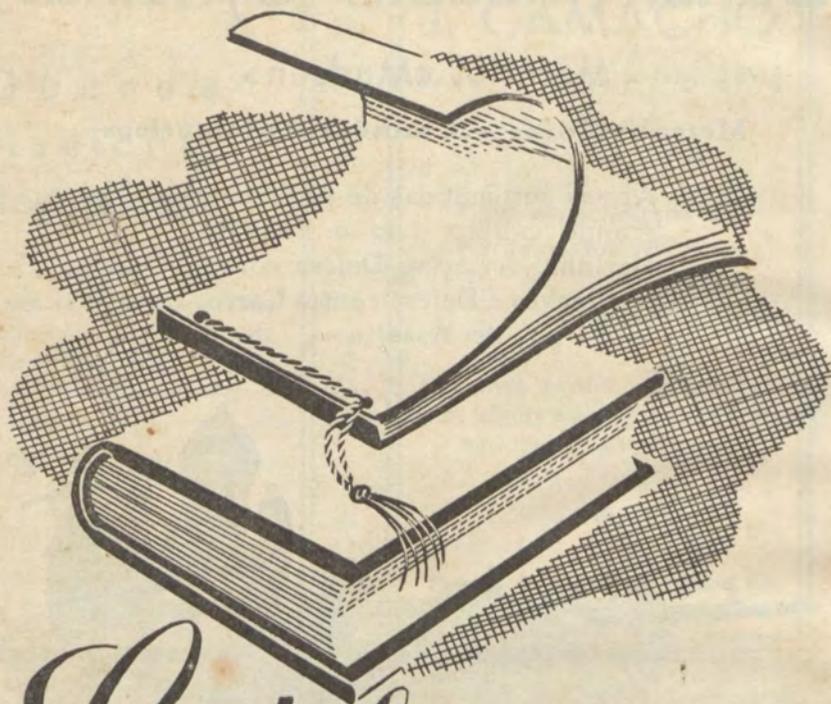
A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A



*Catálogos, f.  
aluns,*

T R A B A L H O S  
T I P O G R A F I C O S ,  
S I M P L E S E D E L U X O ,  
R E P R O D U Ç Õ E S  
E M F O T O G R A V U R A ,  
O F F S E T  
E L I T O G R A F I A

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**

Travessa da Condessa do Rio, 27, LISBOA — Telefones P. B. X. 21227 e 21368







