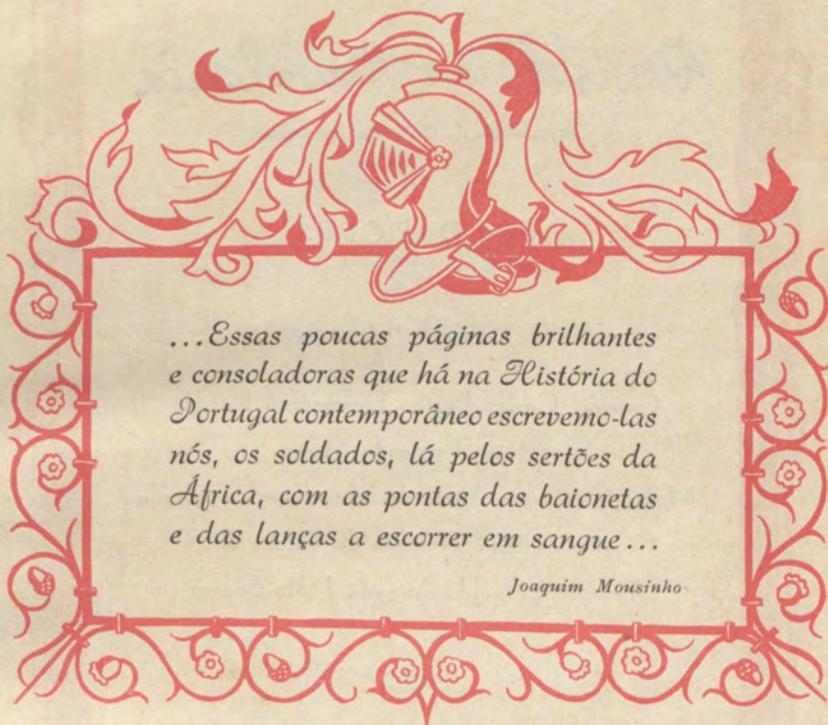




1948



...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 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

COOPERAÇÃO		5
NOVOS RUMOS	<i>General Carlos Ramires</i>	8
PALAVRAS PRÉVIAS	<i>X e 31</i>	19
CARROS DE COMBATE	<i>Capitão Pascoal Rodrigues</i>	27
ATAQUE A POVOAÇÕES E COMBATES DE RUAS	<i>Major Mário Mendes</i>	57
GRANADEIROS BLINDADOS	<i>Tenente Fontes Pereira de Melo</i>	75
HIPISMO:		
ENSINO DO CAVALO	<i>Ten.-Cor. Almeida Ribeiro</i>	88
A MINHA VISITA À ESCOLA DE EQUITAÇÃO	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	97
AS «POULES» DA S. H. P. NA PRIMAVERA DE 1946	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	101
CAPITÃO ANTÓNIO CALADO	<i>João Pinto da Costa (Lumbrals)</i>	107
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUÍSTRE INTERNACIONAL		109
JORNAIS — REVISTAS — LIVROS:		
DO ACUAMENTO EM EQUITAÇÃO	<i>Dr. Alves Simões</i>	117
A TÁCTICA DE CARROS E ANTI-CARROS		128
A TÁCTICA DAS PEQUENAS UNIDADES BLINDADAS	<i>Capitão Bonal</i>	131
A COOPERAÇÃO ENTRE A ARTILHARIA AUTO-TRANSPORTADA E A CAVALARIA		137



# Revista da Cavalaria

7.º ano - n.º 1-2

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Janeiro-Abril

ESTADO MAIOR DO EXERCITO

BIBLIOTECA

N.º ~~6678~~ 4304

Em 24 18 1946

## Cooperação



Mais do que nunca, é necessário hoje na orgânica e instrução dos exércitos, combater a tendência para a formação de compartimentos estanques, anquilosando o aparelho militar tal como uma excessiva centralização de comando.

Se nos velhos tempos, de restritos meios de combate distribuídos por duas ou três armas, cada uma de per si, podia encontrar fundamento para se atribuir o valor primordial para o sucesso, havia alguma desculpa no fomento e criação do espírito de corpo mesmo exacerbado, dando o vulgo à cooperação um aspecto quase de acidente favorável.

Nos modernos tempos em que o valor e diversidade dos meios postos à disposição dos exércitos é enorme, e se demonstra estarem num crescendo longe do fim, não terá justificação possível a criação ou manutenção de circuitos fechados, por exageros de espírito de corporação, pois só da cooperação consciente, compreensiva e oportuna, dependerá qualquer sucesso favorável.

Atribuir-se o predomínio no campo da luta, é talvez contribuir para criar o sentimento de obrigatoriedade do concurso dos

## Revista da Cavalaria

outros em proveito da sua acção, ou seja uma cooperação restringida à servidão do todo em função das possibilidades de uma parte, cujos feitos ou efeitos não poderão ser decisivos em permanência. Cada elemento terá o seu momento de predominância (se fôr possível destacar-se) para o êxito final, sendo indispensável que nele encontre o concurso que lhe é devido e necessário, sem que seja dado por favor, mas sim como dever para o qual deve tender toda a educação e instrução.

Exclusivismo na técnica e uso de certo armamento ou de processos especiais, sem querer tomar conhecimento dos outros, por indiferentes, não será mais do que fomentar a criação de compartimentos estanques, o que parece indefensável pela restrição que acarreta a instrução só dos eleitos, esquecendo que por mais complicada e científica que seja uma técnica, haverá nela sempre uma parte acessível a todos, cuja difusão convirá accionar e não restringir, com finalidade na cooperação. Por grande que seja o âmbito e volume de uma especialização, chegará sempre o momento da sua insuficiência, e o concurso alheio, pouco profícuo poderá ser, se aquele que o presta não avaliar do seu valor, para o que só trará vantagens o contacto e estudo mútuo.

Grande passo para a cooperação é dado pela tendencia moderna para adopção de novos processos e métodos de instrução militar, com o intuito basilar de conseguir exércitos rejuvenescidos, vibrantes e activos.

Marcam nessa tendencia, a educação moral e física, uma predominancia acentuada, levando os novos métodos, até destinar um primeiro período de seis meses, passados em campos apropriados, exclusivamente dedicados, à instrução individual do combatente, sua preparação física e moral, para a qual não pouco contribuirá a acção dos quadros, partilhando a mesma vida de campo dos subordinados, conciliando as necessidades de comando e disciplina com novo espírito de camaradagem, que poderá comparar-se à da equipe desportiva.

Não deixa de ter seu valor ainda, para efeitos de extinção de compartimentos estanques, a tendencia para terminar com quadros saídos de escolas diferentes. Nota-se novo processo (democrático se quiserem mas de efeitos desejáveis) de facilitar o acesso ao officialato de todos que a ele aspiram, passando pela mesma escola e não por escolas diferentes, oferecendo a vantagem de uma formação comum, com suas especializações, tendente à criação de

## Revista da Cavalaria

um espírito comum, favorável a futura cooperação na luta, e com a vantagem ainda, resultante, da convivência entre indivíduos diferentes no desenvolvimento intelectual, contribuindo para a elevação dos menos dotados, mas que marcaram já a sua aptidão para o comando, verificada naturalmente por *tests* psicotécnicos.

No fundo, não será mais do que uma tendência para adoptar caminho apropriado para acabarem as barreiras que marcam uma separação artificial entre a Nação e o Exército.



# Novos Rumos

pelo General CARLOS RAMIRES

(Continuação) (1)

## *No campo estratégico e tático*

**T**alvez não seja impróprio sintetizar no desenvolvimento da *velocidade*, posta à disposição dos exércitos, a causa primária de novos horizontes; velocidade de comunicações de informações e de transportes, de que resulta maior rapidez nas concepções e operações, ou melhor, acentuada preponderância dos princípios da mobilidade, surpresa e cooperação. Foi uma das causas do novo fracasso da teoria de guerra defensiva estática, em favor, desde 1918, para o próximo futuro e pelo menos até ser encontrada contrapartida adequada, se for possível.

O dispêndio económico em empresas guerreiras, é sempre muito oneroso e até certo ponto directamente proporcional ao tempo gasto em as levar ao fim. Daqui o natural desejo para o agressor, de as reduzir no tempo ao mínimo indispensável previdentemente calculado, e a preocupação para o agredido, de demorar a resistência até ao ideal de as transformar para aquele em empresas sem compensações apetecíveis. Foi neste campo que em primeiro lugar deu a aviação um concurso formidável.

Tem suscitado acesas polémicas, há vinte anos para cá o tema aviação, e esta, indiferente a elas, dia a dia confirmou o seu valor, a ponto de, sem o seu concurso ser praticamente impossível a actuação das forças terrestres de certa envergadura.

Ficou bem demonstrada a sua primasia, pela impossibilidade da ofensiva e da vitória sem o seu concurso, podendo prever-se com segurança que o início de qualquer futuro conflito, será a acção aérea, a qual só vitoriosa abrirá caminho à actuação terrestre. E os limites da sua actuação ainda não estão definidos tanto em alcance como em potência.

---

(1) Ver número anterior.

## Revista da Cavalaria

Sem domínio aéreo é impossível qualquer movimento estratégico, quiçá mesmo a sua preparação. Esse domínio só se pode obter pela própria aviação, sendo a defesa terrestre a. a., ainda que aperfeiçoada e digna de apreço, actualmente inoperante, debaixo desse ponto de vista, e sê-lo-á, até que se encontre o aperfeiçoamento que se procura. Para conseguir o domínio aéreo é necessário destruir a aviação contrária, no solo, nas fábricas, ou privá-la de carburantes, e isso só é possível com aviação. Ficou demonstrado ser indispensável para assegurar o triunfo.

Houve quem a predissesse como arma capaz de por si só assegurar a decisão, o que ainda não foi confirmado em absoluto, mas compreende-se que assim seja, contra adversários que não tenham cuidadosamente preparado a sua guerra total; demonstrou, à evidência, ser susceptível de concorrer rápida e primordialmente para a decisão, pela faculdade de actuar no interior do território do adversário, que deixou de estar em segurança por detrás dos seus exércitos, por forma a diminuir apreciavelmente ou mesmo destruir a sua capacidade moral e material de resistência. É um facto que a rectaguarda adquiriu uma importância que parece crescente, e portanto é impossível encarar a defesa sem a sua sistemática preparação, pois é aí que estão instalados objectivos estratégicos justicáveis pela aviação, tais como, concentrações de tropas, campos de instrução, escolas gerais e especializadas, portos, linhas de comunicação rodo e ferroviárias, bases aéreas, etc. e por fim o factor político. Será um aturado trabalho de Estado Maior, com antecedência previdente e a classificar por prioridades, exigindo certa especialização, mesmo o concurso de técnicos.

Ficam ainda ao critério de cada um, as previsões sobre bombas atómicas futuras, que não se fazem nem contestam aqui, mas pensa-se que toda a acção produz reacção correspondente, e crê-se que, para já, não são os temores dos seus formidáveis efeitos suficientes para conduzir imediatamente ao desarmamento, pelo menos sem novas experiências.

A aviação facultou ainda, com manifesta influência estratégica, a possibilidade do transporte rápido de tropas numerosas e potentes, para qualquer ponto do teatro de operações, mesmo para o interior do território inimigo, sem

## Revista da Cavalaria

preocupações com a cobertura terrestre deste. Originou assim o nascimento do terceiro flanco, o vertical, com aproveitamento prático,—estratégica e taticamente,—pela criação de tropas especiais, paraquedistas e aero-transportadas, cujo volume e potência são susceptíveis de produzir efeitos que deixam a perder de vista os dos antigos raides ou grandes manobras envolventes, pela possibilidade de utilizar ao máximo a faculdade da surpresa.

Vem depois, em ordem de importância, o blindado.

A metralhadora com a intransponibilidade dos seus fogos, perdeu a realeza perante a couraça deslocável pelo motor, o que pode ser encarado como uma das causas próximas do fracasso da defensiva estática, em favor do movimento.

Trouxe o potencial necessário para a rotura de frentes organizadas, e o alcance dessa rotura deixou de ser previsto para uma profundidade em acanhada relação com a frente de ataque, para passar a poder sê-lo em medida tão apreciável, que poderá sem sofisma ultrapassar os limites da tática, entrando plenamente no campo estratégico.

Dispondo de apreciável mobilidade aliada a grande potência, alargaram o âmbito das concepções facultando largo emprego do factor surpresa. As Grandes Unidades Blindadas permitem encarar movimentos de largo alcance, uma vez que lhe não falte a protecção aérea, e o seu efeito imediato ou mediato avisa-se do decisivo, pois a par da destruição e paralização de actividades do adversário, facultam em certa medida permanência de ocupação. Para a defesa põem, na hipótese de penetrações profundas, um grave problema de características especiais; a velha cobertura protectora de mobilização e concentração tornou-se completamente inoperante, sem o recurso a volumosos meios adequados.

Se a aviação não encontrou ainda opositor condigno, senão no elemento aéreo, pondo para os beligerantes o tema de conseguir elementos mais velozes, melhor armados e de maior raio de acção, o mesmo não acontece com o blindado, pois fora do elemento similar, tem já poderosos inimigos, que se aproveitam bem das suas fraquezas, e que além de condicionarem apreciavelmente o seu emprego suscitam

## Revista da Cavalaria

para o futuro problemas, que a não serem devidamente resolvidos, podem restringir bastante a sua utilidade.

A batalha de Cannes, clássico exemplo de duplo envolvimento, continua em favor, sendo a manobra ambicionada em primeiro grau em tática e estratégia.

A fraquesa relativa dos flancos é sempre tentadora para quem decide operações ofensivas, pela larga colheita de sucessos que faculta, em relação ao esforço produzido, e quando por muito fortes ou bem apoiados induzem a não tentar a acção por eles, recorre-se a sua criação pela rotura frontal.

Na sua forma genérica, o ataque de rotura é encarado como ontem, porém com *poderoso apoio aéreo, maior apoio de artilharia, previsto para maiores profundidades*, e com ritmo *mais acelerado de execução*.

A *aviação*, começando pela criação da superioridade aérea, pelo menos local, sem a qual é hoje impossível tal acção, cria impossibilidades de deslocação para as reservas inimigas, acompanha directamente a progressão do ataque, e coopera com ele por meio de ataques ao solo.

Deixou de ser necessária a superioridade absoluta de efectivos para romper uma posição defensiva fortemente organizada; o poder aéreo e facilidades de concentração rápida, *permitem* atacar aqui ou ali, com efeitos capitais, dada a surpresa e impossibilidades para o defensor de deslocar a tempo as suas reservas. Claro que se a superioridade aérea é apenas local, o alcance da acção ofensiva será mais limitado.

A *artilharia* cujo número e calibres, são mais consideráveis recorre com mais frequência a barragem rolante, apesar do elevado dispêndio de munições, e desce no apoio da infantaria e carros, até deslocações que permitem tiros directos a curtas distâncias, para destruição das defesas inimigas. Para a preparação é utilizada em poderosas massas que a sua actual mobilidade faculta, atingindo grandes densidades que permitem em curtos prazos conseguir a destruição e neutralização dos objectivos mais perigosos, missão esta que aliás mantém em todas as fases do ataque. O acompanhamento da infantaria é encarado mesmo através da brecha.

## Revista da Cavalaria

A maior profundidade encarada para o ataque, consequência lógica da maior profundidade das actuais frentes organizadas, obtem-se pela adopção de dispositivos mais profundos que possam alimentar o esforço sem soluções de continuidade, e aproveitar as possibilidades resultantes de maior e mais eficiente protecção de aviação e artilharia.

O recurso à utilização do flanco vertical, permite em certos casos, pelo lançamento de paraquedistas ou tropas aero-transportadas, marcar um objectivo de uma fase da progressão, sincronizando no tempo esse lançamento com a progressão das tropas terrestres. É fácil avaliar o valor de manobras desta natureza, que permitem encarar uma acção na rectaguarda da própria posição defensiva inimiga, qualquer que seja o volume ou forma e direcção de actuação das tropas aero-transportadas, as quais em potência crescente dia a dia, jogarão com todas as possibilidades do factor surpresa; as possibilidades do seu emprego, tanto como ponta de lança, como depois de desencadeado o ataque principal, foi já praticamente demonstrado.

*Ritmo mais acelerado* na execução, indispensável em face da maior profundidade das actuais posições defensivas, e da necessidade de não dar tempo ao adversário para reconstituir os seus fogos, após o lançamento do ataque. Consegue-se tal aceleração, à custa de neutralização simultânea em toda a profundidade da posição inimiga, e pela manutenção da intensidade do esforço inicial de progressão — quando não em aumento progressivo até certos limites — com redução de distâncias na profundidade do dispositivo de ataque, e ainda pela manutenção de íntima cooperação entre todos os elementos empenhados, mesmo à custa de prévios treinos especialmente adaptados à operação a realizar.

Executada a perfuração, dados os poderosos meios postos em acção, e mantida a superioridade aérea imprescindível, estão criados os flancos por onde os rebatimentos terão lugar; de resto as penetrações em dedo de luva não são mais encaradas como muito perigosas como outrora.

Em face dos modernos meios materiais, a Defensiva Estática deixou de ter valor absoluto como doutrina. Posições defensivas capazes de constituir uma barragem intransponível para o adversário, só podem ser encaradas por relati-

## Revista da Cavalaria

vamente pouco tempo, e enquanto este não possuir e reunir os meios adequados à sua perfuração ou flanqueamento.

Logo nos inícios da Guerra Mundial se constatou a inoperância das P. R. com dois quilómetros de profundidade e suas duas barragens de fogos contínuos. Tentando resolver a dificuldade, recorre-se a maiores profundidades — da ordem das dezenas de quilómetros — e multiplicam-se as barragens, mas tudo resulta ineficaz perante adversários, cujos recursos se não esgotam com facilidade.

Nasce a defensiva elástica, que no fundo pode muito bem ser encarada como uma acção retardadora de grande estilo, isto é troca de terreno por tempo necessário a movimentos estratégicos, ou a arranjos políticos. Já não é uma P. R. única de grande profundidade, são posições sucessivas, ou talvez melhor contínuas em profundidade por todo o território a perder, onde quer que ofereça condições de defesa. E assim se cai numa defensiva que abrange todo o território que é possível perder antes do recurso à rendição.

Parece que a doutrina da Defensiva Estática também não foi poupada à influência da «velocidade», pois pouco tempo esteve em favor. Talvez se não tenha entrado bem em consideração na sua concepção, com o facto de que uma guerra hoje, não acaba sem grandes modificações nos meios materiais e nas doutrinas do seu emprego, que se operam no seu decorrer, em consequência não só do anseio em superar o adversário, como na necessidade de opor meios adequados aos que o adversário utiliza, e que não são necessariamente idênticos aos do último conflito.

No fundo, de imutável, só o terreno, com as possibilidades que oferece ao que a ele recorre para compensar deficiências ou adquirir vantagens, possibilidades naturais ou artificiais, aproveitadas e reforçadas conforme o partido que haja conveniência em tirar dele, mas sempre com um limite no tempo, previsto para um esforço compensador.

Continua porem a preocupação do obstáculo como meio de reforçador da defesa, pelos problemas que põe ao atacante, e entre esses obstáculos, os aglomerados urbanos estão em grande favor, e compreende-se que assim seja, pois além de serem um conjunto de desfiladeiros a vencer, sempre cortam uma ou mais vias de comunicação, sobre as quais se impõem

## Revista da Cavalaria

soluções de continuidade à progressão do adversário. Em primeira análise, a defesa de povoações ao longo de estradas, pode ser encarada como uma luta contra a «velocidade» do adversário, além do desgaste que subsidiariamente lhe produz; parece voltar-se à Idade Média com o sistema de castelos, os quais, ou eram conquistados originando correspondente perda de tempo e desgaste, ou cercados originando imobilização de efectivos naturalmente necessários para o esforço principal do invasor, quando não a sua paralização temporária e por vezes definitiva, ou eram deixados incólumes à retaguarda com as consequências inerentes para as linhas de comunicações. Apresentará o futuro novos problemas de fortificação? Talvez.

Entretanto, a outrora tímida doutrina que impunha ao ponto de apoio ou centro de resistência a organização por forma a poder resistir depois de ultrapassado ou cercado, está em franca actualidade; é na verdade, a única forma de poder continuar contribuindo para a defesa, sempre com probabilidades de libertação por efeito de contra ataque com algum sucesso, para o qual também assim contribuirá.

E, entrando em consideração com o grau de aperfeiçoamento atingido hoje na observação à custa da aviação, quer observando directamente, quer por fotos, e nos processos de transmissão à custa sobretudo das rádio-comunicações, hoje tão proficientemente difundidas, concebe-se que à «velocidade» com que é possível e necessário conceber operações, tem de corresponder velocidade na execução, única forma de tirar eficientes frutos de situações que variam em proporção correspondente.

No momento actual, transparece nítida tendência para o comando ou direcção única na preparação e emprego das forças chamadas a cooperar nas operações ofensivas ou defensivas, que qualquer governo se propõe. Há nações onde o caso está resolvido pela organização de um Ministério de Defesa Nacional, que abrange as forças de terra, mar e ar; outras adoptam modalidades diferentes, mas no fundo o processo tende para que o resultado seja idêntico, ou seja a estreita cooperação entre todas aquelas forças, que somente essa direcção única pode garantir, evitando assim atritos que reputações, doutrinas ou processos privativos possam

## Revista da Cavalaria

originar, com os consequentes resultados de protelar ou prejudicar concepções convenientes. No fundo, também a «velocidade» não é estranha a tal doutrina.

### *Na defesa das pequenas potências*

Perante os dispêndios actualmente exigidos pelos conflitos armados, em volume só comportável por povos com elevado potencial militar, agravou-se o problema da defesa dos pequenos países.

Ora, a renúncia à defesa parece só dever ser encarada, quando tal seja adoptado pelas grandes potências alçapremadas a condutoras da humanidade, e por pequeno que seja o significado militar de um pequeno povo, ele pode e deve ser sempre proporcional ao seu volume populacional e riqueza. Nem há, por enquanto outra solução para o dilema.

Ainda que as hipóteses mais em favor de momento, sejam só para serem encarados conflitos de carácter geral, neles as pequenas potências terão de entrar como factores, seja pela situação geográfica de seus territórios, seja pela colaboração ou auxílio que mesmo um pouco à margem do conflito possam prestar, seja ainda pelo interesse militar ou ideológico que representam para qualquer dos grupos contendores. E por maiores que sejam os seus interesses e desejos em se manterem e viverem à parte da luta de interesses estranhos, estarão sempre sujeitos a sofrer consequências das questões entre os grandes.

Parece ordenar aqui a boa previdência, que desde longe se tome um caminho no sentido de viver na esfera de influência de um dos grupos ou de uma das potências condutoras dos destinos da humanidade—por alianças, bem entendido—para com tempo se tomarem as disposições convenientes ao esforço a produzir.

Mas não deve alimentar-se a ideia perigosa de que tal atitude será o suficiente para estar a coberto de qualquer agravo. Ninguém quebrará uma lança, mesmo velha que seja, pela saúde e salvação de um pequeno povo, se isso não convier aos interesses em jogo—mesmo ideológicos,—e sobretudo se o momento não for propício a atitudes de intransigência. Cada um tem de contar sobretudo com o seu

## Revista da Cavalaria

esforço próprio; os auxílios, se vierem, serão proporcionais a esse esforço, e só se efectivarão clara e praticamente quando tal for oportuno, o que pode acontecer tardiamente.

Isto significa, no fundo, que a hipótese de uma agressão isolada é também aceitável. As coisas podem passar-se assim:

«Eu preciso para minha defesa que me dêis isto ou aquilo» diz um; responde o segundo que precavido apurou unhas e dentes, «Não dou»; o primeiro a quem de momento não convém conflito aberto, torna-lhe, «Está bem, mas fica sabendo que chegado o momento dás para cá o osso com alguma carne por cima, ficando-te a pele com tais rasgões que não sei se os teus amigos poderão consertar-ta». E, se aos amigos não interessa de momento acudir senão com encorajamentos morais, não reste dúvida que o conflito restringido a duas potências é hipótese previsível.

Quer o objectivo imediato de uma agressão seja a eliminação como factor económico e político, quer seja a ocupação, pura e simples, no fundo, é e será sempre, impor a vontade pela força a quem a ela se não sujeita de outra forma.

Contra a eliminação ou destruição é defensável a preparação militar no sentido de evitá-la pelo menos totalmente; contra a ocupação, justifica-se a preparação militar tendente a torná-la o menos efectiva possível, ou seja, tão onerosa, que não ofereça grandes compensações.

O procedimento de algumas pequenas potências na Guerra Mundial, marca um caminho a seguir, pois demonstraram à evidência, não ser uma utopia a sua luta defensiva, e que é preciso contar com ela. De resto não se valorizam alianças só com boas intenções.

Tudo isto significa, por um lado que é necessário preparar o exército em moldes de organização moderna, para poder ser tido como um valor real pelos aliados, e por outro significa também, que a luta isolada, ou deficientemente apoiada, terá de ser encarada, mesmo para além da ocupação, recorrendo-se se necessário, à guerra de guerrilhas, o que ficou demonstrado não ser ainda hoje para desprezar, sendo uma das formas de poder continuar contribuindo para o resultado final, tal como um centro de resistência que se

## Revista da Cavalaria

mantém cercado até ser libertado pelo contra-ataque, ou até ao esgotamento.

Ora, em estratégia e tática a hipótese mais perigosa é sempre considerada fundamental, o que justifica uma doutrina de guerra e uma preparação, que ponha quanto possível de parte as improvisações.

Não há dúvida que a guerra de guerrilhas surgiu quasi sempre mais ou menos espontânea como recurso de um povo que não quer deixar de afirmar o seu direito à vida, mesmo depois de ocupado o seu território, mas também não é menos verdade, que se for previdentemente preparada, sem prejuízo da organização normal necessária e conveniente, ela deve resultar apreciavelmente mais eficiente. De resto, a forma como será amanhã iniciada uma invasão, não é difícil ser prevista com muitas probabilidades de acertar, e o recurso a operações de pequena guerra pode ser consequência disso.

A Guerra Relâmpago — está em moda o termo — foi sempre supremo desideratum de todos os invasores, em todos os tempos, pois que quanto menos tempo se gastar em esmagar o adversário, menor será o dispêndio e portanto maiores os lucros. E como essa espécie de guerra pode encontrar — quando ligada ao terreno — séria oposição pelos obstáculos que um adversário precavido não deixará de acumular nas suas fronteiras, (o que pode ir até à não construção de vias de comunicação ou sua destruição prévia), naturalmente será a via aérea utilizada em grande escala logo de início.

Assim uma nação cujo território seja pouco extenso, deve calcular que um poderoso adversário, além de iniciar a agressão com poderosa acção aérea sobre centros vitais, lançará tropas aero-transportadas nos locais onde maiores probabilidades houver de paralizar a defesa. E, não será destituído calcular que, sincronizado com o lançamento aéreo dessas tropas, a que não serão estranhos blindados, a invasão clássica terrestre terá logar com as características de velocidade que o motor faculta, e a aviação protege.

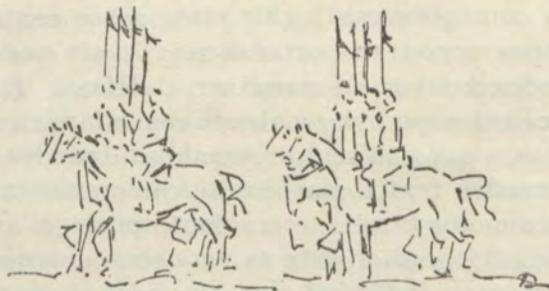
Perante tal eventualidade as pequenas potências têm de preocupar-se, em durar até que as alianças, se as houver, surtam seus efeitos pela efectivação de auxílios, recorrendo se necessário e conveniente à defesa concentrada onde o

## Revista da Cavalaria

terreno melhor o permita, ou recorrendo à pequena guerra sempre causticante para o ocupante, afirmando assim e na falta de melhor, a sua insubmissão.

Para tal hipótese as preocupações de cobertura não podem deixar de primar, não só a clássica cobertura terrestre com meios adequados, garantia de mobilização e concentração, mas também a cobertura interior sobretudo aérea, a qual abrangerá efectivos em tal volume para acudir em força aos pontos críticos, e guarnecer barragens interiores previstas, que só poderão ser encarados pelo largo recurso ao sistema miliciano ou outro similar. Parece que já há exemplos dessa natureza.

Evidentemente, isto só será possível, com adequada preparação moral, intelectual e material, que deverá estar permanentemente actualizada. Preparação moral, sem a qual não haverá luta por excelentes que sejam as armas de que se disponha, não lhe sendo estranha como coadjuvante do patriotismo, a questão social, tendente a elevação do nível de vida da população, por forma a existir nítida consciência colectiva do risco de perder qualquer coisa que o individualismo moderno muito aprecia; intelectual, sem a qual não será possível o recrutamento de elementos capazes de servir os meios modernos; material, adequado à doutrina de guerra a adoptar. Ora, se a preparação material e intelectual é assunto quasi exclusivo de governos, a moral, não é estranha a acção individual.



# Palavras prévias

por X e 31



Dentro da rapidez com que hoje se tem de trabalhar vistas as transformações resultantes, em todos os meios, da Guerra Relâmpago (de 6 anos!), é bem possível que o título a seguir escolhido seja alterado ainda antes de findarem as breves e despretensiosas palavras que oferecemos à nossa Revista.

Se Sua Ex.<sup>a</sup> a Bomba Atômica nos permite e se a Senhora D. Couraça nos deixa aproximar, sairemos do abrigo e diremos:

*«Ena pai! Isto é que são os tanques? — Olha! olha!... tantos e tão juntinhos! Foi com isto que eles disseram «ai dos fracos»? Quais os que ainda mandam afinal? — parece que são os fracos com Cabeça forte.*

*Mas oh! 31: explica-me lá o que é isso da cabeça? — Cabeça quer o nosso Furriel dizer que é o nosso Alferes por ser o nosso chefe. Também ao nosso Presidente chamam Chefe e como ao Dr. Salazar também: querem eles dizer com isso que com Cabeça boa os fracos ficam fortes e com cabeça má não há forças que resistam».*

Mas antes de mais, começo por prestar a minha homenagem ao pequeno grupo de Cavaleiros que, animados das mais nobres intenções, — as de bem servir a Arma e consequentemente o Exército e a Nação —, foram os iniciadores deste grande Monumento, desta grande Pirâmide que a Cavalaria vem erguendo; a minha admiração por eles e por todos os distintos colaboradores que têm contribuído para que a nossa Revista, a despeito de todas as vicissitudes por que vai passando, nos forneça um manancial de conhecimentos (técnicos, táticos e equestres) deixando assim bem patente que tem cumprido a nobre missão a que se propuzeram os seus audaciosos empreendedores.

## Revista da Cavalaria

A tarefa vai sendo árdua, mormente agora que de novo apareceram dúvidas sobre a necessidade da Cavalaria, Arma de que a Revista é o Baluarte de roda do qual nós os cavaleiros adoptaremos a defensiva sem espirito de recuo — se tanto for preciso.

Com a Direcção m/1944, a Obra passou a empregar um Cimento de marca garantida e comprovada em todos os campos da actividade da Cavalaria e não é difficil afirmar-se que a *Revista da Cavalaria* perdurará tantos anos quantos de vida tiver a nossa Arma.

\*

Se a tarefa tem sido trabalhosa, como é de calcular, e se tudo quanto é difficil é honroso, pergunto à Consciência que, sob as vestes esfarrapadas da mentira, é sempre a Verdade que a sós, sem ninguem mais nos ouvir, grita de tal maneira que até, por vezes, nos chega a . . . ensurdecer!

Cumpriste já com o teu Dever? Se é honroso esse serviço porque não tentas fazê-lo sem que sejas nomeado? — Responde a Consciência: «Justificado. Mais vale tarde do que nunca. P'ra diante: . . . mais tremerias se soubesses onde te quero levar».

Porque te serves do anonimato? Não sabes tu que o anonimato, por vezes, é uma manifestação de cobardia e, sendo assim, tu desonras a tua Arma e não és digno de collaborares na *Revista da Cavalaria*?! — Responde a Consciência: «Justificado. Se é por vezes, não é sempre. Nunca até hoje serviste de outrem para atacar terceiros: seria a 1.<sup>a</sup> vez!».

\*

*Ideias antigas, ideias modernas, a Cavalaria sempre na mesma: sorri cortezmente . . .*

Já se podem considerar muito antigas as ideias que outros formam sobre a desnecessidade da Cavalaria nos Exércitos. A guerra de 1914 findou, como sabemos, com a estabilização das frentes: o fogo deteve os combatentes, in-

## Revista da Cavalaria

distintamente, e os Cavaleiros, apeados, passaram a combater lado a lado com os seus irmãos Infantes e Artilheiros. Disse-se então que a Cavalaria não podia cumprir as suas missões devido ao fogo das metralhadoras adversas e que ela se dispensava visto a Aviação poder substituí-la como órgão de informação do Comando em Chefe e, possivelmente, em todos os escalões.

Todos os exércitos se prepararam para fazerem face ao fogo fixante m/914 — uns mais do que outros — e a Cavalaria aumentou a sua dotação em armas automáticas e engenhos, passando a ter uma maior mobilidade (capacidade de manobra) que afinal varia sempre na razão directa da protecção e potência de fogo de que qualquer tropa dispõe. Passou a Cavalaria, para cumprir as suas missões, a poder manobrar a cavalo fixando pelo fogo e com a vantagem de — dada a máxima fluidez do seu meio de transporte — rápida e inesperadamente a interromper o combate num determinado ponto e tornar a atacar em pontos afastados, embora estes, inacessíveis aos mais «T.T.»: passaram os detractores a chamar-lhe «Infantaria a cavalo».

Veio a guerra Relâmpago, na era da Indústria, — aço que ataca e aço que se defende —, e todas as Armas, para cumprirem parte das suas missões, tiveram de se proteger com a Couraça (até a Cavalaria voltou aos seus tempos antigos de «Couraceiros»!) e os detractores deram-lhe o nome de «Infantaria moto-mecanizada» só porque os outros se «couraçaram» também. E, no seio dos relâmpagos nesta tempestade de aço, parece que ela ainda não mudou as suas características e que, por ter sido sempre uma Tempestade, se tornou apenas mais difícil de Comandar, pois:

- para cumprir as suas missões continua a dispor dos elementos mais fluidos, os mais «T.T.» (1.º - o homem; 2.º - o cavalo. Temos visto muitas fotografias de blindados com «ventre ao léu», mas ainda não vimos uma: dos tanques, atados uns aos outros, a treparem os Alpes; a fazerem a «descida da Fonte», da «Avenida», da «Atalaia» e nem a da «Ribeira»);
- para cumprir as suas missões (no campo estratégico) deram-lhe maior velocidade; em terrenos acessíveis

## Revista da Cavalaria

aos blindados e aos cavalos (no campo tático) ainda uma maior mobilidade; e, duma maneira geral, maior potência de fogo aliada à protecção.

\*

Se aos detractores (torpedos humanos e verdadeiros paraquedistas nas ideias) não lhes interessa a «aterragem», aos duvidosos, também não interessa aguardar a história detalhada do que foi a actuação da Cavalaria:

- na campanha da Polónia: a Cavalaria Couraçada contra a Cavalaria a Cavalo;
- na campanha da França: a Cavalaria Couraçada contra a hipo-moto-mecanizada; e
- na campanha da Rússia: a Cavalaria hipo-moto-mecanizada (moderna, instruída e apetrechada convenientemente) contra a Couraçada.

É certo que a guerra relâmpago na França e na Polónia — nesta mais do que naquela — fez «faisca» e abalou profundamente a Cavalaria a Cavalo mas, é fora de dúvida que não deixa de ser cedo de mais para conclusões garantidas.

Não disse o Ministro da Defesa Nacional da Alemanha, país da moto-mecanização: «... Onde a Cavalaria em 10 vezes não fez nada, em 9 foi por culpa do Comando...»?

Porque num ou noutro teatro de operações a Cavalaria Couraçada provou, pode afirmar-se, que ela é uma regra para todos os teatros de operações e em todos os países? Porque um Exército irrompeu frentes com os blindados, alargou as brechas, desorganizou as retaguardas dum outro, todos os Exércitos se devem preparar somente para a Batalha Ofensiva ou fazerem como o «macaco desmoralizado» pondo de parte até a defesa passiva, só porque a linha Maginot foi perfurada?

Não são as condições políticas, económicas e geográficas que imperam na modalidade da Batalha a adoptar-se em cada país? (Não se diga que na Defensiva se exclui o Espírito Ofensivo). Não são as condições topográficas que determinam a escolha da modalidade do combate num ou

## Revista da Cavalaria

noutro teatro de operações e num ou noutro sector? (não se diga que no combate defensivo — e até naquele em que a tropa se defende sem espírito de recuo — se exclui o contra-ataque, pois o espírito é não recuar e, quem avança, embora mais tarde tenha de voltar à posição de partida, defende-se com «espírito de avanço»: o «recuo» vai ficando, assim, cada vez mais para trás...). E se quem ofende tem o seu moral escudado na blindagem e o Ofendido em geral tem mais oportunidade para um melhor aproveitamento do terreno, — sabido que existem certas modalidades de operações (guerra de guerrilhas e guerra de montanha) hoje modernizadas com os processos e meios fornecidos pela Guerra Relâmpago aliados ao natural espírito agressivo característico e ao Moral que preside sempre ao atacado, — devem por isso todos os países optar pelo Exército totalmente motorizado? — São tudo Regras mas... o pior são as excepções (alterações) que aparecerão sucessivamente e que colocarão finalmente o alferes — o Comando executante — com o espírito ofensivo blindado: abandonando por completo a blindagem natural do terreno e, a sua tropa, entre um coberto e uma viatura blindada preferindo sempre esta: Motor e sempre motor mas... cuidado, muito cuidado!

\*

Por mais remoto que venha a ser um estudo sobre a Cavalaria e as outras Armas e por mais que caminhemos na modernização dos meios — a despeito de todas as surpresas técnicas — há uma verdade que vai perdurando sempre, muito embora, por vezes, queiram «meter os meios pelas missões».

O Comando, em todos os escalões também necessita dum órgão informador — informação garantida no espaço e no tempo, embora não ultra-rápida e muita afastada mas, permanente e precisa nos seus detalhes; as tropas necessitam duma cobertura, por vezes relativamente afastada e sempre o mais rapidamente instalada: o resto é questão de... nomenclatura.

Está há muito posto de parte o estudo da «máquina de fogo» partindo dos nomes (cano e c. da culatra-1 culatra

## Revista da Cavalaria

móvel-2,... mas como não nos lembramos do 3... não se diz o 4!) e usa-se já com vantagem, esse estudo, partindo-se da *função* que cada peça desempenha no conjunto. Para que preocuparmo-nos com os nomes dos Órgãos e a forma ou os meios pelos quais eles desempenham as funções privativas, na máquina Exército?

O motor deve prevalecer sempre no nome a dar-se a qualquer peça?

Veja-se o que se passa por exemplo com a nomenclatura Pelotão de Cavaleiros Regimentais, Pelotão de esclarecedores a cavalo, esclarecedores ciclistas e esclarecedores motociclistas! Seguindo a opinião de um Infante francês parece que teremos de arrepiar caminho, andando para trás, tal era já a velocidade adquirida, pois a função tem sido sempre a mesma: a vigilância de roda do seu Regimento poupando as pernas aos seus subordinados. Acha ele que são preferíveis os Esclarecedores a cavalo visto que os motociclistas, surdos pelo ruído dos motores das suas máquinas, não podem vigiar eficazmente o terreno, além do peso morto que representa sempre a motocicleta. O silêncio não é necessário á vigilância? à surpresa? e esta não é quase o factor primordial para o sucesso de algumas operações? Sendo assim, voltemos, no caso em objecto, para trás e ainda estamos a tempo. Chegaremos outra vez: aos Esclarecedores a Cavalo mas... proibido o nome de Cavaleiros Regimentais porque o Cavalo... já não se usa!

Já que entramos nas nomenclaturas seguem-se perguntas:

Se há combatentes nos tanks anfíbios e Infantes do ar, porque aqueles não serão Marinheiros da terra e nós outros, Cavaleiros do motor ou de aço? Se nesta luta feroz entre o calibre anti-carro e a espessura da blindagem, com o consequente aumento de peso duns e doutras, em vez de «tigres» e «panteras» chegarmos, num futuro mais ou menos próximo, às «tartarugas», casamatas estáticas, e finalmente aos «fortins blindados», não estaremos outra vez na estabilização das frentes m/914, pois já se registaram nos blindados calibres idênticos aos canhões potentes da Artilharia?! não seria melhor usarmos todos os nomes de artilheiros de aço?

Na campanha da Noruega foram transportadas divisões alemãs em aviões (cada Divisão com 3 Regimentos) divisões

## Revista da Cavalaria

que ocuparam os portos donde foi iniciada a invasão: a verificar-se a hipótese anterior passaremos todos a ser Infantes, Artilheiros e Cavaleiros do ar? O Exército deixará por isso de necessitar do Órgão de conquista e ocupação (Infantaria) do Órgão de preparação e neutralização (Artilharia) e dos órgãos de Informação (Aviação e Cavalaria)? Não faltarão respostas mas serão sempre trabalhosas.

Na presente fase evolutiva o que se verifica é que todas as Armas modernizaram os seus meios e processos, usaram «novo calçado», e nada mais; restando, que aguardar o futuro dos «tartarugas» para se saber se esse calçado é o mais garantido para suportar o peso «Atlas» que pretendem. Parece que nem nós, nem os nossos Irmãos terão de pedir a transferência para outra Arma.

Que o espírito do Corpo, em cada Arma beneficia esta, não temos dúvidas; que o espírito da Arma (além de certos limites) dentro dum Exército, beneficie este, é assunto para muita controvérsia.

A talhe de foice e mais para justificarmos o título que escolhemos do que por espírito de crítica (— pois não ofende especialmente nem Infantes, nem Artilheiros e nem Cavaleiros, no entanto os nossos parabens aos Aviadores e Engenheiros) — vamos transcrever o que lemos algures. É resultado do espírito de observação no Exército Francês, tem certo espírito que, como qualquer, é também um Espírito a considerar-se neste mundo das Almas.

Dizem, que:

«O general dá uma ordem ao Infante — O Infante como é um tanto *estúpido* (o itálico é do observador nacional) não compreende o que o general quer, mas vai e ataca o inimigo.

O general dá uma ordem ao Artilheiro — o Artilheiro compreende-a perfeitamente, mas como é *muito mais hábil* que o general, vai e procede por forma completamente diferente.

O General dá uma ordem ao cavaleiro — o cavaleiro *sorri cortezmente* e vai levar os seus cavalos à data de água e dar-lhes ração» — bem podia seguidamente cumprir a ordem...

## Revista da Cavalaria

(Houve a preocupação das letras grandes porque essa citação é dum Infante estrangeiro a propósito, salvo erro, de num Jornal ter vindo escrita a Infantaria com «i» pequeno). O Campo da Batalha, o campo da Honra é vastíssimo: nunca nos há-de faltar terreno e deixemos o «espírito ofensivo» para só o empregarmos contra o inimigo comum.

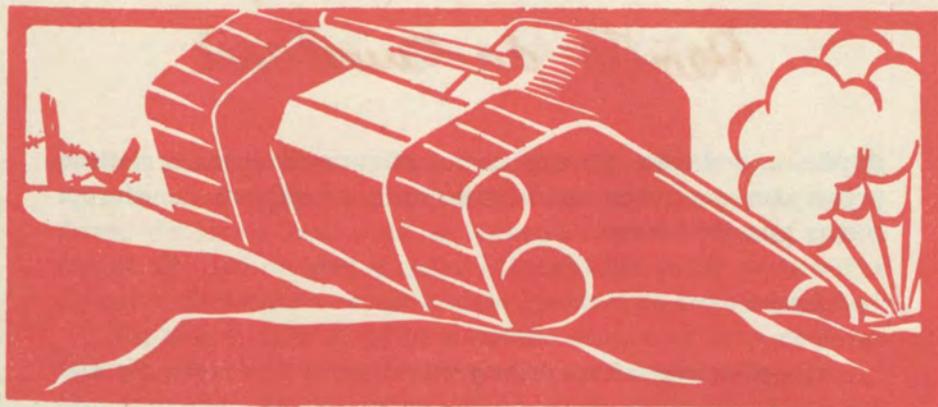
O espírito do Soldado de Portugal, para nós Cavaleiros está bem expresso nas palavras que o Grande Mousinho dirige ao seu discípulo, citando elegantemente, as baionetas primeiro e as lanças depois quando umas e outras escreveram páginas de ouro. Hurrah! pelos Cavaleiros Portugueses do Mar, Ar e Terra.

Se a ordem atrás transcrita fosse dada por um General m/ Mousinho de Albuquerque...

*«Oh! 31 tu ofindeste alguém? Eu, não. E tu? — Também não. Então alebanta-te home!: traz lá água (data de água), chêga-l'óleo (ração). Vê lá essas rodas! (êstes bichos panteras e tigres até com o cuidado que a gente tem que ter com os seus pés... alembra as nossas alimárias!) e... vamos depressa cumprir a órde do nosso General: as órdes que Êle dá são sempre para o bem da nossa Pátria, da nossa Família e... morra home mas fique fama».*

Por agora terminamos estas invaliosas palavras que não desmentem o velho ditado de que «as palavras são como as cerejas» e assim a sua longa extensão traiu a sinceridade com que as iniciamos, mas... tenham paciência; oferecemo-las à *Revista da Cavalaria* como prova da nossa admiração pelos seus fundadores: era uma dívida antiga que tínhamos para com eles e que só a muita benevolência daqueles que se dignarem lê-las relevará que nelas se repise o que por outros já foi dito com mais arte: são apenas umas pedras que se transportaram para o local da Construção.

Perante a nossa Consciência entendíamos que devíamos acorrer voluntariamente ao Serviço da Escala Honrosa da *Revista da Cavalaria* sabido como é que «serviço iniciado é considerado como executado».



# CARROS DE COMBATE

- Características
- Missões gerais
- Emprego
- Evolução ; classificação
- O Carro «Valentine»

Dos apontamentos  
do Cap. PASCOAL RODRIGUES

## I — Estudo das suas características

**A**o considerar-se as *Características dos Carros de Combate*, sob o ponto de vista táctico não há que atende-las senão nas suas linhas gerais dada a constante evolução em que eles se encontram.

Nestas condições encaremo-las então, sendo certo que os princípios em que assenta o seu emprego táctico são fixados por essas características.

Da própria definição de «Carro» em que se pode dizer que é uma arma ou conjunto de armas montadas num dispositivo capaz de se deslocar através do campo e com uma blindagem que lhe assegura uma certa invulnerabilidade, se

## Revista da Cavalaria

impõe a dedução de um certo número de características principais e outras secundárias que ao «Carro» conferem certas possibilidades.

Assim :

1) — *Características principais :*

- Armamento
- Mobilidade
- Blindagem

2) — *Características secundárias :*

- Condições manobreadores
- Acção de esmagamento
- Autonomia
- Condições de visibilidade

Descriminadas as suas características principais e secundárias, vejamos então cada uma delas, em função do combate :

Armamento :

Ao carro impõe-se :

Reduzir resistências ainda que protegidas ;  
Combater contra carros ;  
Bater com eficácia certos objectivos mesmo marchando ;  
Disponer do número de munições suficiente para conduzir uma acção, dada a dificuldade do seu remuniamento.

Da missão imposta ao carro se tem de verificar que o seu armamento tem de ser potente e múltiplo ; potência que lhe é dada pelo canhão, e que além deste, doutra ou doutras armas necessita que lhe permitam neutralizar outros objectivos e destruir objectivos animados que ao carro se podem apresentar apenas momentaneamente — metralhadoras.

Por se ter de considerar os objectivos que no Campo de batalha se podem encontrar não há hoje Carro que não

## Revista da Cavalaria

possua aquelas duas armas, sendo certo mesmo que muitos teem mais do que uma metralhadora, mais frequentemente duas, de forma que uma se encontre na torre com o seu campo de tiro de 360° e outra colocada em parte mais baixa do carro de forma a evitar o mais possível os ângulos mortos.

No respeitante a calibres dessas armas, se se pode dizer que no tocante à metralhadora em muitos carros esses calibres são iguais ao das outras unidades do respectivo Exército, o mesmo não acontece com o canhão, porque devido à eterna luta da bala contra a couraça, devendo êle ser de forma a ter eficácia contra as blindagens dos Carros inimigos, a constante evolução daquelas não permite evidentemente fixar um tipo, se bem que será preciso não esquecer que o aumento da blindagem traz consigo o aumento do peso do carro e portanto a diminuição da mobilidade que tão necessária é ao carro, ao mesmo tempo que o aumento do calibre do canhão traz consigo um crescente aumento do peso das suas munições, que só pode ser compensado pela diminuição do número de munições, o que evidentemente acarreta grave inconveniente.

Além destas armas, há carros que dispõem ainda de lança chamas para a destruição de objectivos que não possam bater, tais como objectivos colocados entre rochas, ou em pontos inacessíveis aos carros, ou objectivos blindados; podem ainda dispor de lança fumos para momentaneamente cobrir o campo de tiro duma arma inimiga ou esconder ao inimigo uma manobra a executar.

### Mobilidade

A mobilidade de um carro de combate depende do seu motor e do seu sistema de rodagem; aquele com uma potência proporcional à sua tonelagem, de forma a permitir atingir uma velocidade que diminua a sua vulnerabilidade, pelos seus rápidos movimentos, e a sua rápida deslocação em estrada, este em sistema de lagarta com roletos guias simples ou duplos a fim de lhe aumentar a sua facilidade de se mover em todos os terrenos.

Enquanto que por um lado os motores se têm aperfeiçoado de forma a diminuir toda a possibilidade de avarias,

## Revista da Cavalaria

em extremo graves, sobretudo na zona de combate, por outro o sistema de rodagem se tem aperfeiçoado, tendendo-se hoje para a lagarta em que por meio de roletos guias duplos se evita em terrenos maus ou muito variados a sua saída daqueles.

### Blindagem

Ao analisar-se esta característica há que considerar a sua íntima ligação com o peso do Carro e portanto também com a sua velocidade, donde o contrariarem-se Blindagem e Mobilidade, duas características absolutamente essenciais aos Carros.

Tornando-se assim incompatíveis, duas teorias se formaram, de maneira a dar à célula blindada, o rendimento necessário.

### De facto:

No Carro deverá predominar a ideia da velocidade?

Ou deverá antes predominar a ideia da sua blindagem e armamento?

Dada a sua incompatibilidade houve que optar pela existência de carros de tipo diferente, com pesos e blindagens diferentes, mas de forma que a blindagem não deixasse de ter sempre uma certa espessura, a fim de garantir às guarnições a necessária protecção, não só contra o fogo de metralhadoras como ainda contra o do anti-carro, sem que contudo essa blindagem deixe de permitir a obtenção de uma apropriada velocidade.

A gama de blindagens é bastante variada, sobretudo função da concepção das missões para que os carros foram construídos.

Poder-se-á apresentar nos carros modernos uma blindagem mínima de 20 a 30 mm. e máxima de 60 a 70 mm. o que não quer dizer que não existam carros, como se sabe, com maior blindagem, blindagens mesmo bastante maiores, como ao falar da evolução destas se verificará, mas que todavia se julgam com a sua característica condição manobradora reduzida, devido a serem pouco manejáveis, transportarem

## Revista da Cavalaria

poucas munições e apresentarem grande volume que os torna mais vulneráveis.

Na 2.<sup>a</sup> Grande Guerra o estudo incidiu bastante mais sobre a qualidade da própria blindagem e disposição das placas de blindagem (além da inclinação, também algumas vezes duplas) de forma a aumentar-lhe a sua resistência, do que propriamente sobre o aumento dessa couraça.

A larga experiência da última guerra serviu evidentemente para fornecer certos esclarecimentos sobre as condições a impor à blindagem, tanto mais quanto é certo estar hoje verificado que bem ao contrário do que se supõe, não é a frente do carro, mas sim as suas partes laterais, e no total também não é a torre mas sim a base as partes do carro que mais golpes recebem; daqui naturalmente a conclusão de que não se deve aumentar demasiado a blindagem duma ou doutra parte do carro em prejuízo das restantes, necessitando também de estudo a inclinação a dar às placas de blindagem naqueles pontos verificados pela experiência como os mais vulneráveis.

E o perguntar-se naturalmente qual a razão porque não é a frente do carro mas sim as suas partes laterais o mais sacrificado? Simplesmente porque o principal inimigo do carro é o anti-carro e este hoje raramente faz fogo de frente mas sim geralmente de flanco.

Vistas, embora sumariamente, as características principais dos Carros de Combate, vejamos agora as suas características secundárias:

### Condições manobradoras

Esta característica é função da potência do motor e do seu sistema de rodagem que lhe há-de permitir mover-se nos terrenos variados de combate, e ainda do seu comprimento que lhe há-de permitir a passagem de obstáculos de certa largura, para o que geralmente se considera como possibilidades de um carro na passagem de fossos, cerca de 45% do seu comprimento total, isto é, se por exemplo se considerar o nosso Carro «Valentine» com os seus 5,<sup>m</sup>40 de comprimento, poder-se-á dizer, embora teoricamente, que a este

# Revista da Cavalaria

carro é possível atravessar fossos de margens abruptas com cerca de 2,<sup>m</sup>40.

## Acção de esmagamento

Esta característica é necessária ao carro, para quê?

Para derrubar árvores, muros e outros obstáculos que se oponham à sua progressão e bem assim para destruir canhões anti-carro, peças de artilharia, etc., uma vez que os seus serventes foram aniquilados, e isto com o fim de pôr esse material fora de toda a possibilidade de voltar a ser utilizado, para o que, sempre que um Carro tem possibilidade de aniquilar aquelas guarnições, nunca deixará de, mesmo desviando-se um pouco do seu itinerário, ir ao encontro do canhão ou arma inimiga, com o fim de o esmagar com o seu peso.

Esta característica é assim directamente proporcional ao peso do carro e potência do seu motor.

## Autonomia

Considera-se hoje que a autonomia de um carro, dada a dificuldade do seu reabastecimento em combate deve estar compreendida entre as 7 e 9 horas ou se se quizer considerar o raio de acção deve poder marchar uns 200 a 300 Km. sem ser reabastecido.

Sendo esta característica função da quantidade de carburante que um carro pode transportar e do consumo do motor na unidade de tempo, fácil evidentemente é calcular em cada carro a sua possibilidade de marcha sem ser reabastecido.

## Condições de visibilidade

As condições de visibilidade dos carros são sempre deficientes, seja por ranhuras ou janelas, seja por meio de aparelhos ópticos mais ou menos aperfeiçoados, é claro que no combate a visão é sempre difícil, tanto mais se se tiver em atenção os movimentos a que a viatura é muita vez obrigada.

## Revista da Cavalaria

Preconiza-se hoje por isso o emprego em todos os Carros de Combate de um posto de T. S. F. com o fim de remediar em parte aquele inconveniente, pela possibilidade que há então na acção do Comando, na orientação de objectivos, de accidentes que seja possível evitar, no maior e mais rápido apoio que lhe pode ser dado pela rapidez do meio de transmissão.

A fim de aumentar a visão, e torná-la mais rápida e perfeita, do terreno em todas as direcções, o chefe de carro segue geralmente com meio corpo fora da torre, só se recolhendo no combate próximo, visto ser esta a melhor maneira afinal, para bem comandar, de observar o Campo de batalha.

Para que as possibilidades de visibilidade do carro aumentem quanto possível, nalguns carros modernos, o chefe de carro tem por missão exclusivamente observar para o que se encontra numa torrinha superior donde transmite as ordens e indica os objectivos aos serventes do carro.

### 3) — *As Características dos Carros na sua actuação em todas as fases da batalha*

Verificadas as características que distinguem os Carros de Combate, vejamos agora como elas permitem que o Carro possa intervir em todas as fases da batalha, uma vez que elas sejam convenientemente exploradas, certos de que, como se verá, cada uma delas sobrepõe-se às outras, segundo a missão que o carro tem a cumprir, sem que nunca todavia as restantes se possam menosprezar, visto que há acima de tudo que obter do seu conjunto o bom rendimento do Carro.

Assim:

— Nas *marchas para o inimigo e tomada de contacto* impera a *velocidade*, se bem que haja que ter em conta também a sua *blindagem*, que permita ao carro infiltrar-se através de certos órgãos de fogo, e ainda a sua *potência de armamento*, a fim de se poder organizar fortes vanguardas com escassos elementos, facilitando assim a rapidez de aniquilamento dos objectivos que se encontram, ainda que actuem apenas pequenas unidades de carros. Nesta fase da batalha portanto:

## Revista da Cavalaria

os carros de combate actuam geralmente em pequenas unidades e exploram primeiramente a sua característica — *velocidade* — e depois as suas outras duas — *blindagem e potência de armamento* — com as quais aniquilam as resistências que se lhe revelem.

No *ataque*: prevalecerá sobretudo a *potência do armamento* e depois a *velocidade ou a blindagem* conforme as condições do ataque, isto é, se o ataque se dirigir contra organização inimiga ligeiramente defendida, em terreno propício, há que explorar, além da *potência de armamento*, primeiro a *velocidade* que permita efectuar a acção com rapidez e impedir ou retardar as reacções inimigas no tempo e no espaço; se, pelo contrário, o ataque se dirige contra organização fortemente organizada e em terreno não propício a ataque de carros, ou quando se pretende uma acção de rotura para abrir brecha em frente fortificada, então há que atender, além da *potência de armamento*, primeiro à característica — *blindagem* — e em segundo lugar à *mobilidade*.

Finalmente o Carro de Combate na *exploração do successo e na perseguição*:

Nestas fases impera de novo a sua característica — *velocidade* — com a qual o carro completa a desorganização do inimigo, e ficando em segundo lugar as outras duas condições — *armamento e blindagem* — pois nestas fases há que considerar que as resistências serão isoladas naturalmente, e ainda que em virtude daquela velocidade há possibilidade de acumular os carros necessários para se ser mais forte que o inimigo.

Assim se verifica que o carro pode actuar em todas as acções em que é necessário atacar, podendo actuar em todas as fases da batalha, ainda que a sua modalidade de actuação tenha evidentemente que se adaptar à situação em que tomem parte.

Todas as outras características enumeradas, além das que foram agora tratadas, características que denominamos *secundárias* — *condições manobradoras, acção de esmagamento, autonomia e condições de visibilidade* — impõem evidentemente ao emprego do carro certas servidões ou limitações, mas não imperam nele como as características *principais* — *armamento, velocidade e blindagem* — atrás tratadas, se bem que daquelas

# Revista da Cavalaria

características secundárias, uma haja — a *autonomia* — que jamais se pode deixar de bastante considerar, se se tomar, como se deve, na completa acepção da palavra:

— *Autonomia* no tempo e no espaço que assegure o raio de acção necessário com a quantidade de *carburante* que o carro transporta;

— *Autonomia em munições* que permita o desenvolvimento do combate sem necessidade de reabastecimento;

— *Autonomia nas transmissões* que garanta a ligação.

## II — Missões gerais

A *missão* geral dos carros consiste em preparar e facilitar o movimento dos escalões de ataque na ofensiva, com a sua mobilidade em todo o terreno, graças ao seu sistema de propulsão, ao armamento, pêso e volume, que lhe dão a capacidade de destruição ou esmagamento e capacidade de transposição, e à sua blindagem que lhe dá protecção ou poder defensivo.

Duma forma geral pode-se dizer que os carros podem receber por missão:

a) — Acompanhamento no combate da tropa empenhada, actuando em íntima ligação com ela e empenhando-se em abrir caminho através dos obstáculos e na neutralização dos ninhos de resistência constituídos por armas automáticas e engenhos que se oponham à sua progressão; esta íntima ligação — carros-tropas apeadas — exige um acordo prévio que se assegura por

— subordinação da Unidade de Carros ao Comandante da unidade em proveito da qual trabalha;

— compenetração material e moral, estabelecida antes do ataque, entre os respectivos comandos;

# Revista da Cavalaria

— cuidado constante da parte dos combatentes a pé em beneficiar da acção dos carros, explorando-a o mais rápida e completamente possível, sem que estejam à espera que os carros lhes resolvam todas as dificuldades que se lhes revelem.

— da parte dos carros tratar de conhecer as necessidades dos combatentes a pé e resolver-lhas.

*b)* — preceder a distância o escalão mixto — tropas apeadas-carros, sobre os objectivos a conquistar, isto é, sobre o fundo do compartimento a conquistar em cada fase;

*c)* — a combater as viaturas blindadas inimigas (luta anti-carro), cooperando desta forma na D. C. B.;

*d)* — explorar o êxito penetrando profundamente no dispositivo inimigo, desde que ele pareça suficientemente abalado, e atacar assim as armas mais distantes e os órgãos de Comando.

## III — Emprego

Os carros de combate são empregados:

*a)* — em missões de apoio imediato do escalão apeado que precedem a curta distância, actuando em íntima ligação com ele, abrindo caminho através de obstáculos e neutralizando armas que se opõem à sua progressão;

*b)* — nos ataques blindados;

*c)* — no combate das formações blindadas inimigas;

*d)* — eventualmente como meio de manobra de fogos ou base de fogos muito móvel;

*e)* — na segurança dos flancos do escalão de ataque e até como órgão de informação do Comando ou de segurança do dispositivo geral do combate;

*f)* — na exploração do êxito irrompendo e penetrando profundamente no dispositivo inimigo para ir atacar as armas mais distantes e os órgãos de Comando do adversário, contribuindo poderosamente para a sua desorganização;

*g)* — na defensiva, como reserva móvel de fogos e elementos de contra ataque ou apoio de contra ataques.

# Revista da Cavalaria

Nestas condições os carros podem intervir em *todas as fases da batalha*, quer na ofensiva, quer na defensiva:

## Na ofensiva:

Na *aproximação*: na defesa contra carros, constituindo um escalão móvel apto a actuar em contra ataques com rapidez e oportunidade, ou, infiltrando-se através dos elementos que os precedem, contribuindo não só para a segurança das tropas, como ainda para melhorar a velocidade de marcha;

No *contacto*: na neutralização das armas automáticas adversas e ainda no contra ataque de blindados inimigos;

No *ataque*: na neutralização de zonas sucessivas de terreno até ao último objectivo, na frente das tropas empenhadas, conquistando metódicamente os sucessivos compartimentos do terreno;

Na *exploração do êxito*, com as suas formações, actuando em forma descentralizada, aniquilando todas as resistências constituídas ou que possam constituir-se, envolvendo e atacando o adversário, sem perder o contacto com ele, contribuindo para a sua desorganização, não permitindo que de novo se reorganize de forma a opor resistência eficaz, e evitando que ele destrua obras e pontes que mais tarde poderão ser necessárias às tropas;

Na *perseguição*, explorando a fundo a sua velocidade e potência, por meio de destacamentos de perseguição.

## Na defensiva:

Se bem que os carros sejam nitidamente ofensivos, nem por isso deixam de constituir na defensiva um bom elemento, visto que esta não exclue acções ofensivas, donde os carros darem assim ao defensor a possibilidade de executarem contra ataques rápidos e fortes. E assim os carros têm o seu emprego:

Na *defensiva de posição*, constituindo uma reserva para ser empregada em contra ataques para deter e repelir o inimigo que se encontra em movimento e para repelir a Infantaria inimiga que tendo já penetrado na posição nesta se tenha instalado, restabelecendo assim a posição inicial;

# Revista da Cavalaria

Na *manobra em retirada*, com resistências temporárias sobre posições sucessivas, ou com acções de retardamento entre posições sucessivas, em contra ataques rápidos e vigorosos, retardando o inimigo, desorganizando o sistema de fogos da sua Artilharia e os ataques da sua Infantaria, dando tempo à ocupação de novas linhas escolhidas.

Na *retirada*, mediante a ocupação de posições sucessivas, aproveitando a sua potência de fogo e mobilidade, de forma que a protecção que os carros prestam na retirada há-de ser a base das suas reacções ofensivas.

## Condições para o emprego dos carros

É sabido que o êxito da guerra se obtém pela concentração, na zona mais adequada, e pela iniciativa do que toma a ofensiva, de potentes meios de acção, para os lançar ao ataque no momento oportuno.

Os carros devido à sua mobilidade são o meio mais adequado para surpreender o inimigo no tempo, e constituem um potente conjunto para conseguir a superioridade de fogos, sempre que no espaço disponham de terreno apropriado para o seu emprego.

Daqui o ter de se considerar um certo número de condições como indispensáveis ao bom êxito do seu emprego:

- 1.º *Terreno*
- 2.º *Emprego em massa*
- 3.º *Simultaneidade na zona de acção*
- 4.º *Emprego em profundidade*
- 5.º *Surpresa*

— O *terreno* deve ser ondulado, firme e sem obstáculos intransponíveis; ao carro é necessário um terreno onde possa mover-se, visto que sendo um seu meio de defesa — a mobilidade — retirar-lhe esta importante característica é condemná-lo, porquanto se perde a sua tão necessária rapidez de actuação;

— Emprego dos carros em *massa* a fim de reduzir no mínimo de tempo possível as resistências inimigas, perma-

## Revista da Cavalaria

necendo em consequência menos tempo debaixo dos seus fogos;

— *Simultaneidade* na zona de acção pela aparição simultânea e o mais extensa possível, porquanto a sua aparição sucessiva e em zona estreita, permitirá ao inimigo concentrar os seus fogos com todas as possibilidades de destruição dos carros;

— Emprego dos carros em *profundidade*, a que se dá o nome de emprego em *superfície*, a fim de permitir, pelo seu escalonamento em profundidade, a coordenação de esforços na neutralização das resistências que se revelem no decorrer da acção;

— Finalmente a importante condição de emprego: a *surpresa*, outra das condições primordiais para assegurar o êxito do emprego dos carros, condição que tem a sua principal aplicação na preparação do ataque, porquanto a denúncia da sua presença na zona de combate, arrasta imediatamente o fogo da Artilharia e da Aviação inimiga, que terá em tal situação grandes probabilidades de êxito.

Sendo, e ainda hoje mais do que nunca, bastante difícil conseguir-se uma surpresa completa, é dever de todos os componentes das unidades de carros, procurá-la por todos os meios ao seu alcance, aproveitando itinerários desenhados, mascarando os ruídos dos motores, procurando saídas rápidas e fáceis das suas posições de partida, etc.

Nesta condição de emprego — a surpresa — fundamentou o Coronal Fuller a sua teoria, na qual estabeleceu a *comparação entre o Exército e o corpo humano*, em que — O Chefe e seu Estado Maior — é o cérebro; os serviços de ligação e transmissões e Estados Maiores subordinados — os nervos; as forças combatentes — os músculos; o serviço de reabastecimento — o estomago; o serviço de transportes — o sistema circulatório.

E assim, enquanto que antigamente o ataque consistia sempre em contundir constantemente esse corpo humano para conseguir o seu aniquilamento, mas atrás do qual em geral o cérebro se mantinha impunemente, hoje, sabido como é, que a direcção de todo o conjunto parte justamente do cérebro, lógico é que sobre ele se dirijam os primeiros ataques por surpresa e fulminantes, justamente para desapos-

## Revista da Cavalaria

sar o corpo humano da sua actividade directora, sem a qual, toda a frente se desorganiza e fica à mercê das subseqüentes acções.

Em todos os Exércitos tem sido levada ao máximo a surpresa, de forma que a observação e informação inimigas não possam, por qualquer forma, descobrir o mais pequeno indício da actividade dos carros, seja nos prévios reconhecimentos em que se chega ao ponto de os oficiais e pessoal dos carros que os fazem não envergarem nessa altura os seus conhecidos uniformes, seja em todas as acções preparatórias antes de entrarem em acção, seja nas próprias marchas que muitas vezes são mesmo feitas de noite, nomeadamente na marcha da posição de espera para a posição de partida.

Entretanto de todas as condições de emprego dos carros, a *mais importante* é, sem dúvida, o *terreno* e a sua utilização na zona onde o ataque se tem de desenrolar, pois ele constitue de facto um importante factor de êxito.

De facto:

— Se o terreno apresenta boas condições e está portanto livre de obstáculos, quer naturais, quer artificiais, há sempre possibilidades de rapidamente reunir os meios necessários para neutralizar os órgãos de fogo inimigos, além de que se estes são fracos, a rápida intervenção dos carros não permitirá em tempo a actuação das reservas do inimigo;

— Se pelo contrário, o terreno não reúne boas condições para o emprego dos carros — terrenos com bosques, terrenos muito acidentados, terrenos pedregosos, terrenos com povoações, lagos, cursos de água, etc. —, ele obriga os carros a perder uma das suas características das mais importantes — a sua rapidez de actuação — visto que se têm que demorar para evitar tais obstáculos e ainda algumas vezes estão sujeitos à necessidade de reconhecimentos das resistências que possam existir, o que os detém e expõe portanto ao tiro do inimigo.

Entre estes dois extremos de terreno para o emprego dos carros há evidentemente uma variedade de terrenos e situações nas quais podem assentar as modalidades de cooperação dos carros com as outras armas.

## Revista da Cavalaria

O terreno impera assim geralmente na actuação dos carros, de tal forma que se pode dizer:

— os carros constituem o primeiro escalão do ataque sempre que o terreno é favorável;

— os carros intervêm só posteriormente quando pelo contrário o terreno é desfavorável.

Daqui é de deduzir as seguintes possibilidades de emprego dos carros de combate, função do terreno:

- 1.º Os carros precedendo as tropas apeadas;
- 2.º » » atacando com as tropas apeadas;
- 3.º » » » depois da rotura das tropas apeadas;
- 4.º » carros actuando obliquamente à actuação do ataque das tropas apeadas.

A 1.ª e 2.ª — os carros precedendo as tropas apeadas ou atacando com elas —, são de atender em terreno favorável à acção dos carros e desde que não tenham sido organizadas pelo inimigo especiais medidas de defesa; apresentam a vantagem de facilitar a preparação e direcção do ataque, além de favorecer a surpresa, pela aparição súbita dos carros;

A 3.ª modalidade — os carros depois das tropas apeadas —, é de empregar quando o terreno não seja favorável à actuação dos carros, ou quando ele tenha sido preparado pelo inimigo de forma a não permitir a surpresa, pelo que os carros deverão então ceder o lugar às tropas apeadas para que sejam estas que efectuem aquela surpresa, criando assim as condições favoráveis para o subsequente ataque dos carros pela ocupação duma determinada zona de terreno donde então estes possam actuar.

Nestas condições, os carros encontram circunstâncias mais fáceis para o combate, dado que já foram decerto destruídas defesas anti-carro e minas, e então em tal caso é possível alcançar o êxito com menor número de carros do que o que requereria um ataque metódicamente preparado.

Finalmente a 4.ª modalidade — os carros actuando obliquamente à actuação das tropas apeadas —, será empregada quando a configuração do terreno favoreça tal manobra corrente.

# Revista da Cavalaria

Grandes são as dificuldades de utilização do terreno pelos carros, sejam:

— dificuldades provenientes do grande objectivo que o carro apresenta pelas suas dimensões relativamente à massa encobridora que torna quase impossível subtrai-lo às vistas do inimigo, conquanto seja já uma vantagem ocultar ou dissimular grande parte dele; sejam:

— dificuldades provenientes da velocidade de ataque dos carros, que não permite às guarnições apreciar as condições do acidentado, dada a relativa rapidez com que por eles passam; sejam:

— dificuldades provenientes de não ser permitido aos carros efectuar grandes desvios nos seus itinerários, pois não só desarticulariam a acção do ataque como tornaria difícil a acção do comando.

Sejam todavia quais forem as dificuldades que aos carros se apresentem na utilização do terreno, é absolutamente imprescindível que eles o utilizem judiciosamente, para realizarem a alternância do fogo com o movimento, de forma que os carros momentaneamente em posição e a coberto apoiem pelo fogo o movimento dos carros que avançam.

É pois o *terreno* a condição mais importante para o emprego dos carros, aquela *que mais decisiva influência tem*, quer no emprego, quer na modalidade de actuação, tendo os outros princípios certa relatividade, nunca podendo ser esquecidas as suas características principais, as quais têm que ser exploradas, conforme a situação o aconselhe.

## IV — Evolução dos Carros de Combate

A *evolução* dos Carros de Combate tem seguido uma trajectória muito rápida em todos os seus aspectos técnicos, táticos, de serviço, etc., evolução esta que de forma alguma se pode garantir que tenha terminado e antes é de garantir seguramente que ela agora apenas tenha parado momentaneamente, para em nova emergência se vir afinal a verificar naturalmente que nesta paralização momentânea e aparente a evolução dos Carros de Combate foi de tal forma profunda

# Revista da Cavalaria

como o foi entre o último carro da 1.<sup>a</sup> Grande Guerra e o primeiro que apareceu na 2.<sup>a</sup> Grande Guerra.

Para se fazer o estudo da evolução dos Carros de Combate observemo-la separadamente nas suas diversas características, que poderemos agrupar para tal estudo em *características técnicas* e *características táticas*.

## *Técnicas:*

- a) *Blindagem*, potência defensiva
- b) *Armamento*, potência ofensiva
- c) *Mobilidade*, potência tática
- d) *Autonomia*, potência estratégica

## *Táticas:*

- a) *Conceito de emprego*
- b) *Classificação*

### A) — *Características técnicas*

#### *1.º Blindagem*

Sabido como é quanto evolucionou o anti-carro, pode-se afirmar ter sido assombrosa a evolução da blindagem, a protecção do carro, quer pelas suas condições técnicas no melhoramento da qualidade dos aços, quer pela sua espessura e formas, quer ainda pela distribuição de cinta protectora.

Assim, além do enorme aperfeiçoamento dos aços que parece hoje já não ser possível melhorar, vejamos:

*Espessura, Formas e Cintas protectoras* e como consequência: *Peso*.

#### *Espessura:*

Os primeiros modelos de Carros de Combate apresentavam uma blindagem irregular, tendo normalmente na parte da frente a maior espessura, nas paredes laterais uma espessura média e nas superfícies horizontais, teto e fundo uma espessura de blindagem mínima, espessuras estas que varia-

## Revista da Cavalaria

vam entre 6 e 13 mm. que aos Carros conferiam uma deficiente protecção, porquanto para os neutralizar mais que suficiente era o canhão de 37 mm. e até mesmo os projecteis de armas automáticas com munição especial.

O bom campo de experiências da Guerra de Espanha comprovou-o sobejamente e conseqüentemente a 2.<sup>a</sup> Grande Guerra é iniciada apresentando os carros dos diversos beligerantes fundamentais reformas na espessura e distribuição das suas blindagens, reformas essas que se foram acentuando até aos últimos modelos.

E assim se verifica essa evolução entre os primeiros modelos de 1936-39 e os últimos da 2.<sup>a</sup> Grande Guerra no referente à espessura em milímetros das placas de blindagem:

Alemanha	Rússia	América	Itália	Inglaterra	
8-10	4-10	10-25-40	6-8	8-15	Em mm.
	6-14		8-25	9-25	Os números significam:
15-18-40	7-25-45	12-26-70	22-30	22-26	O número menor, horizontal
	7-25-52				zontais
	13-45-70		22-50	16-25 <sup>(1)</sup>	O número maior, zonas frontais e torres
30-60-70	25-30-60	38-75-80		10-65	
30-60-80	35-75-90	38-80-88		45-85	
30-80-100	35-75-105	40-80-100		28-60-96	
				30-57-96	

(<sup>1</sup>) Três chapas que no total somam os números indicados, e entre elas ficam câmaras de explosão. Sobre estas blindagens existem ainda diversos reforços, que não se consideraram.

*Formas:* Para tornar as superfícies de blindagem menos vulneráveis aos projecteis, as formas dos carros evoluem no sentido do seu aerodinamismo, e a potência defensiva aumenta ainda, por meio de

*Cintas protectoras:* pela sobreposição de placas, quer como reforços exteriores de blindagem, quer com o fim de formar câmaras de explosão onde os projecteis explodem sem penetrar no interior do carro.

# Revista da Cavalaria

E perante o aparecimento de novos inimigos a cinta protectora que inicialmente apenas existia à frente estende-se por todo o perimetro do carro;

e perante as granadas foguetes aparecem as placas exteriores postiças que protegem já não só o carro como os sistemas de rodagem;

e perante a mina aumenta-se a espessura do fundo e das lagartas;

e perante o avião aumenta-se enormemente o teto, desaparecendo as superficies horizontais.

*Peso*: Como consequência do aumento da blindagem, da sobreposição de placas, etc., como consequência do aumento da sua potência defensiva enfim, aumenta paralelamente duma forma considerável o peso dos carros e as 5 T. aproximadamente dos carros ligeiros transformam-se nas 70, 90 e ainda 100 dos super-pesados modernos.

São estas 100 T. a tonelagem máxima dos carros que parece não ter sido ultrapassada e assim se verifica a evolução em peso nos carros dos diferentes países beligerantes, evidenciando-se nalguns a sua descida, a partir de determinado limite:

Alemanha Tns.	Rússia Tns.	América Tns.	Itália Tns.	Inglaterra Tns.
4	2,5	9,5	3,5	4- 5,3
8	5- 8,5	12	6	10-12
22	12-14	25	11	14-14,5
25	26-28	30	13,5	16
55-60	45-46	40		18
75	52	56		26
80	60	60		42
45	100	45		

## 2.º Armamento

Os carros de combate encontravam-se ao princípio armados com metralhadoras de calibre normal, depois durante algum tempo com metralhadoras de 20, e nalguns países com canhão.

# Revista da Cavalaria

Mais tarde verifica-se a necessidade de dar ao carro a possibilidade de bater os blindados inimigos e assim nos apparecem os primeiros carros dotados com canhão de 37 ou 40.

Com a eterna luta da bala contra a couraça depressa é reduzida a efficácia deste canhão e assim com a corrida da blindagem paralelamente se dá não só a corrida da potência do canhão, como o número de armas em cada carro; e com esta evolução outra a par se dá também no respeitante às características técnico-balísticas das armas e das munições, aumentando-se o comprimento dos canos, para se conseguir maiores velocidades iniciais, aperfeiçoando-se constantemente os projecteis, perante a necessidade de se ter que perfurar blindagens cuja espessura é cada vez maior e cuja qualidade é cada vez melhor.

E assim se verifica a evolução de armamento nos carros dos países beligerantes da última guerra até aos últimos modelos conhecidos:

Alemanha		Rússia		América		Itália		Inglaterra	
Metrs.	Canhão	Metrs.	Canhão	Metrs.	Canhão	Metrs.	Canhão	Metrs.	Canhão
7,9	37	7,6	37	7,7	30	8	37	7,7	37
20	50	20	45	12,7	37,5	20	47	13,9	40
	75		75	30	75		75	15	57,6
	76,2 A. A.		76,2		75 C.		100 C. A.	17	57,6 C.
	88 A. A.		122 C. A.		90 A. A.				76,2
	105 C. A.		152 C. A.		105 C. A.				87,6 A. A.
	150 C. A.				150 C. A.				94 C. A.

**Notas:** A letra C, significa canhão comprido.

Os assinalados com C, A, canhões de assalto.

Os assinalados com A, A, são na realidade canhões de características semelhantes aos dos tipos anti-aéreos dos mesmos calibres, podendo dizer-se que é a peça que hoje em dia tem os carros considerada com a maior efficácia pelas suas características, assim como por reunir condições efficientes relativamente à sua montagem no carro, serviço, precisão, etc.

### 3.º Mobilidade

Se bem que se tivesse tratado de conjugar o extraordinário aumento de peso e dimensões com uma maior potência de motor e aperfeiçoamento dos sistemas de rodagem,

# Revista da Cavalaria

transmissão e suspensão, é fora de dúvida que neste aspecto — mobilidade — não se conseguiu no seu conjunto uma evolução positiva e antes se seguiu um sentido negativo.

Assim se verifica neste aspecto da *mobilidade*:

*Manejabilidade*: cada vez mais reduzida;

*Velocidade*: muito aumentada nalguns carros, muito reduzida noutros; no campo tático observa-se entretanto uma diminuição de velocidade.

*Sob o ponto de vista logístico* grandes dificuldades no seu transporte e deslocamento, dada a necessidade de reforçar as obras das vias de comunicação;

*Terreno*: exigência de ser pouco acidentado, compacto, sem grandes desníveis, trazendo como consequência algumas servidões que dificultam o seu emprego;

*Capacidade de transposição de obstáculos e passagem de vaus*: evolução considerável dada a maior altura e comprimento dos carros;

*Capacidade de subida de declives*: pouco variável, se é que mesmo não diminue embora em pequena proporção;

*Sistemas de rodagem e suspensão*: grandes aperfeiçoamentos: no aumento da elasticidade, na adaptação ao terreno, na distribuição de peso, na superfície de apoio, na maior comodidade para a guarnição e na diminuição da trepidação, melhorando os sistemas de fogo e pontaria e finalmente dando a possibilidade de aumento de velocidade.

## 4.º *Autonomia*

A autonomia é consequência, como se sabe, de dois factores: *capacidade dos depósitos em carburante e consumo do motor*.

Em virtude da potência do motor ter aumentado dada a necessidade de ter de deslocar pesos cada vez maiores, aumentou consideravelmente o consumo e como consequência aumentou também a capacidade dos depósitos.

Da comparação dos modelos da 1.ª Grande Guerra com os modelos actuais mais modernos, verifica-se um aperfeiçoamento notável nesse sentido, seguindo uma linha ascendente até alcançar determinado limite, para em certos tipos descer depois sensivelmente com os mais pesados.

# Revista da Cavalaria

E assim se pode observar detalhadamente o conjunto das características: velocidade e raio de acção:

Alemanha		Rússia		América		Itália		Inglaterra	
V. I.	R. A.	V. I.	R. A.	V. I.	R. A.	V. I.	R. A.	V. I.	R. A.
50		10-40	60-100	28-50	126-200	15-42		26	220
20-30	70-160	10-45	250			10-20	120-200	50 (1)	225
35-60	70-160	17-30	175-350	70 (1)		15-35	120-200	45 (1)	180
20-60	70-160	26-75	430-570	19-48	240	15-34	120-200	35 (1)	150
12-40	100-120	53	230-300	18-40	140-240	13-40	150-200	58 (1)	280
18-55	160	35	120-160	12-40	140-240			80 (1)	160
10-35	80-100	17-30	200 235	12-30	120-200			14	160
		8-30	150-200					23	60-100

— V. I. — Velocidade inicial; R. A. — Raio de acção.

— Os números menores: através do campo; os maiores: em estrada.

(1) Velocidade máxima em estrada.

Estudada a evolução das características técnicas já expostas, resta agora ver outros detalhes que indistintamente podem agrupar-se em qualquer delas:

*Ligação*: grande aperfeiçoamento alcançado nos meios de transmissão, quer no interior do carro, quer para o exterior, necessidade imprescindível que se julga resolvida;

*Visibilidade*: se bem que se tenha de assinalar numerosas dificuldades, há que marcar o aperfeiçoamento da visibilidade do carro e a protecção da mesma com cristais especiais e sistemas de giroscopo e periscópios;

Como aperfeiçoamentos nota-se ainda:

*os lança fumos* com que se dotam os carros para protecção própria;

*sistema de rodagem silencioso* para evitar que o carro denuncie a sua presença pelo ruído.

\*

Em consequência das características cuja evolução se acaba de analisar deduzem-se *classificações dos carros de combate*, que, sem nada terem de rígido, parece serem aquelas

# Revista da Cavalaria

que mais aceites são geralmente, classificações estas feitas tendo em conta o seu *peso* e o seu *armamento*.

## 1.º *Pelo seu peso:*

Extra ligeiros	até	7	toneladas
Ligeiros	desde	7 a 18	»
Médios	»	18 a 32	»
Pesados	»	32 a 50	»
Super pesados	mais de	50	»

## *Pelo seu armamento:*

Ligeiros	com armas de calibre desde	20 a 40	<sup>mm.</sup>
Médios	» » » »	40 a 60	<sup>mm.</sup>
Pesados	» » » »	60 a 75	<sup>mm.</sup>
Super pesados	» » » »	mais de 75	<sup>mm.</sup>

— Mais adiante se verá nova classificação em função das características de emprego.

## B) — *Características tácticas*

Se é relativamente fácil constatar a evolução dos Carros no respeitante às suas características técnicas, visto que praticamente não há mais que comparar números e deduzir elementos para apreciação, o mesmo não acontece quando se pretende estudar a evolução em função do emprego dos Carros.

Indiscutivelmente a 2.ª Grande Guerra obrigou a modificar enormemente o conceito de emprego do Carro de Combate, dado que não se pode esquecer a razão do seu aparecimento.

De facto, é bem sabido que o carro nasceu como uma arma de acompanhamento da Infantaria, com a finalidade de neutralizar as armas automáticas inimigas, isto é, praticamente como uma arma mais da Infantaria, ou, se se preferir, como um elemento que actuava em seu benefício, donde a sua acção se limitar ao que se pode chamar Campo táctico.

## Revista da Cavalaria

Na 2.<sup>a</sup> Grande Guerra a actuação dos carros passa do Campo tático para o Campo estratégico, o conceito de emprego varia totalmente com o aparecimento das Divisões blindadas e os carros deixam de ser *um elemento mais* para se converterem *num elemento decisivo*.

A evolução é notável e cria, ao surgirem necessidades, uma série de elementos que passam assim a formar um todo e que harmònicamente conjugados nos dão as grandes formações blindadas, com um conjunto de comandos, armas e serviços, com uma unidade de critério, doutrina e espirito.

E assim nova classificação dos carros nos aparece, agora adaptando-se às características do seu emprego, prescindindo das suas características técnicas, e essa classificação se pode concretamente definir agrupando os carros em *unidades táticas e unidades estratégicas* donde:

- a) *Carros táticos*, constituídos pelos que pròpriamente se podem definir como de acompanhamento, aqueles que acompanhando as tropas no combate se encontram prontos a todo o momento para resolver duma forma rápida, sem necessidade de esperarem pelos carros das unidades especiais, todas aquelas acções que se podem denominar locais, podendo ter como carros auxiliares os lança chamas, os caça minas, canhões de assalto, etc.
- b) *Carros estratégicos*, constituídos por unidades de carros e que devem contar como auxiliares toda a série de tipos especiais.

Resta ver qual será o carro mais apto para cada uma das missões.

Conquanto poucos sejam para nós os elementos de apreciação a tal respeito, sabe-se que nas últimas campanhas da 2.<sup>a</sup> Grande Guerra se verificou deficiente aptidão manobrador nos carros mais pesados, o que permitia a carros mais ligeiros e mais maneáveis, manobrá-los procurando-lhe os pontos mais fracos; além disso observando o conjunto das características técnicas e de emprego, assim como as dife-

# Revista da Cavalaria

rentes organizações estrangeiras, deve poder dizer-se, em princípio, que

para as *missões de acompanhamento*, são mais aptos os carros de combate de *grande potência de armamento e blindagem*, embora tenham *menor velocidade*;

para as *missões estratégicas* requer-se carros de combate com

*maior velocidade e de grande autonomia.*

## V—O Carro de Combate «Valentine»

(Mark II e III — 1941)

### A — Mobilidade:

#### 1 — *Velocidade*:

Itinerária: máxima 18 a 20 milhas à hora.

média 10 » 12 » » »

T. T.: terreno médio sem obstáculos 8 a 10 milhas.

#### 2 — *Possibilidades*:

Sobe degraus de paredes verticais de 0,70 m.

Vence rampas com a inclinação de 45°, podendo ir a 60° se essas rampas forem de muito curta extensão.

Atravessa cursos de água com 1 m. de altura de água.

Transpõe cortaduras de paredes verticais de 1<sup>m</sup>,70 a 2 m.

Derruba árvores com 0<sup>m</sup>,30 de diâmetro e muros de tijolo com 0<sup>m</sup>,35 de espessura.

Estabilidade lateral 30°.

3 — *Inversão de marcha*: marcha atrás e rotação sobre o centro do carro.

4 — *Combustível*: Gasoil.

# Revista da Cavalaria

Capacidade dos depósitos:

Depósito principal . . . . .	135 l.
» de pressão . . . . .	22,5 l.
» suplementar . . . . .	150 l.
	<hr/>
	307,5 l.

5— *Consumo* :

Itinerário: 1 l. a 1,5 l./Km.

T. T.: 1,5 l. a 2 l./Km., (em terreno médio de obstáculos).

6— *Lagarta* :

Largura: 0<sup>m</sup>,36.

Comprimento do apoio da lagarta no solo: 3<sup>m</sup>,40.

Número de elos: 103.

7— *Pressão unitária no terreno* : 0,655 kg.

8— *Rodas tipo bogie, com cautchou, de cada lado* : 6.

9— *Peso* : 16 T.

17 T. (em ordem de marcha completa).

10 — *Dimensões*: Altura 2,30 m.

Largura 2,60 m.

Comprimento 5,40 m.

Altura do leito acima do solo 0,40 m.

B — *Blindagem* :

*Blindagem base* : 0,030 m.

*Ligação das chapas por parafusos, rebites e soldaduras.*

*Torre* : 0,064 (máxima).

*Verticais* : 0,030 a 0,064 m.

*Teto e leito* : 0,010 m.

*Frente* : 0,060 m.

*Paredes laterais obliquas* : 0,0184 m.

# Revista da Cavalaria

Protecção da transmissão final: 0,060 m.

Chapa do fundo: 0,006 m.

## C — Armamento:

Na torre: 1 metralhadora de 7<sup>mm</sup>,92, 1 canhão de 40 mm. e 1 lança-bombas de fumos de 50 mm.; dentro do carro, 1 metralhadora ligeira, para tiro anti-aéreo e 1 pistola metralhadora.

### 1 — Canhão:

M/1943; calibre 0,040 m.; semi-automático.

Alcance máximo 7000 m. (inclinação 25°).

Alcance útil 1400 m. (dentro do limite da luneta de pontaria).

Velocidade prática de tiro: 10 tiros p/m.

Velocidade inicial: 800 a 910 m/s.

Granada: perfurante-tracejante.

Peso: 100 kg.

Recuo: 0<sup>m</sup>,25.

Poder de penetração:

Com incidência de 30° = 50<sup>mm</sup> a 500 m.

Com incidência normal = 74<sup>mm</sup> a 500 m. e 84<sup>mm</sup> a 100 m.

### 2 — Metralhadora:

«BESA» m/1943; calibre 7,9.

Alcance útil 1400 m. (dentro do limite da luneta de pontaria).

Velocidade prática de tiro: 450 a 500 tiros por minuto.

Automatismo: tomada de gases a meio do cano e curto recuo do cano.

Arrefecimento: pelo ar.

# Revista da Cavalaria

Peso: 24,5 kg.

Velocidade inicial: 800 a 900 m/s.

Alimentação: fitas de 225 cartuchos com balas perfurantes-tracejantes.

## 3 — Pistola-metralhadora «Sten»:

Calibre 8,845.

A «vida» da arma está calculada em 2000 tiros.

## 4 — Lança-bombas de fumos:

M/1943; calibre 0,050 m.

Alcance: máximo 150 m.; mínimo 20 m.

Duração do percurso para o máximo alcance: 4 segundos.

Peso: 8,300 kg.

Duração da emissão completa de fumo: 60 ou 150 segundos, conforme o tipo de munição.

Área mascarada por uma bomba de fumo: cerca de 40 m<sup>2</sup> (sem vento).

## 5 — Pontaria: por luneta de pontaria.

### D — Munições:

*Cartuchos de 7,92* (para metralhadora) em cunhetes (14) com fitas de 225 cartuchos cada: 3150.

*Cartuchos de 7,92* (para a metralhadora ligeira): 3200 (em carregadores).

*Cartuchos de 8,845* (para a pistola metralhadora): 160 em 5 carregadores de 32.

*Granadas de canhão*: 60.

*Bombas de fumo*: 18.

*Granadas de mão*: 6.

### E — Guarnição:

3 homens: chefe de carro (e operador e remuniciador); condutor; apontador-operador.

# Revista da Cavalaria

## F — Maquinismo :

*Fabricante:* Vicker's Armstrong.

*Motor:* Diesel AEC, 6 cilindros, 131 H. P. (cerca de 520 C. V.) a 1800 rotações por minuto.

*Arranque:* eléctrico.

*Transmissão:* por embraiagens (embraiação geral e embraiagens de direcção).

*Propulsão:* duas rodas motoras.

*Direcção:* alavancas, com travamento às rodas motoras.

*Travões:* mecânicos.

*Torre:* comandada mecânica e eléctrica (360° de rotação).

*Locomoção:* lagartas.

*Energia eléctrica:* 4 baterias de 6 volts.

## G — Observação e transmissões :

*Visibilidade:* 2 periscópios na torre (1 para o chefe de carro e outro para o apontador), e eventualmente uma janela; 2 periscópios na câmara do condutor; fendas de visão protegidas na janela do condutor (fechada em combate).

*Transmissões — Rádio:* 1 posto de T. S. F. n.º 19, onde há a considerar:

O emissor receptor «A» utilizado para as comunicações entre o comandante do G. E. e os comandantes de E. E. e para a comunicação entre estes e os seus comandantes de pelotão; pode trabalhar em fonia e em grafia, sendo a conversação possível até cerca de 16 km. e em Morse até cerca de 32 km; trabalha na frequência de 2 a 8 Mc/s. correspondendo a um comprimento de onda de 37,5 a 150 m.

O emissor receptor «B» é utilizado para a comunicação entre os carros dum mesmo pelotão. Trabalha só em fonia com um alcance de 800 m. na frequência de 240 Mc/s. com um comprimento de onda de 1,28 m.

O circuito «I-C» (inter-comunicação) é utilizado para a comunicação entre os membros da guarnição do carro.

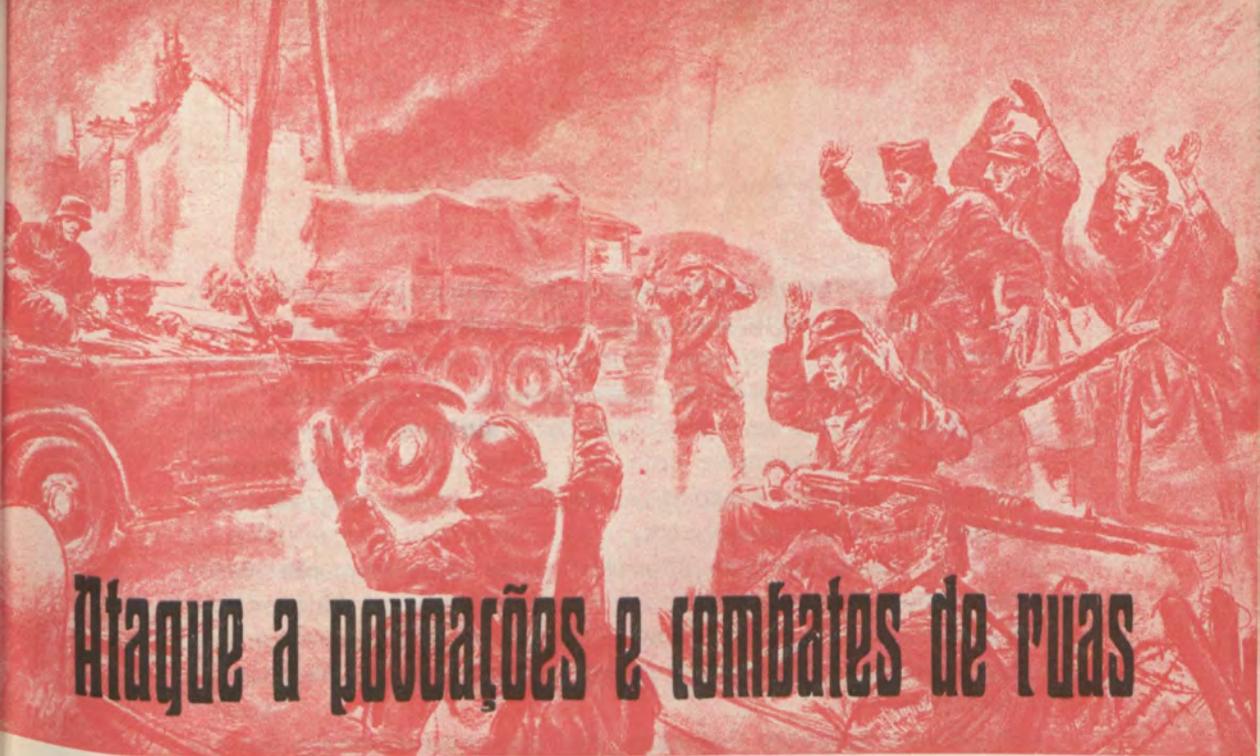
# Revista da Cavalaria

Os postos «A» e «B» têm antenas separadas, ambas montadas no exterior do carro e com comprimentos respectivamente de 3,65 m. e 0,50 m.

O posto está montado na parte interna e posterior da torre.

Alguns postos estão equipados com dispositivo que permite a retransmissão, o que dá a possibilidade de elevar ao dobro o alcance do posto A.





# Ataque a povoações e combates de ruas

pelo Major MÁRIO MENDES

**A**ntes de entrar verdadeiramente no assunto deste meu artigo seja-me permitido dizer o seguinte: Os princípios táticos mantêm-se imutáveis através dos tempos. A guerra passada é, por acaso, a melhor demonstração da sua permanência. A sua aplicação é invariável quaisquer que sejam as circunstâncias; não quer isto dizer que eles por si só assegurem a vitória; mas o seu desprezo conduz ao mais absoluto fracasso.

Em limitado número, estes princípios condensam-se em:

- Vontade de vencer
- Acção de conjunto
- Surpresa
- Superioridade de meios, obtida pela economia de forças
- Liberdade de acção
- Superioridade da ofensiva
- Necessidade de obter um resultado apreciável.

## Revista da Cavalaria

São universalmente conhecidos estes princípios para que os esteja aqui a analisar um a um e certamente todos sabemos que o seu conhecimento diz respeito não só ao general em chefe como ao mais modesto dos capitães.

Assim como os princípios são imutáveis, os procedimentos caracterizam-se pela sua variabilidade; correspondem aos meios de acção, e, variando estes, forçosamente hão-de modificar-se aqueles.

Os procedimentos não têm, pois, mais que um valor relativo. Os que antes conduziram à vitória, produzem hoje a maior das derrotas. Com os que hoje se obtêm retumbantes triunfós, por acaso amanhã não se logram resultados decisivos.

Embora dentro da mesma época, os procedimentos variam segundo o teatro de operações e a natureza do inimigo. O espírito do chefe há-de caracterizar-se pela sua flexibilidade e perfeita acomodação às circunstâncias de cada caso que se apresente.

As mudanças profundas nos procedimentos têm sido assinaladas sempre pela aparição de uma arma nova. As que no momento actual se aplicam, correspondem às características das duas armas em pleno vigor e desenvolvimento: O avião e o carro de combate. Mas como em todo o período de transição os procedimentos não chegam a estar todavia perfeitamente definidos. Procede-se por tentativas, procurando a combinação que produza os máximos rendimentos com o mínimo desgaste, fórmula que, em definitivo, se condensa a arte de combater. O momento é, pois, extraordinariamente difícil para assentar opiniões e estabelecer critérios.

Corre-se o perigo, quase certo, de que em um prazo relativamente breve, a realidade desminta ao que pretenda formular doutrina. Necessitadas, além disso, de uma informação exacta, nós os espectadores corremos o risco de extraviar o nosso juízo e aceitar como vigente o que na rapidez vertiginosa com que se sucedem os acontecimentos, tem para os executantes carácter de remoto.

Por esta razão, os procedimentos que vou expor, não têm nem podem ter mais do que um valor relativo.

Reflectirão em todo o caso, o que parece ser.

## Revista da Cavalaria

É necessário pôr bem em evidência a influência que nos procedimentos exercem as duas armas já citadas: o avião e o carro.

Para o Comando, a obsessão do ar traduz-se em lograr o seu domínio, sem ele é impossível tentar acções profundas e decisivas.

A obsessão da rapidez obriga, tanto o Comando como os executantes a modificar a sua mentalidade influenciada pelos procedimentos que se poderiam chamar clássicos. Isto não quer dizer que se ponham de parte quantos procedimentos se consideravam como regulamentares até 1939. Há neles muito de aproveitável. Houve apenas uma evolução nada mais.

Depois do exposto e entrando verdadeiramente no assunto da epígrafe deste trabalho, o ataque a povoações e combate de ruas, exigem se é possível, mais do quaisquer outros, perfeita unidade de doutrina, ampla iniciativa, decisão firme, audácia sólida e transmissões perfeitas.

O ataque a uma povoação organizada faz-se por envolvimento procedendo-se depois à sua limpeza. Modernamente, a defesa circular das povoações obriga o atacante a exercer a sua acção em todas as direcções de forma que o inimigo seja impossibilitado de desviar armas de uma para outra frente, isto é, a vir em socorro da parte mais ameaçada.

O 1.º objectivo indicado é naturalmente constituído pela destruição dos vários Centros de Resistência em redor da povoação, seguindo-se depois a sua orla exterior que pode ter uma certa profundidade. A aviação e a artilharia fazem a preparação do ataque, procurando destruir os órgãos da defesa geralmente instalados nas casas. Não havendo aviação nem artilharia, a orla da povoação deve ser eficazmente batida por fogos de metralhadora atirando de flanco, até ao momento em que as tropas se lancem na sua abordagem. Uma vez na posse da orla da povoação, a progressão continua, dando-se início, por assim dizer, ao combate das ruas.

A aviação como meio potente da guerra moderna, é um meio indispensável no ataque a povoações até ao momento da sua abordagem, depois, não pode actuar eficazmente no

## Revista da Cavalaria

combate de ruas onde os dois contendores lutam muito perto e os objectivos são pequenos e difíceis de assinalar.

Sabe-se que não é fácil ao aviador distinguir, a grande altura, ou passando baixo, a grande velocidade angular sobre ela, uma rua da outra. Uma bomba só é eficaz quando cai na rua a que é destinada, quando cai longe, não pode molestar o defensor dentro das casas onde se abriga. Mesmo que a povoação tenha sofrido um forte bombardeamento prévio de aviação ou artilharia, a massa dos escombros, as ruínas, constituem não só um grave empecilho para os carros, como excelente cobertura para as tropas da defensiva.

Na guerra de Espanha e, na última guerra, passou o combate de ruas a ser muito mais frequente, mesmo quando são exércitos organizados que se defrontam, haja em vista o que se passou em Madrid, em Stalinegrado e em Atenas onde o exército britânico se teve que haver com certas facções devidamente organizadas das milícias gregas.

Podia dizer-se que na guerra de Espanha, foi frequente a luta nas ruas, porque não existiam, em qualquer dos adversários, forças blindadas organizadas em unidades independentes pois os poucos e antiquados carros que nela tomaram parte estavam adstritos às formações de infantaria que apoiavam.

Não foi, portanto para interceptar o avanço dos blindados, que não existiam, que se deram nesta guerra frequentes combates de ruas, foi porque a luta se deu entre partidos desigualmente organizados e aquele a quem faltava disciplina, instrução, técnica militar e quadros habilitados teve fatalmente de restringir a sua acção a *ocupar e manter*, as duas operações mais fáceis e intuitivas em que podia actuar, e daí a necessidade de se manter numa defensiva quase sempre estática por não possuir meios próprios para que pudesse adaptar outro processo.

Presentemente a luta nas ruas é frequente e pelos relatos oficiais da guerra actual se pode concluir que em qualquer dos teatros de operações onde tal facto se dê, a luta é dura, onde nem sempre o número e o potencial do armamento é factor positivo da vitória.

Adquiriu capital importância, no presente, o combate de ruas e não pode deixar de interessar, a nós profissionais,

## Revista da Cavalaria

este género de combate a que as forças regulares estão sujeitas.

O combate de ruas não é mais do que a luta travada dentro das povoações, de rua em rua, de edificio em edificio, e, até no interior de cada casa, de andar em andar, de compartimento para compartimento. Exige este combate, mais do que qualquer outro, qualidades excepcionais da parte dos combatentes quer dum quer doutro partido.

Os comandos, especialmente os subalternos e sargentos, têm que ter elevado espirito de decisão e uma audácia reflectida a par de um nível de conhecimentos profissionais; as praças, terão de ser desembaraçadas, com bravura e conhecimentos técnicos tais, de modo a poderem tirar do armamento e da ferramenta, própria ou de ocasião, o maior rendimento, e finalmente, entre todos uma confiança reciproca.

É neste combate que os graduados exercem o comando em condições muito especiais e em que a iniciativa individual é mais necessária e tem mais valor. A acção passa-se nas ruas onde o horizonte é limitado pelos edificios e, embora em contacto com os comandos de que dependem se faça de qualquer forma, os chefes subalternos actuam por vezes longe da acção directa do Comando, daí a necessidade de descentralização do Comando e de uma preparação táctica cuidada em que assume especial relêvo a acção dos subalternos comandantes das unidades elementares, as quais actuam principalmente pelo exemplo.

A técnica destes combates obtem-se com prolongada e persistente instrução adequada, parecendo-me não estar ainda no nosso Paiz tal assunto convenientemente tratado, pois está restrito à acção das forças encarregadas da manutenção da ordem pública. Há a considerar que o combate de ruas produz sempre um grande abalo moral, o inimigo está abrigado, quase sempre invisível, as emboscadas são frequentes, as barricadas surgem ao voltar de qualquer esquina, enfim tudo se conjuga para que a luta seja árdua, tenaz e violenta; é caracterizadamente, um combate de infantarias, e como tal, quando a cavalaria seja encarregada de tal serviço, usará de idênticos processos deixando bem a coberto os seus cavalos e motos que momentaneamente se tornam dispensáveis não só pelo alvo que oferecem como

## Revista da Cavalaria

pela certeza de que a mobilidade, uma das suas características, quase por assim dizer desaparece.

Não se combate em campo aberto, luta-se na rua batida pelo fogo inimigo onde o avanço parece impossível ou louca empreza; tácticamente, o avanço na rua pode comparar-se ao avanço por um desfiladeiro cujas alturas estejam ocupadas pelo adversário e basta isto para se calcular que moral necessita ter o atacante para se dominar e vencer rapidamente o adversário.

O combate de ruas condiciona o emprego das armas, pois nem todas aqui têm aplicação, a arma essencial para este combate é a pistola metralhadora, pois é a única arma automática que permite, sem a menor demora, contra-bater imediatamente o fogo inimigo de qualquer posição e para qualquer posição, donde ele nos seja feito. O seu tiro eficaz a 200 metros é quanto basta visto que nas ruas o combate raramente excede essa distância, e em qualquer posição, quer parada ou em movimento, a curta distância, ceifa literalmente o inimigo que se apresente a descoberto; tem grande vantagem sobre a Metralhadora Ligeira que, é preciso não esquecer, com dificuldade actua em movimento quando conduzida pelo seu apontador, sendo para mais uma arma colectiva, ao contrário da pistola metralhadora que é uma arma individual.

Acontece por vezes haver necessidade de instalar a M. L. no asfalto ou calçada de uma rua onde não se pode enterrar o espigão das pernas do suporte resultando daí que a arma salta ao disparar, e a dispersão é maior que a da P. M. ficando portanto prejudicada a precisão do tiro, além de que do leito da rua não é fácil fazer fogo repentinamente para objectivos instalados nos andares superiores das casas ou nos telhados. No entanto, a M. L. é uma arma excelente quando um apontador desembaraçado e bem instruído a possa instalar num ponto elevado, por exemplo na varanda de uma casa, executando assim a acção de apoio pelo fogo o que é de enorme conveniência. A conjugação das P. M. e M. L. dá às tropas no combate de ruas um auxilio muito valioso e quando esta esteja instalada nos carros *Bren*, permitindo portanto o seu emprego em marcha, o seu valor aumentou consideravelmente.

## Revista da Cavalaria

A espingarda raramente se emprega com baioneta armada, atendendo à dificuldade no seu manejo pelo excessivo comprimento; é contudo uma arma perigosíssima quando munida de alça telescópica, nas mãos de um sniper para contra-bater mestres atiradores instalados em pontos dominantes.

As granadas de mão ofensivas são muito úteis e indispensáveis nos combates de ruas, é preciso contudo que os homens as lancem para os andares inferiores e caves, porque tentando deitá-las para as janelas dos andares superiores, muitas vezes, não acertam e batendo na parede ricochetam para vir afinal rebentar no meio da força que a lançou.

Os lança-granadas e morteiros para bater o inimigo com granadas explosivas nas trincheiras e barricadas são excelentes.

A auto-metralhadora é uma arma utilíssima no combate de ruas, já pela mobilidade, já pelo grande potencial de fogo de que dispõe e da protecção que a sua blindagem assegura aos tripulantes, resistindo, mesmo a pequenas distâncias, à perfuração das balas de espingarda, podendo desempenhar ainda neste combate um importante papel, pois abre brecha rapidamente em certos obstáculos, tais como rédes de arame farpado, cavalos de frisa, barricadas, gradeamentos de ferro, arrombando portas, facilitando assim a passagem ou entrada aos atacantes.

É da máxima conveniência que as A. M. sejam empregadas aos pares para se apoiarem uma à outra, devendo agir com o apoio imediato dos motociclistas e com o apoio próximo das tropas a pé com as quais avançam.

Geralmente as A. M. são adstritas à força que exerça o esforço principal, no local onde o Comando espera provocar a decisão. Não se podendo determinar este local, a A. M. fica em reserva e vai progredindo atrás das unidades de ataque para ser empenhada logo que o seu emprego esteja indicado, para assim se obter uma decisão imediata. No momento do combate decisivo a A. M. deve desembocar na rua por onde se faz o ataque ao mesmo tempo que os grupos de assalto. Avança, então, à frente da tropa, por lanços sucessivos, tomando sobre ela um pequeno avanço na proximidade dos cruzamentos e nos largos, e ali pára até ser

## Revista da Cavalaria

alcançada pelos elementos de assalto, para partir de novo, e assim sucessivamente. Se o assalto tiver de ser dado de surpresa, a A. M. estará até ao último momento abrigada das vistas do inimigo, avançará então a toda a velocidade até atingir a altura que lhe compete. Nesta progressão a A. M. e as fracções de assalto devem apoiar-se e proteger-se mutuamente. O bom êxito dos elementos de assalto depende da rapidez como estes aproveitam o efeito obtido pela A. M. na sua progressão. Por esta forma se utiliza a enorme vantagem que dá a couraça de protecção e se tira todo o partido da A. M. como elemento de apoio pelo fogo às fracções de assalto.

Se a A. M. for impedida de avançar, não devem os elementos de assalto deixar de progredir no ataque com vontade e energia inflexíveis. Se o inimigo rodear de perto a A. M., momento em que ela é mais vulnerável, os elementos de assalto, como os de apoio pelo fogo, instalados nos pontos dominantes, cobrem-na imediatamente com o seu fogo impedindo assim que o inimigo mais se aproxime dela para que a sua guarnição possa actuar eficazmente com as armas próprias para a luta próxima.

Sendo A. M. uma arma essencialmente ofensiva deve actuar por surpresa no momento decisivo devendo receber uma missão bem determinada, e uma vez empenhada, não deve ser distraída para outra missão. A ligação com as tropas de assalto é difícil caso não se utilize a T. S. F., devendo por isso, estabelecer-se previamente um pequeno código de sinais convencionais.

Os carros de Combate, no interior das povoações encontram o campo de acção muito restrito e a sua progressão está já de antemão canalizada pelas ruas onde barricadas, fossos e muros muito lhes reduzem a velocidade e tendo de marchar, no geral, a um de fundo, nas ruas pouco amplas onde não podem desenvolver e tomar formações próprias para o combate, basta a imobilização dos carros da testa para os restantes se verem impossibilitados de continuar a progredir.

Estas razões aconselham a que os carros não devem exceder o número de dois em qualquer acção e assim mesmo em cooperação com pequenas fracções de atiradores. Daqui

## Revista da Cavalaria

nasce a concepção dos agrupamentos temporários normalmente constituídos por um pelotão de atiradores e um carro de combate o qual será empregado em abrir caminho através dos obstáculos, protegendo os assaltantes, muitas vezes alguns transporta no próprio carro, outras deslocando-se colados à rectaguarda, servindo-lhes de escudo, protecção esta, mais eficaz que a das A. M.

Fica assim rapidamente, e muito ao de leve, relatado o emprego das diversas armas, vamos entrar nas características do combate de ruas.

*A Exploração:* Dentro das povoações a exploração limita-se à rua pròpriamente dita, visto só excepcionalmente ser possível, pesquisar sistematicamente os edificios resultando daqui uma exploração incompleta, quer da rua pela qual se progride, quer dos que a ela convergem as quais têm de ser vigiadas para tornar menores as probalidades de envolvimento ou de um contra-ataque inesperado. Esta exploração tem por fim principal fazer denunciar o inimigo provocando o seu fogo fazendo com que aquele se localize.

Para o ataque de edificios devemos empregar pequenas patrulhas de efectivo de esquadra o máximo, as quais avançando em duas colunas, uma por cada passeio, em lanços curtos e rápidos aproveitam os abrigos dos vãos das portas, árvores, etc., para parar e observar capazmente; os da direita observam para a esquerda e vice-versa, não despresando, os da frente, as portas baixas dos edificios (caves, rez-do-chão até ao 1.º andar); os do meio os andares superiores, os da rectaguarda. os telhados. Sendo possível, a cada homem devem ser prévia e claramente designados os andares que lhe cabe observar. É da máxima conveniência que outros homens prèviamente instruídos e habituados a observar, munidos de binóculo, nos telhados, chaminés, etc., possam vigiar e relatar o que virem.

Atrás da primeira patrulha a 30 m. aproximadamente e ligada à vista com esta, avança outra, para assinalar imediatamente os locais de resistência, e apoiar a primeira. Cada patrulha que se mande avançar deve ter uma missão claramente determinada e deve-se-lhe indicar com toda a precisão o local a atingir. Logo que a ele chegue a patrulha deve comunicá-lo ao comandante de que dependa para este pro-

## Revista da Cavalaria

ceder consoante as circunstâncias. As patrulhas vão-se sucedendo até se estabelecer o contacto com o inimigo (núcleo de resistência). Pode suceder porém que fiquem alguns elementos adversos emboscados nas casas que se ultrapassaram, mas o grosso à medida que se desloca para a frente, procede a buscas nas casas onde suspeite que o inimigo se encontre, aproveitando a oportunidade para estabelecer a vigilância para as traseiras dos edifícios que ladeiam a rua eixo de marcha.

Enquanto se executa a marcha das patrulhas de exploração, os restantes homens devem estar abrigados do tiro e das vistas do inimigo até ao momento do ataque decisivo sempre prontos a entrar em acção.

Não é conveniente manter reservas em formações concentradas nas ruas porque pode ocasionar perdas graves dado o alvo que oferecem. Concluindo: exploração deficiente, logo, necessidade de compensar a insuficiência de informações com outros meios. Segurança contingente, logo, probabilidades de acções por surpresa da parte do inimigo e portanto necessidade das tropas em todos os escalões, marcharem prevenidas contra elas.

*Observação e ligações.* A observação tem o campo de visão muito diminuído, limitada à vizinhança imediata. As ligações laterais nem sempre têm continuidade, porquanto, normalmente, só nas transversais se podem efectuar e os estafetas terão dificuldade de orientação, de forma a poderem cumprir rapidamente as ordens recebidas e regressarem à origem, pelo que convém assinalar a giz, com setas e letreiros, as ruas, nos cruzamentos ou bifurcações, indicando direcções, unidades e órgãos que as seguem. O problema das transmissões simplifica-se grandemente se houver rede telefónica em condições de ser utilizada para o que os elementos avançados devem ser acompanhados do pessoal competente para fazer reparações rápidas, aproveitando, sempre que possível os telefones dos rés-do-chão.

*Apoio pelas bases de fogos.* Nos combates de ruas não há, em geral, intervalos que permitam o fogo e é difícil obter posições à retaguarda dos elementos avançados que garantam a segurança precisa, por isso, as próprias unidades de atiradores com as suas M. L. organizam bases de fogos para

## Revista da Cavalaria

o avanço dos atiradores, nascendo daqui uma articulação mais acentuada, no sentido da profundidade entre esquadras de atiradores e de metralhadoras adentro da secção.

*Golpes de mão.* São próprios dos combates de ruas estas acções e como o seu êxito assenta na surpresa, exigem :

- preparação minuciosa e secreta.
- execução rápida e imprevista em meios e processos.

Os golpes de mão podem ser de ocupação ou de ida e volta. Os primeiros, preludio de acções posteriores, consistem no ataque e instalação num objectivo restrito e são conduzidos segundo as normas em uso para estas operações, assumindo grande importância a protecção dos flancos. Os segundos, caracterizam-se pelo regresso à zona de partida dos elementos que neles tomaram parte, podendo ter como finalidade o seguinte :

- Reconhecimento (informação tática).
- Informação (fazer prisioneiros, obtenção de documentos, material, etc.)
- Destruição (de pessoal, material, postos de comando, depósito de armas e munições, centrais telegráficas e telefónicas, obras de arte, etc.)
- Criação do estado de alarme (pequenas acções demonstrativas).
- Desorganização de serviços (emboscadas, etc.)

Se para os golpes de mão é necessário uma preparação minuciosa conforme já expuz, ao lançar-se qualquer ataque temos que atender aos seguintes principios fundamentais :

- Nenhum avanço deve ser feito sem ser fortemente apoiado pelo fogo.
- Toda a operação tem de ser preparada com o maior silêncio e completamente ao abrigo das vistas do inimigo, para que o efeito de surpresa seja máximo.
- É essencial constituir, antes do assalto, uma abundante reserva de munições para que o ataque, uma vez lançado,

## Revista da Cavalaria

não tenha de ser suspenso por falta de munições. Em virtude do exposto, deve-se dividir a fôrça em duas fracções:

— Uma composta dos elementos de movimento que procede ao assalto.

— Outra dos elementos de tiro que hão-de efectuar o apoio pelo fogo.

Do primeiro grupo devem fazer parte homens decididos, fortes e ágeis, do segundo devem fazer parte os melhores atiradores.

O inimigo, ocupando em fôrça, qualquer edificio, principalmente as janelas e aberturas, deles atirará contra a fracção encarregada do assalto, e assim a primeira coisa a decidir é como e de onde se deve fazer incidir o tiro da fracção que apoia o avanço para bater essas janelas e aberturas. Se se pode assaltar e ocupar qualquer edificio próximo daquelle onde se encontra o inimigo, deve-se imediatamente fazê-lo, porque, ocupada esta casa, a fracção de assalto pode avançar mais facilmente com o auxilio da fracção de apoio. A fracção de assalto deve transportar consigo, alavancas, machados e petardos, para facilitar, pela sua utilização, as entradas nos edificios como objectivos a atingir.

Como o avanço e assalto são sempre operações difíceis e perigosas, convém, sempre que fôr possível e haja efectivos para tal, efectuar uma demonstração ostensiva pelo lado que se não ataca, fazendo mesmo às claras, preparativos evidentes para que o inimigo seja levado à convicção de que o ataque se faz por esse lado, e seja surpreendido quando o ataque rebente pelo lado que menos o esperam. É da máxima utilidade o emprêgo de nuvens de fumo, para iludir o inimigo ocultando os nossos movimentos.

A demonstração deve preceder de alguns momentos o ataque principal e, uma vez o comandante local reconheça ter suficientemente fixado o adversário na direcção oposta à que vai ser dado o assalto, dá então o sinal combinado para este. É necessário, portanto, explicar previamente aos homens que o tiroteio causado pela demonstração em nada se relaciona com o assalto.

O sinal para o assalto deve ser dado pelo comandante local depois de previamente combinado, de forma a não ha-

## Revista da Cavalaria

ver dúvidas para que todos o conheçam, e feito ele, o fogo de apoio é desencadeado súbita e imediatamente e com a máxima violencia; deve surpreender o inimigo. O grupo de assalto parte imediatamente depois, e, sendo a operação bem preparada, bem conduzida e executada, o successo é assegurado, pois assim o adversário surpreendido com uma violencia que não espera e por uma técnica com que não contava, sofre um forte abalo no seu moral. Por isso, o plano de fogos do grupo de apoio, é de necessidade absoluta para que na distribuição dos objectivos, as missões respectivas, não prejudiquem a arriscada e difficil acção do grupo de assalto. Havendo meios suficientes, destina-se a cada atirador de espingarda uma janela para bater, devendo as armas automáticas ser colocadas em andares altos de forma a poderem bater duas ou mais janelas ou aberturas contíguas. É da máxima conveniencia conservar em reserva algumas armas para dado o caso de surgir novos objectivos, serem estas armas as encarregadas de os bater para que as outras não sejam distraídas das suas primeiras missões.

No momento do assalto, e ao sinal respectivo, o fogo que incidia nas portas e janelas do rés-do-chão é imediatamente levantado para as janelas do 1.º andar, afim-de o grupo de assalto não ser prejudicado; à medida que este grupo atinja os successivos andares superiores, fará do rés-do-chão, o sinal prèviamente combinado para que o tiro do grupo de apoio passe a incidir nos andares ainda não ocupados.

Dado o caso de insuccesso do grupo de assalto, este recolhe por lanços, não devendo na retirada mascarar o fogo dos grupos de apoio que o cobrem, abrigando-se nos portais onde se alojam quando do avanço. Os homens não devem correr paralelamente ao eixo das ruas mas em zigue-zagues irregulares, variando constantemente de direcção. As fracções de apoio intensificam o fogo para cobrir a retirada do grupo de assalto. Os feridos devem ser recolhidos nos portais caso não possam mover-se. Se a primeira investida não resultar, convém tentar novo ataque embora pelo mesmo lado, mas a par de outro realizado pelas trazeiras do edificio rodeando-o, devidamente, de todas as possíveis precauções para o fazer súbitamente e de surpresa. Se a resistencia fôr tenaz e o inimigo muito combativo, o único processo para avançar é

## Revista da Cavalaria

fazer progredir também pelos telhados homens decididos e que atirem bem, para desalojar o inimigo e apoiar igualmente com o seu fogo a tropa que avança pelo leito da rua. As comunicações ao comando devem ser feitas sempre que possível mesmo que a acção decorra num tempo relativamente curto, devendo-se aproveitar para tal fim a suspensão ou acalmia do combate.

Se o inimigo ocupa um agrupamento grande de casas, o ataque pode ser executado por colunas paralelas, devendo ser lançado geralmente sobre a zona onde o dispositivo adverso tenha menor profundidade. Este processo tem vantagens.

O comando das fôrças é mais fácil, podendo o chefe apreciar melhor o conjunto da zona de operações e ao mesmo tempo exercer directamente a sua acção pessoal em virtude da rapidez das informações, podendo tomar convenientemente as suas disposições e fazer chegar as suas ordens aos comandos subalternos.

As colunas paralelas cooperam em ligação estreita uma com outra e apoiam-se reciprocamente. Do sucesso de uma coluna beneficia a outra.

O fogo não pode prejudicar as colunas e a ligação entre elas é mais fácil de assegurar.

Finalmente a Reserva pode entrar em acção em tempo oportuno e pelo caminho mais curto.

Usando este sistema de ataque as fracções mais avançadas são encarregadas da conquista e limpeza das ruas que se vão tomando, após este serviço agrupam-se e ficam à disposição do comando.

Outro processo de ataque, o das colunas convergentes; neste caso há a considerar duas hipóteses: movimentos convergentes de grande amplitude e movimentos convergentes de pequena amplitude.

Qualquer destes processos tem o grande perigo de expor as colunas a serem atacadas pela rectaguarda no caso do avanço de qualquer delas ser sustado na proximidade da base de partida, pois as colunas não se podem apoiar mutuamente e a cooperação e ligação entre elas são sempre muito precárias. A progressão terá de ser lenta, quando ao contrário, é necessário actuar rapidamente para se não dar tempo ao adversário de fortalecer qualquer posição mais ameaçada,

## Revista da Cavalaria

além de que quando os objectivos se encontram afastados pode acontecer que o fogo de uma coluna prejudique ou mesmo atinja a outra.

Se o inimigo ocupa vários grandes aglomerados de casas, ou mesmo toda a povoação tem que esta ser dividida em várias zonas, para que a cada uma delas sejam destinadas várias colunas de ataque.

Há quem preconize que o ataque seja feito por lanços ou, melhor, por fases sucessivas bem demarcadas, de uma para outra transversal. O processo de reforço das colunas, a que consiga maior progressão ou a que se encontre detida, depende sobretudo da forma como adversário reagir, do seu armamento, do comando e moral que tiver. As colunas não devem por princípio algum desviar-se das zonas que lhes foram atribuídas e não devem, como é princípio geral de luta em campo aberto, alargar e aprofundar a brecha para que não haja confusões nem perda de controle do comando e também evitar que os elementos avançados fiquem sujeitos, não só a um ataque de flanco, mas ainda ao fogo das forças amigas. O sistema dos lanços sucessivos é o mais prudente e seguro, sobretudo quando se não dispuser de tropas bem adestradas no combate de ruas, estas vão assim indubitavelmente mais na mão do chefe, se bem que por outro lado as paragens inevitáveis que causam a divisão em lanços possam prolongar mais o ataque e dar ensejo a que o inimigo tenha oportunidade de reforçar a sua defesa nos pontos onde ela se evidenciou mais fraca, logo no primeiro lanço do atacante. O essencial no combate de ruas é dominar o mais depressa possível e portanto o processo mais rápido é o melhor, embora o perigo que a tropa atacante possa correr, pois é sempre, pesadas as coisas, bem menor que as vantagens que se obtêm de dominar rapidamente e portanto a obtenção da vitória.

*Operações de limpeza.* Devem ser feitas de casa para casa, de preferencia por fracções que vêm à rectaguarda para que a progressão não tenha que parar embora fique para trás qualquer ninho onde continue a resistencia. O pessoal que se encarregar deste serviço tem que tomar todas as precauções para evitar desastres provenientes de armadilhas colocadas pelo defensor.

## Revista da Cavalaria

Citar aqui vários exemplos de armadilhas julgo desnecessário, o que interessa é que o pessoal seja previamente instruído não só na maneira de as descobrir como também de as evitar e mesmo tornar inofensivas.

No ataque a barricadas não há regras fixas. Os métodos a empregar são variáveis, consoante as condições. Quando são reforçados com arame farpado constituem, no geral, um obstáculo sério, e como todas as barricadas devem estar batidas pelo fogo do adversário, é por vezes necessário fazer intervir a artilharia, na falta desta, são de grande utilidade os morteiros e lança-granadas cujo rebentamento desconserta e abala o moral do inimigo que as ocupe ou próximo as defende. Trincheiras. Depende da sua largura e profundidade. Sendo estreitas os carros de combate atravessam-nos com facilidade conseguindo, momentaneamente, calar o fogo do inimigo aproveitando o assaltante este curto espaço de tempo para, a coberto dos carros, proceder à sua limpeza. Sendo largas, torna-se necessário ao atacante escolher pontos altos dos prédios vizinhos para sobre elas ter comando e assim daí apoiar o grupo encarregado de as assaltar.

Largos. É muito natural que todas as tropas que desembocuem nas ruas que ali convergem sejam batidas pelo fogo inimigo, tal como acontece em campanha quando uma força sai de uma ravina ou garganta para um terreno aberto que o inimigo bate, deve-se procurar primeiro ocupar pelos trazeiros os edifícios da frente oposta ao lado do inimigo para daí apoiar e cobrir as forças que desembocarão no largo; é este o primeiro objectivo a conquistar sem o que seria sujeitar a força atacante a perdas sérias, sendo muito vantajoso utilizar as barragens de fumos para mais facilmente dominar o adversário.

Tôrres e predios dominantes. Há necessidade de pedir o auxílio da Aviação e da Artilharia para os bombardear, devendo as tropas de assalto manter-se a coberto enquanto durar o bombardeamento e, logo que a brecha se dê e o bombardeamento cesse, a tropa lança-se ao assalto o mais rapidamente possível e por todos os lados mas ainda a coberto do fogo das armas automáticas.

Assim, de tudo que fica dito se conclui que nunca são demais as minúcias e pormenores indicados, porque no com-

# Revista da Cavalaria

bate de ruas paga-se bem caro toda a falta de método e de ordem, toda a improvisação à última hora.

Termino transcrevendo os doze mandamentos dos Russos na guerra de ruas:

## I

A defensiva é inútil, estéril e é sempre o prelúdio da derrota.

## II

Nas ruas esclarece-se a situação, e esta esclarecida, ainda que incompletamente, lança-se o ataque com decisão, cobrindo-se sempre com grandes massas de fogo que desmoralizam o adversário, e só então se passa à arma branca, sem nunca poupar vidas ao adversário, mesmo ao que se renda.

## III

Na luta de ruas a violencia é de regra e na luta civil quanto maior fôr a violencia de repressão mais humano se é.

## IV

Nas ruas, a cavalaria esclarece e apoia com as suas auto-metralhadoras; a infantaria ocupa as posições, ataca com as suas metralhadoras e rasga finalmente com as baionetas.

## V

Casa ocupada deve ser casa incendiada; a artilharia e os morteiros prestam óptimos serviços nestes casos.

## VI

Nunca disseminar tropas; constituir fortes grupos de ataque, sendo possível mixtos, e, uma vez esclarecida a situação, atacar a fundo. A disseminação é o principio da derrota.

# Revista da Cavalaria

## VII

Envolver, envolver, envolver sempre e depois esmagar.

## VIII

Não hesitar no ataque; a primeira tropa que hesita é a primeira tropa vencida.

## IX

Nunca prolongar a luta pela noite; é perigoso e pode dar lugar a sérias surpresas.

## X

Os largos e as praças públicas são varridas pelas metralhadoras, as casas incendiadas pelas granadas e destruídas pelos morteiros, as ruas limpas pelas auto-metralhadoras.

## XI

Os núcleos pequenos de tropas são tropas para o inimigo.

## XII

As pequenas unidades motorizadas e armadas de metralhadoras prestam serviços inestimáveis.

E assim se vence sempre!



# Granadeiros Blindados

pelô Tenente FONTES PEREIRA DE MELO

## I — Introdução

- a) — O Motor na batalha
- b) — Os Moto-mecanizados

## II — Granadeiros Blindados

- a) — Origem
- b) — Armamento e organização
- c) — Modo de actuar

- 1 — Marcha
- 2 — Ofensiva
- 3 — Defensiva

## III — Considerações Finais

### I — Introdução

- a) — *O Motor na batalha:*

**F**oi na Grande Guerra de 14-18 que pela primeira vez o motor fez a sua entrada no campo de batalha. Começou por ser utilizado como meio de transporte de víveres e de pessoal, não tendo portanto ainda intervenção directa no combate dentro do campo de batalha. Foi precisamente neste serviço que ele primeiro revelou quanto valia, e o grande futuro que viria a ter, transformando radicalmente a arte de guerra, em todos os seus aspectos.

No facto muito conhecido que vou citar, modificou pela primeira vez e radicalmente a noção que se tinha até essa data de dois factores: o espaço e o tempo. Refiro-me à mobilização de todos os taxis de Paris,

## Revista da Cavalaria

para condução de tropas, a fim de acudir rapidamente à frente de batalha onde a situação era deveras crítica. Esta operação teve um êxito absoluto, devendo-se a ela a modificação da sorte da guerra nesse momento. O motor tinha dado a sua primeira grande prova, se bem que, ainda, fora do campo de batalha pròpriamente dito.

O motor começou a ser então utilizado no serviço de transmissões e ligações, por meio de estafetas utilizando motocicletas e automóveis, sendo estes últimos também utilizados para o transporte de comandos.

Vimos até aqui o motor utilizado para o transporte de tropas, víveres e munições, e para o serviço de ligações, isto é, sempre na retaguarda; vamos a ver agora como ele apareceu no campo de batalha.

A metralhadora nessa altura tinha-se tornado a rainha do campo de batalha, ficando a infantaria impotente para a dominar. Tornaram-se então necessárias as grandes barragens de artilharia para a neutralização das metralhadoras e abertura de brechas. Nestas preparações teve o motor um importante papel a desempenhar no transporte de quantidades fabulosas de munições que elas exigiam.

Mas este processo não resolvia a situação, pois quando a infantaria ia ocupar o terreno da brecha aberta, era atacada por fogos de flanco. Foi para resolver esta situação que apareceu a nova vedeta de guerra, que iria acabar com o reinado incontestado da metralhadora: *o carro de combate*.

É o carro de combate, mercê da sua couraça e capacidade de deslocação em todo o terreno que se pode deslocar dentro do campo de batalha neutralizando as armas automáticas inimigas e preparando o terreno para a ocupação pela infantaria.

Vimos agora como o motor revolucionou a guerra dentro do campo de batalha pròpriamente dito.

### b) — *Os Moto-mecanizados:*

Nesta última guerra, desenvolvida a técnica automóvel a um alto grau, agruparam-se todas estas utilizações do motor e juntaram-se-lhes outras, formando unidades até então desconhecidas e que modificaram completamente o aspecto da guerra. Estas unidades são: *as unidades motorizadas e as mecanizadas*.

As primeiras, que utilizam os veículos motorizados só para o transporte de tropas; as segundas, que os utilizam para o transporte e para o combate.

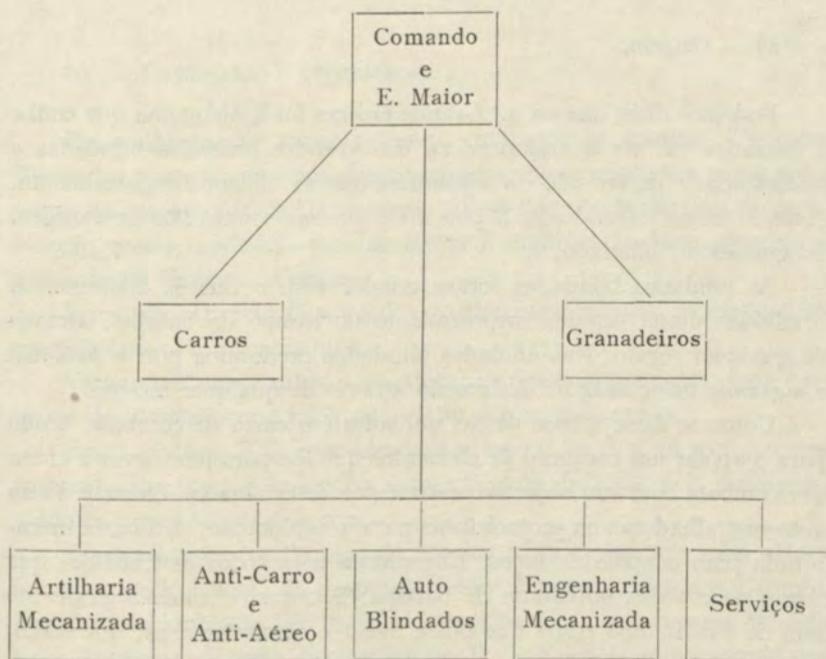
# Revista da Cavalaria

É nestas segundas unidades, também chamadas blindadas ou cou-raçadas, que os granadeiros blindados se encontram.

Vamos portanto dar uma rápida ideia da organização destas uni-dades, antes de entrarmos prôpriamente no papel dos granadeiros.

A constituição destas unidades varia de país para país, e dentro de cada país varia ainda com o campo de batalha em que actuam e o fim particular a que são destinadas.

Vejamos esquemáticamente e duma maneira simplista, qual a consti-tuição duma Divisão Blindada:



Em alguns exércitos, como acontece na Inglaterra e acontecia na Alemanha e na Itália, existem unidades especiais anti-carro e anti-aéreo; no caso da América, esses meios estão atribuídos às diferentes unidades. A denominação de Granadeiros Blindados, originária do exército alemão, corresponde hoje em dia a de Infantaria Mecanizada.

# Revista da Cavalaria

Por razões que no final veremos, prefiro não chamar Infantaria a uma tropa, que entre nós deverá ser Cavalaria, continuando a chamá-lo provisoriamente Granadeiros Blindados.

Em todas as divisões blindadas, a base são os carros de combate, secundados pelos granadeiros, podendo-se dizer que todos os outros elementos de que essas divisões dispõem, servem para apoiar e completar a acção dos carros de combate.

## II — Granadeiros Blindados

### a) — *Origem:*

Podemos dizer que na 2.<sup>a</sup> Grande Guerra foi à Alemanha que coube a iniciativa de ser a organizadora das grandes unidades blindadas e motorizadas e de ter sido ela a primeira que as utilizou magistralmente, obtendo êxitos estrondosos. É pois a ela que nós vamos buscar a origem do granadeiro blindado.

As unidades blindadas foram criadas com o fim de conseguirem resultados duma rapidez surpreendente no campo de batalha, através de qualquer região. Nas unidades blindadas predomina pois a *potência* e a *grande velocidade de deslocação* através de qualquer terreno.

Como se disse a base dessas unidades é o carro de combate, tendo para o apoiar um conjunto de elementos que lhe permitem levar a efeito um combate com um objectivo estratégico determinado. Existem assim auto-metralhadoras ou motociclistas para a exploração; Artilharia mecanizada para o apoio de fogos; Engenharia para todos os trabalhos que sejam necessários no campo de batalha; Serviços, e ainda lógicamente terá de existir uma tropa que possa apear e combater a pé, que serão: *os granadeiros blindados*.

Estas tropas eram inicialmente transportadas em veículos que não eram de todo o terreno, mas reconhecida a necessidade de abandonar as estradas e caminhos, necessário se tornou dotá-las com veículos que pudessem acompanhar os carros de combate na sua progressão em qualquer terreno.

Reconheceu-se depois que em combate, situações havia em que o apear dessa tropa não seria absolutamente necessário e redundava num grande atraso para a operação.

# Revista da Cavalaria

Ora, como atrás se disse, a velocidade é nestas unidades a primeira característica. Como remediar este inconveniente?

Dotando os granadeiros de viaturas que além de serem para todo o terreno, fossem blindadas, protegendo portanto as tropas debaixo de fogo, e além disso, tendo dispositivos para que essas tropas pudessem fazer fogo dentro das próprias viaturas. Evitou-se assim a necessidade de apelar os granadeiros nos casos em que o apelar não era absolutamente necessário, e se traduzia numa demora na acção empreendida. Nessa altura passaram os granadeiros a serem tropa blindada, visto transportarem-se e combaterem dentro da própria viatura.

Mantendo a designação de granadeiros, chegamos à altura em que lhe podemos chamar conscienciosamente *blindados*.

## b) — Armamento e organização:

Foi a Alemanha quem primeiro empregou as grandes Unidades Blindadas, e como resultado desse emprego, quem criou essa tropa nova a que deram o nome de Granadeiros Blindados. Ao tratarmos da organização dessas unidades, vou-me referir à organização base, que era a existente no Exército Alemão.

Em cada «Divisão Couraçada» existia uma brigada de «Granadeiros Blindados» a 2 regimentos.

Vamos ver em seguida a organização desses regimentos; mas previamente daremos uma ideia das viaturas que utilizavam.

Eram viaturas TT, com blindagem lateral de 8 a 10 mm., o que garantia uma protecção contra projecteis de Infantaria e estilhaços, sendo os pneus à prova de tiro.

Eram viaturas com o peso de 800 kg., fabricadas pela casa «Hannomag», tendo sistema de propulsão misto, lagarta atrás rodas à frente. Tinham interiormente dois bancos compridos com cinco lugares de cada lado. Todas as viaturas dispunham de T. S. F., pois como sucede nos Carros de Combate, em virtude da sua forma de actuarem, uma ligação constante e perfeita é condição essencial para o bom êxito no emprego dessas tropas.

As viaturas de comando de pelotão dispunham de um canhão anti-carro de 37 mm. e duma base giratória para a metralhadora anti-aérea.

As viaturas das secções dispunham, colocadas na frente, duma metralhadora com um aparelho de pontaria periscópico e, igualmente, da base giratória, colocada à retaguarda, para o tiro anti-aéreo.

# Revista da Cavalaria

A viatura de morteiro dos pelotões pesados dispunham de uma base, assente no fundo, permitindo fazer fogo de dentro do carro, bem como da base para o tiro anti-aéreo. Existe ainda uma base suplementar que permite fazer fogo com o morteiro fora da viatura.

O Exército Americano dispõe de viaturas de tracção mista, rodas à frente e lagarta atrás, com forte blindagem, tanto lateral como frontal, fabricadas por diversas casas (G. M. C., Studbaker, Willis, etc.), variando a sua tonelagem, conforme o fim a que se destinam, entre 8 e 20 toneladas.

São viaturas bastante rápidas, podendo atingir a velocidade de 45 milhas, e de grande raio de acção, cerca de 250 quilómetros, todas equipadas com um aparelho de rádio emissor receptor.

Dentro deste tipo de viaturas, possuem modelos especiais para transporte de tropas e munições, para morteiros, para anti-aérea e anti-carro e ainda para artilharia ligeira.

No Exército Inglês, a viatura utilizada nestas tropas, é o nosso conhecido e apreciado Bren.

As viaturas dos granadeiros devem ter possibilidades em todo o terreno, semelhante aos carros de combate, visto terem de actuar e deslocar-se sempre em conjunto com eles.

No que respeita a velocidade, ela deve ser superior à dos carros, pois em muitas circunstâncias em que marcham atrás deles serão obrigadas a ultrapassá-los rapidamente para irem desempenhar a sua função na sua frente.

## ORGANIZAÇÃO DO REGIMENTO DE «GRANADEIROS BLINDADOS»

### *Regimento de Granadeiros:*

— Estado Maior

— Esquadrão de Comando:

a) — pelotão de transmissões

b) — pelotão de caçadores anti-carro

c) — pelotão de estafetas-moto

— 2 ou 3 grupos

— 1 companhia de peças pesadas de 15 cm.

# Revista da Cavalaria

## Grupo de Granadeiros:

- 3 esquadrões de granadeiros (mínimo)
- 1 esquadrão pesado:

- a) — pelotão de caçadores anti-carro
- b) — pelotão de pioneiros
- c) — pelotão ligeiro de 7,5 cm. (também pode haver obuses de 15 cm.)

## Pelotão de atiradores:

- 3 pelotões de atiradores
- 1 pelotão pesado

## Esquadrão de Granadeiros:

- a) — *viatura blindada* — comandante de pelotão — canhão anti-carro de 37 mm.
  - esquadra de comando
  - serventes de canhão
- b) — 3 *viaturas blindadas* — 1 para cada Secção-Metr. anti-aérea
  - cada secção 2 metr.

## Pelotão pesado:

- a) — 1 *viatura blindada* — Comandante de pelotão
- b) — 2 *viaturas blindadas* — pelotão de metr.
- c) — 2 *viaturas blindadas* — pelotão de Mort.

Reparando na organização destas unidades poderemos tirar as seguintes conclusões:

- 1.<sup>a</sup> — Grande mobilidade e possibilidades de T. T., resultantes das viaturas que utilizam;
- 2.<sup>a</sup> — Possibilidades de fraccionamento dentro do Regimento, do Grupo, do Esquadrão e do próprio Pelotão. Daqui resulta a possibilidade de actuação independente dos Esquadrões e facilidade de disper-

# Revista da Cavalaria

são dentro do pelotão, permitindo uma boa utilização do terreno e dando-lhe ainda capacidade de manobra com a tropa sobre a viatura;

3.<sup>a</sup> — Enorme potência de fogo, pois além das espingardas, metralhadoras, morteiros, anti-aéreos e anti-carros, que vão até ao escalão do pelotão, dispõem de artilharia de 7,5 no Grupo de Esquadrões, e de 15 cm. no Regimento.

4.<sup>a</sup> — Grande capacidade anti-carro, o que é uma necessidade resultante das condições em que combatem. Além de canhões anti-carro do próprio pelotão, dispõem um pelotão de caçadores anti-carro no Grupo de Esquadrões e outro no escalão do Regimento.

5.<sup>a</sup> — Possibilidade de actuação isolada das outras armas. Para isso dispõem de Artilharia, nos escalões do Regimento, e Grupo de Esquadrões, pelotão de transmissões no Regimento e pelotão de pioneiros no G. de Esquadrões.

## c) — *Modo de actuar:*

O granadeiro blindado tal como é hoje, nasceu duma necessidade verificada no emprego de Carros de Combate. Não podemos, portanto, tratar qualquer assunto que verse o tema «Granadeiros Blindados» sem que os «Carros de Combate» façam parte integrante desse assunto.

O «Carro de Combate» e o «Granadeiro» formam um conjunto indivisível, regido pelo princípio de apoio mútuo. Assim os granadeiros foram criados para apoiar, completar ou prolongar a acção dos carros, devendo sempre trabalhar na mais estreita cooperação com eles e, de baixo da protecção e apoio dos mesmos.

## 1 — *Marcha:*

A marcha destas unidades, como não podia deixar de ser, é feita sempre em conjunto com os carros de combate.

Nas divisões blindadas, em geral, formam-se sempre vários agrupamentos de marcha que, poderão marchar pelo mesmo itinerário em diversos escalões, ou ainda por itinerários diferentes.

Estes agrupamentos são formados por carros de combate, granadeiros e fracções de todas as outras armas e serviços que fazem parte da divisão.

Desta maneira, podemos dizer, que fraccionamos a divisão por meio de fraccionamento de todas as unidades que a compõem, formando por assim dizer várias divisões em miniatura.

# Revista da Cavalaria

Na marcha destes agrupamentos dois casos se podem dar: ou vão à frente os granadeiros e atrás os carros ou o contrário.

Se o terreno é próprio ao emprego dos carros, seguirão estes na vanguarda seguidos imediatamente dos granadeiros. Se o terreno não é próprio para os carros — pântanos, florestas, etc. — os granadeiros seguirão em 1.º escalão abrindo caminho e preparando a passagem dos carros.

Em qualquer dos casos a marcha poder-se-á ainda fazer por estrada ou através do terreno.

No caso da marcha por estrada, as viaturas seguirão em coluna com intervalos variáveis, conforme o terreno e a velocidade de marcha. Na marcha através do terreno, dadas as aptidões T. T. destas unidades, elas tomarão formações de ordem dispersa por forma a utilizar o melhor possível o terreno, isto quando longe do inimigo; quando perto dele as formações a adoptar obedecerão ao mesmo princípio do caso anterior e ainda, ao de essas formações serem preparatórias do combate.

Dentro desta ordem de ideias e consoante a organização destas unidades, ninguém melhor que nós os cavaleiros, poderemos idealizar triângulos, lozangos, trapézios, escalões, etc.

## 2 — *Ofensiva:*

Sendo empregadas as D. B., em regra geral, em terrenos próprios ao emprego dos carros de combate, será mais normal seguirem na frente os carros e na retaguarda destes os granadeiros. É neste dispositivo que nós vamos encarar o combate dum agrupamento carros-granadeiros. Consideremos um agrupamento constituído por 1 G. E. de carros e 1 G. E. de granadeiros. Este agrupamento constituir-se-á em 3 escalões:

- 1.º escalão — 1 Esquadrão de Carros;
- 2.º escalão — 1 Esquadrão de Carros;
- 3.º escalão — 1 G. E. de Granadeiros.

Vamos ver agora o papel que compete a cada um destes escalões:

### 1.º *escalão:*

Tem por missão atravessar o mais rapidamente possível a posição inimiga com o fim de ir atacar as posições de artilharia, postos de comando, e de uma maneira geral toda a retaguarda inimiga. Este esca-

# Revista da Cavalaria

lão apenas neutraliza os alvos que aparecem na sua frente, não se preocupando com quaisquer outros.

## 2.º escalão:

Segue o 1.º escalão e tem por missão aniquilar as armas inimigas, principalmente anti-carro, preparando assim o terreno aos granadeiros que seguirão montados nas suas viaturas e constituindo o 3.º escalão. Só depois dos granadeiros terem atingido e limpo completamente a posição de resistência é que este escalão continua a sua progressão indo-se juntar ao 1.º escalão e colaborando na missão deste.

## 3.º escalão:

Segue nas suas viaturas na retaguarda do 2.º escalão, ao atingir a P. R. tomará uma formação dispersa, limpando completamente a posição de resistência inimiga e ocupando-a em seguida. Esta missão sempre que for possível, deve ser desempenhada com a tropa em viatura, conseguindo-se assim uma muito maior rapidez na progressão. Caso não seja possível, os granadeiros apearão e em seguida atacam, limpam e ocupam a P. R. As viaturas dos granadeiros logo que estes apeiam, agrupar-se-ão em locais abrigados, à semelhança do que se passa na Cavalaria com o grupo de cavalos desmontados. Uma vez agrupados, procede-se imediatamente a quaisquer pequenas reparações e, caso seja possível, ao seu reabastecimento, para que estejam prontas a prosseguir imediatamente a sua missão.

Ocasões haverá em que os granadeiros terão de apear mais cedo e realizar o ataque em conjunto com o 2.º escalão de carros, aproveitando-se da protecção imediata que os mesmos lhes proporcionam.

Nestas tropas, à semelhança do que se passa nas tropas a cavalo, reconhece-se a necessidade de cerra-filas para o comando deste grupo de viaturas desmontadas.

Quando as tropas têm de apear, o comandante desta unidade muitas vezes não poderá dar ordens muito concretas ao comandante destes grupos. Será o critério, bom senso e espírito desempoeirado deste que competirá agir, conforme as circunstâncias e a feição que toma o combate, o exigiam.

No caso do terreno não ser favorável ao emprego dos carros, como por exemplo no caso de haver obstáculos intransponíveis, seguirão na

# Revista da Cavalaria

frente em 1.º escalão os granadeiros e à retaguarda os carros de combate, constituindo os 2.º e 3.º escalões.

Os granadeiros apearão e sob a protecção dos pelotões pesados e, eventualmente, se a resistência assim o exigir, da artilharia, atacam as posições inimigas, protegendo e apoiando a acção das tropas de engenharia que irão preparar passagem para os carros de combate.

Só depois destas passagens conseguidas é que o 2.º e 3.º escalões avançarão a cumprir as missões que lhes competem, como vimos no caso anterior.

Em todas as acções em que podem tomar parte os «granadeiros blindados», é sempre de prever o emprego, por parte do inimigo, de carros de combate. A defesa assegura-se em três fases:

Na 1.ª fase, a nossa artilharia procurará dispersar os carros.

Na 2.ª fase, os carros que continuam a progressão serão alvejados pelos inúmeros anti-carros que estas unidades dispõem.

Na 3.ª fase, os carros que conseguirem ultrapassar esta barreira, serão atacados pelos caçadores anti-carro que fazem parte das unidades de granadeiros ou ainda por outros que lhe tenham sido atribuídos como reforço.

Vimos o emprego dos granadeiros na ofensiva, situação em que eles normalmente actuam; vamos agora ver na defensiva:

### 3 — Defensiva:

As unidades blindadas actuam em geral, sem que prime a preocupação de protecção aos flancos e em situações por vezes mal definidas.

Nestas circunstâncias se elas se vêem obrigadas a passar à defensiva, devem organizar a sua defesa em todas as direcções. Os granadeiros apear-se-ão e estabelecem-se defensivamente, utilizando caracteristicamente o dispositivo de ouriço.

Nestas circunstâncias o comando deve guardar sempre uma grande percentagem de granadeiros em reserva, que utilizando as suas grandes possibilidades de deslocamento poderão acudir rapidamente aos postos ameaçados. Os carros de combate colaboram na defensiva, principalmente por meio de contra-ataques rápidos nos pontos ameaçados.

Os granadeiros em virtude do seu potente armamento têm um grande poder defensivo, sendo capazes de defender uma frente muito

# Revista da Cavalaria

larga em virtude da rapidez e facilidade de deslocamento que as suas viaturas lhe oferecem.

Nos estacionamentos também pode ser atribuída aos granadeiros a missão de manter a segurança das unidades de carros de combate.

## III — Considerações Finais.

Mas agora, para terminar, perguntar-se-á. A que arma pertencem os «Granadeiros Blindados»?

— A Cavalaria ou à Infantaria?

— No seu país de origem os granadeiros não eram tropa de Infantaria nem de Cavalaria; pertenciam a uma arma à parte, aos motorizados. Vejamos o que nos diz a História.

A palavra granadeiro foi empregada pela primeira vez em 1660, para designar quatro homens que em França foram atribuídos às companhias de Infantaria e que tinham por missão o lançamento de granadas. Mais tarde formaram-se Regimentos de Granadeiros a pé e a cavalo, e no tempo de Napoleão chegou-se a formar as divisões de granadeiros, os Granadeiros de Ondinot que tão conhecidos ficaram. Mas porque escolheram os alemães a palavra granadeiro para denominarem estas tropas?

— Porque em virtude da sua maneira de actuar, estas tropas não se podem denominar Infantaria, porque o seu comando deve ser feito por chefes audazes e rápidos na concepção da manobra.

Deram-lhe o nome de granadeiros por ser este o nome das célebres tropas de elite, os *granadeiros prussianos*.

Mas vendo o problema entre nós, que não temos arma motorizada, mas sim Cavalaria Motorizada, mantemos a pergunta; De que arma devem ser os granadeiros?

— O infante só combate a pé; o cavaleiro pode combater a pé ou a cavalo. O mesmo se passa com o granadeiro.

— O infante está habituado a actuar em situações precisas, com limites e sectores bem conhecidos e determinados; o cavaleiro, ao contrário, é normalmente chamado a desempenhar a sua missão sem ser enquadrado e em situações mal conhecidas.

O mesmo sucede com o granadeiro.

— O infante actua agarrado ao terreno e à velocidade máxima de 5 km./hora; o cavaleiro está habituado às manobras rápidas e audaciosas, à velocidade do galope e da carga.

# Revista da Cavalaria

— A mesma maneira de ser tem que ter o granadeiro.

— O infante está habituado a ver o terreno da altura do homem; o cavaleiro conhece o terreno vendo-o da altura de 2,5 m.

O granadeiro vê o terreno de dentro da sua viatura, isto é a uma altura semelhante.

Em conclusão: entre nós, os granadeiros blindados só podem pertencer à arma de Cavalaria.

Eram os próprios alemães que se orgulhavam de afirmar que a arma motorizada é a verdadeira herdeira da tradição da Cavalaria prusiana, os conservadores daquele espírito cavaleiro que só conhece a divisa «para a frente e para a vitória».

Na antiga cavalaria havia unidades que só combatiam a cavalo: os *couraceiros* e os *lanceiros*. Os *couraceiros* são hoje indiscutivelmente as unidades de carros.

Unidades de cavalaria havia que podiam combater a pé ou a cavalo: os *hussards*, os *caçadores a cavalo* e os *dragões*.

Será a estas unidades que nós devemos ir buscar a denominação para os nossos «granadeiros blindados»? Creio bem que sim.

Os franceses tinham tropas com grandes semelhanças com estas a que chamavam «*Dragons portés*». Eu acho que talvez fosse, também, a denominação de *dragões blindados* a mais cavaleira que poderíamos escolher para estas tropas.





# ENSINO DO CAVALO

## ≡ DAS FIGURAS DE PICADEIRO ≡

pelo Ten.-Coronel ALMEIDA RIBEIRO

*M*ontar em picadeiro coberto ou descoberto descrevendo com o cavalo voltas e reviravoltas ao acaso, sem finalidade e sem obrigar o cavalo a trabalhar, não serve para nada; não se tira proveito algum, quando muito dá-lhe alguma condição. Entende-se por figura de picadeiro uma figura geométrica descrita pelo cavalo visando um fim. A figura só pode ser considerada executada quando feita com rigor técnico.

Para conseguir que o cavalo execute com rigor técnico as figuras de picadeiro, necessita o cavaleiro:

- 1.º — Conhecer as figuras;
- 2.º — Como se executam;
- 3.º — Como se comporta o cavalo dentro das mesmas;
- 4.º — Preparar o cavalo para as poder executar.

Este último número talvez devesse estar em primeiro lugar.

É evidente que se o cavaleiro pretende fazer executar ao seu cavalo, por exemplo, o ladear, não vai ladear de entrada com o cavalo por que este não está preparado para tal.

## Revista da Cavalaria

O que há a fazer? Obrigar o cavalo a executar determinados exercícos dos quais saia o ladear. E quem diz o ladear diz qualquer outra figura. Por isso o cavaleiro tem por dever conhecer quais os exercícos a fazer executar pelo cavalo para determinada figura se obter.

Estes exercícos não podem ser aplicados como receita, variam de cavalo para cavalo se bem que haja alguns fundamentais.

Esses exercícos preparam a execução das figuras e muitas destas a execução de outras.

Exija-se de entrada correcção na execução da figura e não, como fazem muitos cavaleiros, executar a figura de qualquer maneira, e corrigir depois.

As figuras de picadeiro servem para obrigar o cavalo a trabalhar, equilibrando-o e tornando-o sujeito às ajudas fácil e agradável quando montado; em resumo servem para o ensinar e ao serem apresentadas para se avaliar do seu grau de ensino e da competência do seu cavaleiro.

Ao falar-se de ensino do cavalo muitos julgam que se trata de equitação fantasista.

Não. Limitamo-nos a ensinar ao cavalo a marchar nos três andamentos: passo, trote e galope.

A primeira noção que o cavaleiro deve possuir é a do *cavalo direito* à qual está ligada a do *cavalo para diante*: o cavalo não se pode endireitar sem estar para diante e é a *impulsão* que o endireita.

A noção do cavalo direito dificilmente a adquire entre paredes.

Hoje os picadeiros, onde se disputam as provas de ensino mais importantes, são ao ar livre, balizados por pequenos pontos ligados por cordas ou por sebes poucos altas.

O picadeiro coberto é mais empregado para a doma e colocação do cavaleiro a cavalo.

Aqueles medem, no geral, 60 metros de comprimento por 20 metros de largo.

No geral a proporção das dimensões é de  $\frac{1}{3}$ , aumentando a largura à medida que o comprimento diminui.

Naqueles, nos balizados, adquire a noção do cavalo direito e se quere adquirir a noção do cavalo para diante tem que possuir o sentimento do apoio dos membros anteriores,

## Revista da Cavalaria

sem o qual não pode fazer emprego da espora, se pretender ter comandamento nos movimentos.

Deste assunto já tratámos em artigos anteriores.

Enumeremos algumas figuras de picadeiro, as mais vulgares :

- 1 — Passagem de mão em diagonal;
- 2 — Direita ou esquerda voltar;
- 3 — Meia volta directa;
- 4 — Meio volta invertida;
- 5 — Uma volta;
- 6 — Circular;
- 7 — Zig-zag;
- 8 — Serpentina;
- 9 — Oito;
- 10 — Ladear;
- 11 — Contra passagem de mão.

Algumas destas figuras só podem ser executadas em duas pistas.

Por trabalho natural entende-se aquele em que o cavalo percorre com os pés a mesma pista das mãos. Por trabalho em duas pistas aquele em que a pista das mãos e dos pés não é a mesma mas sim, no geral, paralelas.

### 1 — *Passagem de mão em diagonal.*

O cavalo abandona a teia dum lado maior do picadeiro e retoma-a no outro lado maior, percorrendo, não a diagonal do rectângulo, mas sim a linha que une dois pontos distanciados dos cantos do picadeiro cerca de 6 metros. Só depois do cavalo ter feito o canto se deverá tirá-lo da teia com o cuidado de serem as espáduas a deixarem em primeiro lugar, a teia seguidas da garupa.

Se o cavaleiro trabalha a trote levantado deverá mudar de diagonal no meio do picadeiro e entrar a trote para a outra mão com a diagonal do lado contrário à mão em que trabalha.

# Revista da Cavalaria

No trabalho a galope a passagem de mão é também executada a meio do picadeiro.

NOTA — No nosso artigo sobre trote levantado (trote à inglesa) dissemos que o trotar um cavalo sempre com a mesma diagonal que o entortava. Assim podemos servir do trote levantado como exercício auxiliar para endireitarmos um cavalo.

## 2 — *Direita ou esquerda voltar*

No geral esta mudança de direcção é executada num dos lados maiores do picadeiro. Esta figura é subordinada ao apoio dos membros anteriores (correr em todos os andamentos marchados).

Direita voltar: dá-se a ajuda ao cavalo no momento do apoio do anterior esquerdo. Só neste momento se pode executar com correcção esta figura de picadeiro.

Com efeito, no momento em que o anterior esquerdo se apoia, o posterior direito, que vai formar quase que imediatamente a diagonal esquerda, está debaixo da massa servindo de eixo.

O cavalo depois de abandonar a teia marcha perpendicularmente ao outro lado maior ficando a trabalhar para a mesma mão.

O cavalo muda de direcção com rédea contrária; a rédea directa servirá para tirar qualquer resistência que apareça. E com que perna volta o cavaleiro? Não sabemos. Actuará com as duas se o cavalo diminuir o andamento; com a direita se aparecer qualquer resistência do lado direito e com a esquerda se a resistência aparecer do lado esquerdo. Não devemos dizer de antemão: vou actuar com esta ou aquela perna. No entanto convém frizar que no início solicitamos a mudança de direcção com rédea contrária e perna do lado da volta.

## 3 — *Meia volta directa.*

Nas meias voltas pode-se aproveitar o amparo das paredes e assim será iniciada no fim dum lado maior, lado menor e regresso ao lado maior de que saiu. O cavalo deve marchar perfeitamente direito de espáduas e de garupa e,

## Revista da Cavalaria

como a meia volta é natural, percorre com os pés a mesma pista que percorreu com as mãos. Fica assim a trabalhar para a mão contrária à que estava a trabalhar.

O cavaleiro executa o exercício com a rédea contrária ficando a directa de atalaia e sempre pronta a intervir. Sobre a actuação das pernas diremos o que já dissemos anteriormente. Actuará uma, as duas ou nenhuma. Iniciamos a meia volta e as pernas aguardam a sua intervenção no caso de serem necessárias.

Se o cavalo mantem o andamento não actuam; se o cavalo diminui o andamento actuam as duas. Qualquer delas actuará isoladamente consoante o lado donde aparecer a resistência.

### 4 — *Meia volta invertida.*

O cavaleiro indo a marchar para qualquer das mãos tira o cavalo da parede e volta pelo lado da mesma. Nesta meia volta já nos aparecem duas mudanças de direcção, a primeira menos acentuada.

Todas as figuras tendem a equilibrar o cavalo e contribuem para o seu ensino, este, porém, quando executado em duas pistas em parte ou todo tem para nós muita importância. De início executamos a primeira mudança em trabalho natural e a segunda rodando com a garupa.

Este exercício prepara o cavalo para as partidas a galope. Quando mais adiantado, tiramos o cavalo da teia a ladear e fazemos a segunda mudança de direcção em trabalho de garupa à parede já descrito noutro artigo.

### 5 — *Uma volta.*

Quando falámos das meias voltas não dissemos até que altura do picadeiro deveria o cavalo rodar. Fazemo-lo agora.

Em que consiste fazer uma volta? Em obrigar o cavalo a descrever um círculo de raio maior ou menor percorrendo com os pés a mesma pista das mãos se se trata duma volta natural.

Quando tratámos do trabalho à guia dissemos que se ao cavalo habituado ao trabalho à guia lhe tirarmos a guia por

## Revista da Cavalaria

momentos ele continua circulando na mesma descrevendo um círculo de raio de 6,5 metros aproximadamente.

Quer dizer, o cavalo abandonado a si próprio procura o círculo de 6,5 metros de raio, o que prova que realiza o exercício sem o menor esforço. Assim o cavaleiro deverá ensinar os exercícios de meias voltas e voltas por círculos largos e apertá-los à medida que o avanço no ensino permita uma redução no raio do círculo. É um trabalho que deve merecer a atenção do cavaleiro pois que parecendo à primeira vista que se trata apenas de executar círculos pode provocar resistências indo até à fadiga exagerada dos membros arruinando o cavalo.

### 6— *Circular.*

O circular consiste na repetição de voltas naturais e se são voltas repetidas mais atenção deverá ter o cavaleiro na sua execução.

### 7— *Zig-zag.*

O zig-zag apresenta-se no geral como figura simétrica tendo como eixo de simetria a linha do meio do picadeiro. Nas provas de ensino limita-se a sua amplitude no sentido lateral em relação às paredes e o número de vezes que o cavalo deve cortar a linha do meio. No ensino variamos as duas exigências a fim de facilitar ao cavalo a sua execução.

O zig-zag difere da serpentina no corte da linha do meio: no zig-zag é feito obliquamente, na serpentina perpendicularmente. A passo e trote é fácil e não aparece em provas oficiais, a galope é mais difícil e da sua execução se avalia do grau de ensino do cavalo e da competência e tacto equestre do cavaleiro. Vê-se nas provas de ensino, alguns cavaleiros, na execução do zig-zag, para satisfazerem às exigências da prova o seguinte: Quando o cavalo galopa directo fá-lo em duas pistas, quando galopa invertido rodando-lhe com a garupa em torno das espáduas. Uma figura assim executada não pode ser valorizada.

## Revista da Cavalaria

O zig-zag a galope serve para se avaliar do equilíbrio e sujeição do cavalo às ajudas e bem assim, do tacto equestre do cavaleiro.

No regulamento da Federação Equestre Internacional, aparece-nos o zig-zag, como figura para avaliar da firmeza ou fixação da garupa pois o cavalo mudando de direcção mais apertado do que na serpentina as espáduas nessa mudança de direcção rodam em torno da garupa.

### 8 — *Serpentina.*

Executa-se nos três andamentos; em provas no geral a trote.

Consiste na execução dum determinado número de arcos em que o cavalo corta a linha do meio perpendicularmente e entra no arco e sai antes de chegar à parede. É uma figura simétrica como o zig-zag cuja diferença já dissemos. É uma figura executada em trabalho natural. A galope, no geral, não se apresenta em provas pois que há outras figuras que a substituem com vantagem. É uma das figuras em que se avalia do cavalo direito, do seu equilíbrio e da sua impulsão pois deve ser executada em movimento uniforme. É o trote o andamento indicado para apresentação e para trabalho. O cavalo ora volta para um lado, ora para o outro, ora marcha em frente.

A passo obriga o cavalo a fixar as ajudas, acalma-o e dá-lhe prontidão na obediência.

A trote, além dos benefícios idênticos do passo, dá-lhe flexibilidade e se o cavaleiro tem o cuidado de exigir alargamentos e encurtamentos, alargando nos semi-círculos e encurtando nas rectas, executa um exercício muito completo porque se as mudanças de direcção o equilibram, os aumentos e diminuições de andamento tornam-no mais pronto às acções das pernas.

### 9 — *Oito.*

O oito é uma figura idêntica ao algarismo oito tendo na parte central um cruzamento rectilíneo.

## Revista da Cavalaria

Nalguns desenhos aparece o oito como sendo dois círculos tangentes.

Faz muita diferença. Nos dois círculos tangentes o cavalo circula ora para uma das mãos ora para a outra, no oito o cavalo apenas circula, para cada mão, um semi-círculo e marcha em frente ao passar de mão. É dos exercícios que mais equilibra o cavalo pelas mudanças repetidas de direcção, o que obriga a emprêgo de ajudas diferentes.

A galope quer directo, quer invertido, quer directo e invertido, é talvez o exercício onde se pode melhor avaliar do grau de ensino do cavalo e do tacto do seu cavaleiro. Aí se avalia da discreção das ajudas, quando da passagem de mão, da progressão impulsão e do cavalo direito quando nos círculos.

No galope invertido o cavalo tende a fugir com a garupa para fora do círculo e como tal a descair sôbre a espádua de dentro; compete ao seu cavaleiro obrigá-lo a percorrer com as pernas a mesma pista que percorreu com as mãos.

### 10 — *Ladear.*

É uma figura que só se executa em duas pistas. O cavalo desloca-se paralelamente a si mesmo mas obliquamente em relação à vedação do picadeiro, (as espáduas mais avançadas que a garupa). O ladear sai da marcha lateral assim como esta sai do trabalho de espáduas a dentro; tem rigor técnico a sua execução; como tal pode apresentar-se em prova. De início executa-se o ladear dum canto ao outro do picadeiro em diagonal; o cavalo pouco cruza os membros; no decorrer do ensino ladeia-se de espáduas à parede e garupa à parede.

Quando tratamos do trabalho de espáduas adentro já dissemos como obtinhamos o ladear.

Agora diremos como se executa.

Suponhamos que estamos a trabalhar para a mão direita a passo ou a trote, e que pretendemos num dos cantos, o 2.º, tirar o cavalo para o ladear: assim que acabamos de fazer o 1.º canto actuamos com a perna direita a fim de deslocar a garupa ligeiramente para a esquerda, actuação que dura até à altura da letra; aí tiramos o cavalo para o ladear tendo o cuidado que as espáduas saiam primeiro da parede

## Revista da Cavalaria

o que não é difícil, pois a perna direita a pouco e pouco deslocou a garupa para a esquerda com o fim de a colocar na melhor posição ou antes na posição mais adequada para a execução do exercício.

Quando é executado com correcção?

É necessário que o cavalo esteja colocado; que o cruzamento dos membros se faça de forma que os últimos a abandonarem o solo cruzem pela frente dos outros, e que o cavalo dê a face para o lado da marcha.

Esta última posição serve para o cavaleiro poder aumentar ou diminuir o movimento das espáduas.

No ladear para a direita empregamos redea direita e perna esquerda; esta perna desloca a massa para a direita; a perna direita actuando junto à cilha, atira-o para diante, modera a acção da perna esquerda, mantém o cavalo na mão, impede que recue, diminui ou aumenta o cruzamento das pernas e mantém a cadência.

A redea direita dá a direcção do movimento, regulariza-o e coloca o cavalo; a redea esquerda combina a sua acção com a da redea direita, graduando o andamento e limitando a flexão da cabeça para o lado direito.

### II — *Contra passagem de mão.*

É uma figura simétrica em que o cavalo ladeia o mesmo número de passos ou tempos para ambos os lados duma linha que serve de eixo e que em provas é a linha que divide ao meio os lados menores ou maiores do picadeiro. A sua execução é tanto mais difícil quanto menor for o número de passos ou tempos que dá para os lados.

Assim pode executar-se nos três andamentos, passo, trote e galope.

Ao executarmos as contra passagens de mão, devemos ter bem presente que apenas na 1.<sup>a</sup> se dá o número de passos ou tempos indicados, nas seguintes é o dobro.

Todo o cavalo que executa o ladear com correcção para ambas as mãos, executa com facilidade esta figura.

# A minha visita à Escola de Equitação

(Notas originais duma viagem à Irlanda)

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA



No artigo intitulado «O que é um Horse-Show» da série «Impressões de viagem» publicada no jornal desportivo «A Bola» e transcrita na «Revista da Cavalaria» de Novembro de 1945, escrevi: «Há um pequeno grupo de oficiais — da célebre equipa irlandesa de há seis anos — que, com cavalos bem metidos, se entretêm a saltar obstáculos variados do género dos nossos concursos hípicos. Mas o grande público não lhes dá real valor».

Esta frase suscitou-me a curiosidade de lembrar alguns pormenores da minha visita à Escola de Equitação (Army School of Equitation) e, ao mesmo tempo, prestar homenagem ao reduzido grupo de oficiais que, sem impulso de ninguém, conseguiu formar uma equipa internacional (International Jumping Team) que se elevou ao primeiro plano, e não está disposta a ceder o lugar a outrem.

A campanha empreendida em favor duma melhor utilização do saltador principiou há alguns anos — e prossegue sem grandes resultados. Oficiais de cavalaria, uma meia dúzia, depois de vencerem vigorosa oposição, foram buscar a Saumur, Hanover e Pinerolo doutrinas equestres que eram totalmente desconhecidas no seu País. Constataram, então, que graças aos métodos professados nessas Escolas era corrente obter cavalos bem postos em obstáculos; que dum lado era uma questão de técnica e, do outro, de... falta de técnica. E previram as extraordinárias possibilidades de o

## Revista da Cavalaria

cavalo irlandês para esta modalidade! De regresso à Irlanda, iniciaram a sua campanha de divulgação dos princípios e das excelentes doutrinas, cujo valor haviam reconhecido. Pouco frutuosa — repito — visto que os irlandeses, interessados particularmente no cavalo de corrida e de caça, continuavam a não se importar com o cavalo de obstáculos.

Uma vez por ano, no decorrer do Concurso de Dublin — o único que tem alguma semelhança com as organizações do Continente — 40.000 pessoas estabelecem a comparação entre os belos percursos dos cavaleiros de várias nacionalidades, com cavalos bem metidos, sobre os grandes obstáculos da «Taça das Nações», e as exhibições grotescas dos cavaleiros que aparecem nos «horse-shows», montando cavalos de cabeça perdida, sobre os minúsculos saltos das «jumping competitions». Então, a enorme assistência pode estabelecer aquela distinção — e a comparação, como não pode deixar de ser, é bem pouco lisongeira para os últimos... Mas tudo isto, toda a luta a favor do «jumper», em pouco ou nada tem alterado a «educação equestre» do grande público. As corridas continuam a ser o «business» mais rendoso... e as pessoas verdadeiramente interessadas na prática do obstáculo, como modalidade prestigiosa da equitação desportiva, não conseguem vulgarizá-la — e não passam dum número modesto!

Pois foi neste ambiente hostil e caprichoso que nasceu um conjunto fortíssimo — a famosa equipa irlandeza — cuja existência e êxito se devem única e exclusivamente aos esforços e força de vontade de um Lewis, um O'Dwyer, um Ahearne e um Corry... Proesa muito interessante, e da qual — ia jurar — a maior parte dos leitores não tinha conhecimento.

Conheci o major Jack Lewis — uma pessoa extremamente agradável — no leilão anual da «Royal Dublin Society», em Ballsbridge (onde foram transacionados 581 cavalos em dois dias!). Depois dum cerimonioso «how do you do?» da minha parte, o considerado cavaleiro, que além de chefe e componente do «International Jumping Team» é o comandante da «Army School of Equitation», convidou-me a visitar as instalações da Escola, em Mc Kee Barracks (Dublin). Aceitei prontamente o convite, tanto mais que estava ansioso por

## Revista da Cavalaria

saber positivamente o valor actual duma representação Irlandesa, visto terem-me dito que a Escola de Equitação, e por consequência a equipa internacional, haviam estado em inactividade desde Setembro de 1939.

Na realidade, durante a guerra, tudo quanto se relacionava com a equitação de obstáculos foi suspenso. Os edificios da Escola, incluindo as cavalariças, transformaram-se em depósito geral para todo o género de coisas, os terrenos exteriores, compreendendo os campos de treino, foram ocupados com lenha para combustível, os oficiais dispersaram-se por várias unidades do País e os cavalos — afamados saltadores como *Limerick Lace*, *Ireland's Own*, *Red Hugh*, *Duhal-low*, *Kilmallock* e *Tramore Bay* — foram postos no verde, dividindo os anos de guerra entre os arredores de Dublin e Curragh. Cito estas particularidades para melhor se compreender o «terreno inimigo» em que, apesar de tudo, medram os que se interessam pela prática do obstáculo! Com efeito, qual o hipodromo, por exemplo, que foi ocupado com madeiros para transformar em brasas?

Mas agora, sob o comando do major Jack Lewis, a Escola de Equitação volta à vida. Observei as primeiras reparações que estavam a ser feitas. O vasto estabelecimento foi todo limpo e pintado de novo. E algumas das cavalariças encontravam-se já ocupadas: trinta cavalos — a maior parte das «reliquias» — regressaram ao seu antigo burgo. Lá vi *Limerick Lace*, actualmente com vinte anos, mas cheio de energia... Com o decorrer do tempo o número de animais será elevado a setenta, visto a Escola receber quarenta nóveis cavalos para preparação em obstáculos. Exteriormente, começaram a ser construídos, onde era primitivamente um pedaço de terra baldio, os novos campos de treino, em número de oito. Mas o que indubitavelmente me prendeu mais a atenção — por revelar que os irlandeses não se dão por satisfeitos apesar de possuírem terrenos naturais de excelente qualidade — foi o campo principal, que vi estar a fabricar. Consistia numa camada de relva plantada na terra (fundamento), depois nove polegadas de ramos de salgueiro, seis polegadas de areia grossa, uma camada de saibro e cinza misturados e batidos (para impedir as anteriores de subir à superfície), e finalmente uma parte superior de turfa.

## Revista da Cavalaria

saber positivamente o valor actual duma representação Irlandesa, visto terem-me dito que a Escola de Equitação, e por consequência a equipa internacional, haviam estado em inactividade desde Setembro de 1939.

Na realidade, durante a guerra, tudo quanto se relacionava com a equitação de obstáculos foi suspenso. Os edificios da Escola, incluindo as cavalariças, transformaram-se em depósito geral para todo o género de coisas, os terrenos exteriores, compreendendo os campos de treino, foram ocupados com lenha para combustível, os oficiais dispersaram-se por várias unidades do País e os cavalos — afamados saltadores como *Limerick Lace*, *Ireland's Own*, *Red Hugh*, *Duhal-low*, *Kilmallock* e *Tramore Bay* — foram postos no verde, dividindo os anos de guerra entre os arredores de Dublin e Curragh. Cito estas particularidades para melhor se compreender o «terreno inimigo» em que, apesar de tudo, medram os que se interessam pela prática do obstáculo! Com efeito, qual o hipodromo, por exemplo, que foi ocupado com madeiros para transformar em brasas?

Mas agora, sob o comando do major Jack Lewis, a Escola de Equitação volta à vida. Observei as primeiras reparações que estavam a ser feitas. O vasto estabelecimento foi todo limpo e pintado de novo. E algumas das cavalariças encontravam-se já ocupadas: trinta cavalos — a maior parte das «reliquias» — regressaram ao seu antigo burgo. Lá vi *Limerick Lace*, actualmente com vinte anos, mas cheio de energia... Com o decorrer do tempo o número de animais será elevado a setenta, visto a Escola receber quarenta nóveis cavalos para preparação em obstáculos. Exteriormente, começaram a ser construídos, onde era primitivamente um pedaço de terra baldio, os novos campos de treino, em número de oito. Mas o que indubitavelmente me prendeu mais a atenção — por revelar que os irlandeses não se dão por satisfeitos apesar de possuírem terrenos naturais de excelente qualidade — foi o campo principal, que vi estar a fabricar. Consistia numa camada de relva plantada na terra (fundamento), depois nove polegadas de ramos de salgueiro, seis polegadas de areia grossa, uma camada de saibro e cinza misturados e batidos (para impedir as anteriores de subir à superfície), e finalmente uma parte superior de turfa.

## Revista da Cavalaria

Esta combinação de materiais fornece um terreno de elasticidade excepcional. Nem me passa pela cabeça estabelecer paralelo com os nossos campos de obstáculos... Mas a diminuição de qualidades nalguns cavalos importados, quando deveriam desenvolver-se, e as consequências mais graves que têm aparecido, tais como manqueiras, não serão efeito dum trabalho em terreno defeituoso? O major Lewis — que deu provas de ser autoridade no assunto — afirmou-me: «A primeira condição de êxito é trabalhar a montada sobre um terreno conveniente!»

Enfim, a esta hora já a Escola de Equitação deve estar em plena actividade. Os mestres competentes e briosos — adestrados em Saumur, Hanover e Pirenolo — voltaram ao trabalho, apostados em manter a invejável posição alcançada pela equipa irlandesa (posição conquistada unicamente à custa do seu alento...): alguns jôvens oficiais, apaixonados por este género de equitação, recebem ensino rápido e eficiente — aproveitando-se na parte prática os cavalos idosos e experimentados — enquanto os quarenta animais novos são metidos correctamente em obstáculos. E, em Agosto próximo, uma valorosa equipa do Exército disputará, mais uma vez, a «Taça das Nações» do Concurso Internacional de Dublin, no formoso terreno de Ballsbridge — e quem sabe se com o brilhantismo de antes da guerra!



# As «poules» da S. H. P. na primavera de 1946

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA

**A** série de «poules» de treino organizada, a exemplo dos anos anteriores, pela Sociedade Hípica Portuguesa nesta mediocre primavera de 1946 não teve o interesse nem a utilidade habituais.

Iniciadas muito tarde, quando entraram em funções os novos corpos gerentes da Sociedade, não mantiveram depois ritmo certo, sofrendo constantes interrupções — e a falta de sequência é o pior defeito de provas que constituem uma série — a maioria das quais devidas ao mau tempo.

Em cada dia fizeram-se duas provas, à excepção da 4.<sup>a</sup> jornada em que, por motivo da chuva que começou a cair à hora das provas, apenas se efectuou a «poule» a contar para a «Taça S. H. P. 1946», e sômente com quatro concorrentes, visto os restantes se terem retirado.

A organização dos percursos, apesar de só ter sido utilizado o campo de treinos do Jockey Clube, interessante, dando aspecto agradável aos vários traçados. Certamente por ser princípio de temporada, e os percursos se apresentarem muito extensos e com alguns obstáculos severos — na «Taça General Afonso Botelho» — e outros menos próprios para cavalos a meter — na «Taça S. H. P.» — as provas sem faltas foram pouco frequentes, especialmente na competição principal.

## *Taça S. H. P.-1946*

Reservada a cavalos que nunca tivessem ganho qualquer prémio pecuniário em provas de obstáculos, teve os seguintes vencedores:

1.º dia: *Airoso*, com o ten. Rangel de Almeida (13 concorrentes);

## Revista da Cavalaria

2.º dia: *Marracuene*, com o alf. Joaquim Barreto (13 concorrentes);

3.º dia: *Drawazagoo*, com o ten. Barros e Cunha (11 concorrentes);

4.º dia: *Fuzil*, com o alf. Mendes da Silva (4 concorrentes);

5.º dia: *Drawazagoo*, com o ten. Barros e Cunha (7 concorrentes).

### Classificação final:

1.º *Marracuene* (Joaquim Barreto) — 78 pontos

2.º *Drawazagoo* (Barros e Cunha) — 73 pontos

3.º *Vingativo* (Mendes da Silva) — 67 pontos

4.º *Aborbulhado* (Sá Nogueira) — 55 pontos

5.º *Airoso* (Rangel de Almeida) — 38 pontos

Boa vitória do irlandês *Marracuene*, que, criteriosamente preparado e montado por Joaquim Barreto, conseguiu bater o seu mais sério competidor: o irlandês *Drawazagoo*, correctamente conduzido por Barros e Cunha. Se este não tem faltado a uma «poule», qual deles seria o vencedor? O argentino *Vingativo* merece também referência pela sua actuação. Os restantes classificados, *Aborbulhado* — um animal de Campeonato — e *Airoso* — cavalo nacional sem qualidades para obstáculos — não podem ter sérias aspirações.

### Taça General Afonso Botelho

Na prova principal, para os melhores cavalos, os vencedores foram:

1.º dia: *Quer hoje*, com o alf. Milho Ferro (36 concorrentes);

2.º dia: *Namir*, com o cap. Pascoal Rodrigues (33 concorrentes);

# Revista da Cavalaria

3.º dia: *Belver*, com o cap. António Spinola (27 concorrentes);

4.º dia: *Zuari*, com o cap. José Carvalhosa (19 concorrentes).

## Classificação final:

1.º *Quer hoje* (Milho Ferro) — 58 pontos

2.º *Zuari* (José Carvalhosa) — 48 pontos

3.º *Namir* (Pascoal Rodrigues) — 48 pontos

4.º *Evelyne* (Trigo de Sousa) — 45 pontos

Seguem-se, com 43 pontos: *Optus* (Helder Martins), *Hopefull Don* (Castro Pereira), *Tete* (José Carvalhosa), *Rajah* e *Congo* (Reimão Nogueira).



*Alferes Milho Ferro no Quer-hoje, vencedor da prova General Afonso Botelho*

Depois, com 42 pontos: *Wessingtown King* (Acácio Tenreiro), *Cliper* (Barros e Cunha) e *Joalheiro* (Trigo de Sousa).

A prova foi muito bem ganha, com margem folgada, por *Quer hoje*, montado por Milho Ferro. A vitória numa prova de classificação por soma de pontos nunca pode ser de acaso. Então o valor dos conjuntos aprecia-se concretamente com elementos precisos — as actuações nas diversas «poules» — que dispensam a intervenção, sempre falível, do critério

## Revista da Cavalaria

da pessoa que faz a crónica... Assim, o lote de cavalos e cavaleiros lisboetas que, naquela altura, se apresentou mais em forma era, incontestavelmente, o constituído pelo vencedor e pelos vários classificados acima indicados. Foram os que deram melhor conta de si no conjunto das competições.

Lamentando que, devido a várias circunstâncias, a série de «poules» não tenha correspondido ao que dela se esperava — desejamos melhor sorte para o início da próxima época!



# Revista da Cavalaria

## Resultados das Poules da S. H. P.

### Taça General Afonso Botelho

#### 17 de Março — Correram 36

1.º	Taça	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 1,39 — 2/5
2.º	Taça	<i>Eclipse</i>	Trigo de Sousa	0 — 1,39 — 3
3.º	Escudo	<i>Izento</i>	Joaquim Leote	0 — 1,42 — 1
4.º	Escudo	<i>Zelante</i>	R. Castro Pereira	0 — 1,44 — 2
5.º	Escudo	<i>Belver</i>	António Spinola	0 — 1,45 — 3

#### 31 de Março — Correram 33

1.º	Taça	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	0 — 1,36 — 4
2.º	Taça	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 1,43 — 1
3.º	Escudo	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0 — 1,46 — 1
4.º	Escudo	<i>Belver</i>	António Spinola	0 — 1,47 — 4
5.º	Escudo	<i>Tete</i>	José Carvalhosa	0 — 1,52 — 4

#### 7 de Abril — Correram 27

1.º	Taça	<i>Belver</i>	António Spinola	0 — 1,46
2.º	Taça	<i>Inquiridora</i>	Carlos Granate	0 — 1,55
3.º	Escudo	<i>Congo</i>	Reimão Nogueira	4 — 1,45
4.º	Escudo	<i>Almourol</i>	António Spinola	4 — 1,46
5.º	Escudo	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	4 — 1,47

#### 5 de Maio — Correram 19

1.º	Taça	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	0 — 0,53 — 3
2.º	Taça	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	0 — 0,53 — 4
3.º	Escudo	<i>Congo</i>	Reimão Nogueira	0 — 0,54 — 3
4.º	Escudo	<i>Tete</i>	José Carvalhosa	0 — 0,55

### Classificação Final

1.º	Taça	<i>Quer Hoje</i>	Milho Ferro	58 pontos
2.º	Taça	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	48 »
3.º	Taça	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	48 »

# Revista da Cavalaria

Faça S. H. D.

## 17 de Março — Correram 13

1.º	Taça	<i>Airoso</i>	Rangel de Almeida	0 — 1,20	0 — 0,53 — 2
2.º	Laço	<i>Caipira</i>	Coelho da Silva	0 — 1,20	12 — 0,48
3.º	Laço	<i>Leve</i>	Herculano de Moura	0 — 1,25	

## 31 de Março — Correram 13

1.º	Taça	<i>Marracuene</i>	Joaquim Barreto	0 — 1,08	— 3
2.º	Laço	<i>Drawazagoo</i>	Barros e Cunha	0 — 1,11	— 2
3.º	Laço	<i>Esamba</i>	Joaquim Barreto	0 — 1,13	— 2

## 7 de Abril — Correram 11

1.º	Taça	<i>Drawazagoo</i>	Barros e Cunha	0 — 1,39	— 1
2.º	Laço	<i>Vingativo</i>	Mendes da Silva	0 — 1,47	— 2
3.º	Laço	<i>Marracuene</i>	Joaquim Barreto	3 — 1,44	— 4

## 13 de Abril — Correram 4

1.º	Taça	<i>Fusil</i>	Mendes da Silva	3 — 1,47	— 3
2.º	Laço	<i>Marracuene</i>	Joaquim Barreto	4 — 1,18	— 4

## 5 de Maio — Correram 7

1.º	Taça	<i>Drawazagoo</i>	Barros e Cunha	0 — 1,12	— 4
2.º	Laço	<i>Escrava</i>	Buceta Martins	0 — 1,32	
3.º	Laço	<i>Marracuene</i>	Joaquim Barreto	4 — 1,10	

## Classificação Final

1.º	Taça	<i>Marracuene</i>	Joaquim Barreto	78 pontos
-----	------	-------------------	-----------------	-----------

# Capitão António Calado

---

---

JOÃO PINTO DA COSTA (Lumbrales)

Em 1945, faleceu o capitão António Alves Calado, uma veneranda figura da cavalaria portuguesa. Seja-me permitido, como seu discípulo e amigo, exaltar e recordar, aquêlê inclito mestre.

Com que saúde, os seus discípulos e aqueles que serviram debaixo das suas ordens, recordam a sua figura típica e o seu ensino inteligente.

Logo muito novo, mostrou grande inclinação para a cavalaria, onde ingressou mais tarde. O seu ânimo corajoso e digno, a sua lealdade a toda a prova, a sua educação primorosa fizeram dele um distinto cavaleiro, na mais elevada acepção da palavra.

Em breve foi nomeado oficial da Rainha, a quem serviu dedicadamente. Os seus conhecimentos profundos sobre assuntos de cavalaria, levaram-no ao Depósito de Remonta de Mafra que comandou durante muitos anos.

Foi nessa fase da sua vida, que ele alcançou grandes troféus. Vencedor do primeiro Campeonato do Cavalo de Guerra, raid hípico ao lado de Luis Beltrão e de André Reis, vencedor da Copa de La Princesa no concurso hípico de Valência, da taça de Sintra, em 1911, da prova de Elvas, em 1912 e tantos outros concursos que firmaram a sua reputação de cavaleiro do seu tempo.

Os seus cavalos predilectos eram: *Pol Lad*, cavalo vindo de Itália de grandes recursos, *Lirú*, cavalo em que ganhou o raid hípico e que mais tarde foi do general Barreto, e *Patarreco*, cavalo muito generoso.

Mais tarde, a sua saúde frágil, obrigou-o a abandonar a farda, que lhe deixava tantas recordações.

## Revista da Cavalaria

Ele, que tantas vezes fizera subir a bandeira azul e branca ao mastro de honra, que tantas vezes honrara Portugal nos concursos hípicos estrangeiros, via-se agora impossibilitado de continuar a sua carreira militar.

Ao lado de Cifka Duarte, Silveira Ramos, Delfim Maia e tantos outros, a sua figura havia-se tornado notável; agora só pretendia ensinar o que aprendera à sua própria custa e resolver as dificuldades dos novos.



*Capitão Antônio Alves Calado*

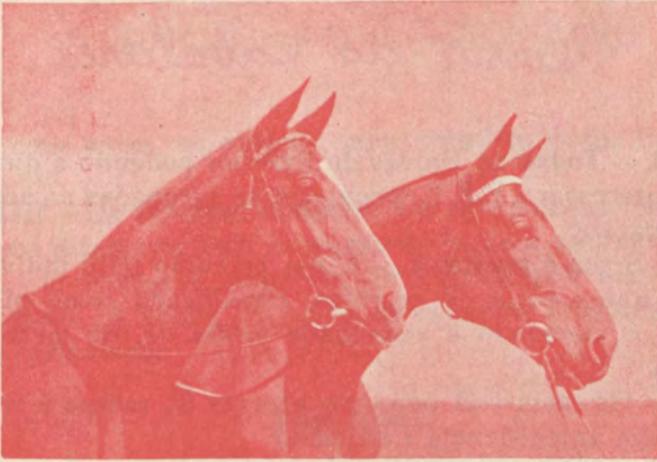
Via com prazer os novos progredirem e aproximarem-se dos azes. Imparcial, franco, criticava os erros de qualquer cavaleiro, sem ocultar qualquer pormenor que o seu espírito analítico não deixava escapar.

Perdoava leviandades e erros, mas não, vilanias e faltas de carácter.

Era de facto, um modelo dos homens dignos de pertencer à nossa velha e nobre cavalaria.

Porém os anos passaram, e a morte impiedosa, levou-o para o descanso eterno onde repousa das canseiras e ingratidões deste mundo.

Discípulos portugueses, recordemos aquele mestre e sigamos o seu exemplo.



*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Equestre Internacional*

CAPÍTULO III

PROVAS DE EXTERIOR

Artigo Primeiro

116. — UMA PROVA DE EXTERIOR é uma prova que decorre fora dum recinto murado de concurso, e impõe ao cavaleiro a obrigação de fazer seguidamente, — através do campo, com ou sem obstáculos, um certo número determinado de quilómetros.

117. — As provas de Exterior têm por fim fazer sobressair: *no cavaleiro* «o seu «allant», a sua voluntariedade, o seu conhecimento perfeito do valor dos andamentos do cavalo e do seu emprego através do campo»; — *no cavalo* cuidadosamente preparado: «a sua força de resistência, a sua habilidade, a sua maneabilidade».

## Revista da Cavalaria

118. — Todas as Provas de Exterior podendo a qualquer titulo interessar a F. E. I. encontram-se agrupadas na seguinte classificação:

I — STEEPLE INDIVIDUAL. — É um percurso feito individualmente numa pista de corridas, classificada como pista de steeple e efectuado à velocidade média de 650 metros por minuto.

II — Os CROSS — O percurso através do campo é referenciado com antecedência e balizado.

O caminho a seguir é obrigatório.

Os obstáculos a transpor são verificados.

As partidas são dadas individualmente ou em grupo.

Nas partidas *individuais*, a classificação faz-se após o desconto das faltas cometidas; — nas partidas *em grupo*, pela ordem das chegadas.

III — O «POINT TO POINT», — as partidas têm lugar *em grupo* ou *isoladamente*, — do mesmo ponto de partida ou de pontos diferentes à mesma distância do ponto terminus. — Cada qual escolhe o seu caminho para chegar primeiro e o mais rapidamente possível a um ponto afastado e determinado, passando por diferentes contrôles impostos.

Classificação pela ordem das chegadas.

IV — Os RALLYES são uma imitação da caçada a cavalo.

Os cavaleiros perseguem e procuram alcançar um outro cavaleiro que, partindo com antecedência espalha pelo seu caminho papéis para indicar o sítio por onde passou. — Quando um rasto odorífero substitue os papeis, e são cães que são encarregados de encontrar o percurso e seguir o rasto, este género de rallye denomina-se *Drag*.

A classificação faz-se pela ordem de chegada à meta depois de se verificar que os contrôles e passagens obrigatórias, se as houver, foram respeitados.

V — AS PROVAS DE FUNDO são percursos através do campo, com ou sem obstáculos, por estradas ou caminhos, duma média de cerca de 45 a 50 quilómetros a efectuar num dia. Para além de 50 quilómetros, a prova chama-se *de Grande Função*.

VI — Os RAIDS são provas de *Grande Função* que se sucedem durante vários dias consecutivos.

VII — AS PROVAS COMBINADAS agrupam num mesmo dia à vontade dos organizadores, percursos por estradas e cami-

# Revista da Cavalaria

nhos com cross, ou steeple, com point to point com dois cross, etc.

VIII — UM CONCURSO COMBINADO é o agrupamento de provas de tipos diferentes cuja execução dá lugar a uma só classificação. O concurso completo de Equitação é *um concurso combinado*. A prova de fundo do concurso completo é uma *prova combinada*.

## Artigo Segundo

119. — AS PROVAS DE EXTERIOR são todas, sem excepção, submetidas a todas as regras particulares que são objecto de presente artigo e, ainda, às regras gerais dos Capítulos I e IV que logicamente lhes são applicáveis e não estão em contradição com as regras especiais que seguem.

120. — PERCURSO. — Chama-se *Percurso* ao caminho que um cavaleiro deve seguir para executar determinada prova. — A *extensão* anunciada dos percursos é sempre exacta com a aproximação de alguns metros.

121. — Os *Percursos* são efectuados, segundo as condições do Programa: «individualmente ou em grupo» — «em andamento livre ou com andamento imposto».

a) Quando as partidas são dadas *individualmente*, o juiz de partida dá a partida com os cavaleiros parados.

Recomenda-se espaçar, na medida do possível, estas partidas individuais de 5 em 5 minutos. A experiência provou que excepto em caso de acidente, os cavaleiros assim escalonados não se podem alcançar em cross.

b) Quando as partidas são dadas *em grupo*, os cavaleiros são alinhados, e partem ao sinal de bandeira, como para as corridas.

c) Qualquer cavaleiro em dificuldade deante de um obstáculo deve deixar o lugar livre aquele que chega e desimpedir rapidamente a frente do obstáculo.

a) Eliminado por qualquer razão, é obrigado a deixar imediatamente a pista e abandonar o percurso sem ter o direito de o continuar.

122. — CLASSIFICAÇÃO — A *classificação* faz-se segundo a regulamentação do programa, quer pela ordem das chegadas, sem que se levem em conta as faltas cometidas no percurso; —

## Revista da Cavalaria

quer pelo tempo levado por cada cavaleiro para efectuar o seu percurso; — quer pelo número de pontos de penalizações cometidas por cada um, tanto por faltas nos obstáculos como por excesso de tempo. — Podem ser applicadas beneficiações.

Para ser classificado, o cavalo deve transpor *montado*, a linha de partida e a linha de chegada; a não ser em certas provas, tais como um raid, em que o programa não preveja que um cavaleiro possa transpor a linha de chegada *levando o seu cavalo à mão*.

123. — Todos os percursos de obstáculos: steeple, cross, «point to point», etc. devem ser feitos sempre a cavalo.

Durante os percursos por estradas e caminhos, o cavaleiro pode marchar ao lado do seu cavalo.

124. — BANDEIROLAS. — Os percursos, são indicados no terreno por meio de bandeirolas, cujo emprego é obrigatório e se for necessário, por meio de qualquer outro processo escolhido pelos organizadores.

As bandeirolas empregadas são de duas especies. As suas cores não poderão ser mudadas.

a) *Bandeirolas limites*. — São umas *vermelhas*, as outras *brancas*. Marcam com precisão as voltas, as passagens difíceis. Limitam nitidamente os lugares onde os obstáculos devem ser transpostos. *Passar entre elas é uma obrigação absoluta sob pena de desclassificação*.

São colocadas de tal maneira que durante todo o percurso o cavaleiro tenha sempre a bandeirola *vermelha* à sua *direita* e a bandeirola *branca* à sua *esquerda*.

b) *Bandeirolas de direcção*. — São *alaranjadas*. Balisam de longe em longe o caminho a seguir e ajudam o cavaleiro a encontrar o seu caminho. Passar junto deles não é obrigação. Não são mais do que pontos de referência.

As Bandeirolas limites e as Bandeirolas de direcção devem ser sempre de grandes dimensões e colocadas muito visivelmente.

125. — Tanto quanto possível deve ser dado com antecedência a cada corrente um gráfico detalhado e os percursos de obstáculos devem ser mostrados a pé, excepto quando se tratar dum «point to point», dum rallye ou dum drag.

126. — AJUDAS ESTRANHAS. — As *ajudas estranhas* são proibidas durante toda a duração duma prova.

## Revista da Cavalaria

É considerada «ajuda estranha proibida» qualquer intervenção dum terceiro feito com o fim de facilitar a tarefa do cavaleiro ou de ajudar o seu cavalo.

Durante uma *Prova de Fundo ou de Cross*, fazer-se seguir ou preceder duma viatura hipo ou automóvel, de ciclistas em vai-vem, e colocar em certos lugares camaradas que dão informações à passagem, ter num obstáculo um homem para estimular o cavalo por qualquer meio no momento do salto, fazer-se acompanhar ou rebocar por um cavaleiro, mesmo que não tome parte na prova, colar-se a outro concorrente, percorrer sem autorização, a pé, a cavalo, de bicicleta ou de carro o terreno da prova, ou faze-lo reconhecer por um terceiro, são ajudas estranhas proibidas. Envolvem a desclassificação.

Toda a fraude premeditada e devidamente constatada envolve a desqualificação.

127. — Durante os *Raids* ou as provas de *Grande Fundo* (50 km. ou mais) não é proibido fazer o percurso em grupos, — fazer-se preceder ou seguir de carros ou ciclistas, — ter-se reconhecido com antecedência o itinerário; — trazer o cavalo fugido, ou ajudar o cavaleiro a reajustar o seu arreio, ou a montar a cavalo, depois duma queda no campo, em estrada, em *Cross*, ou em *Steeple*, — de abeberar os cavalos, de os tratar, — dar indicações na estrada, — ser-se prevenido dum engano.

### Artigo Terceiro

128. — VELOCIDADE. — Compete aos organizadores fixar as velocidades consoante as distâncias a percorrer, o terreno, a natureza da prova. Recomenda-se o galope de 650 metros por minuto para os percursos feitos isoladamente em pista de *steeple*, e o de 450 para os percursos de *cross* ou qualquer outro percurso semelhante.

129. — TEMPO. — As velocidades são registadas em segundos.

Todo o segundo começado é contado e penalizado como segundo completo.

Todo o cavalo ultrapassando o tempo concedido para fazer um percurso é penalizado com o número de pontos previsto pelo regulamento do Concurso.

# Revista da Cavalaria

130. — TEMPO LIMITE. — Em qualquer prova de exterior, seja de que natureza for, além do tempo concedido para fazer o percurso, é imposto um *Tempo Limite* (R. G. No 32). Passado esse tempo o cavaleiro é desclassificado sem qualquer recurso possível.

A fixação deste *Tempo Limite* é baseada nos princípios seguintes:

1.º Por estradas ou caminhos, é concedido  $\frac{1}{5}$  além do tempo fixado no programa para fazer o ou os percursos por estradas ou caminhos.

2.º Através do campo com obstáculos ou em pista de corridas, é dado além do tempo normal fixado, uma vez esse tempo.

Exemplos:

	Tempo concedido	Tempo limite
Estradas:	80 minutos . . . . .	96 minutos
Steeple:	6 » . . . . .	12 »
Cross:	25 » . . . . .	50 »

131. — O tempo dum percurso começa no momento em que o cavaleiro *em sela* passa a linha de partida. Termina no momento em que o cavaleiro *sobre o seu cavalo*, transpõe a linha de chegada, excepto no caso de certas provas de grande fundo, tal como um raid, ele seja autorizado a transpor a linha de chegada com o seu cavalo à mão. Neste caso, a linha de chegada é considerada transposta no momento em que o peito do cavalo corta a linha de chegada.

132. — OBSTÁCULOS. — São apenas considerados obstáculos as partes acidentadas do terreno *limitadas* por duas bandeirolas limites regulamentares, a vermelha à direita, a branca à esquerda.

Os obstáculos são sempre transpostos entre estas duas bandeirolas limites sob pena para o cavaleiro de ser penalizado com uma desobediência (furta), se voltar a emendar o seu erro, — ou ser desclassificado se continuar.

133. — Os obstáculos devem ser fixos, impondo-se pela sua forma e pela sua frente, e deixados tanto quanto possível no seu estado natural. Os obstáculos adaptados ou inteira-

## Revista da Cavalaria

mente construídos não devem constituir verdadeiras acrobacias de saltos para os cavalos e não ser causa de surpresas desagradáveis para os concorrentes estrangeiros.

Para um percurso feito numa pista de Steeple, conta-se geralmente um obstáculo por 300 metros. Para os percursos através do campo admite-se uma média de quatro obstáculos por 1.000 metros.

134. — FALTAS. — Quando numa prova de exterior o programa especifica que a classificação seja estabelecida pelas faltas cometidas, seja nos obstáculos, — seja no tempo, — seja nos dois, — apenas contam como faltas nos obstáculos e são penalizadas como tal: a *queda no obstáculo* só do cavaleiro ou do cavaleiro com o seu cavalo, a *recusa*, a *furta* emendada ou não, e o *erro de percurso não rectificado*.

135. — Erro não rectificado e furta não emendada são semelhantes e penalizam-se sempre da mesma forma: *desclassificação* sem que se tome nota de diferença de sua denominação. Uma bandeirola deixada à direita por exemplo, em vez de ser deixada à esquerda, acarreta a desclassificação do cavaleiro se ele não voltar atrás a rectificar o seu engano, quer a falta assinalada no boletim do fiscal dos obstáculos, seja como erro do percurso ou como furta.

O fiscal não tem que mandar parar ou chamar o cavaleiro.

136. — Há *queda no obstáculo e penalidade* quando a queda tem lugar numa extensão de terreno de vinte e cinco metros, medida em comprimento, e cujo eixo central é o centro do obstáculo.

Dois pontos de referência, colocados com antecedência 10 metros à frente, 15 metros depois do obstáculo, delimitam estes vinte e cinco metros e evitam toda a contestação em caso de *queda no obstáculo*.

Se um cavalo se defende nessa mesma zona de vinte e cinco metros, essa defesa é comparado a uma recusa e é penalizado como tal.

137. — Há *furta* quando o cavalo fugindo à acção do seu cavaleiro, evita o obstáculo que deve saltar, ou quando salta qualquer parte do obstáculo fora das bandeirolas (anteparas, prolongamento dum obstáculo natural, etc.)

138. — FORA DOS OBSTÁCULOS as quedas, as voltas, a passagem ao trote ou ao passo, os erros de percurso rectificados,

# Revista da Cavalaria

as defesas são única e automaticamente penalizadas pelo tempo.

139. — Excepto em caso de indicações especiais, nitidamente mencionadas no programa, é a tabela abaixo que é aplicada para o desconto das penalidades cometidas nos obstáculos.

Primeira desobediência (recusa, furta emendada) . . . . .	3 pontos
Segunda desobediência no mesmo obstáculo . . . . .	6 »
Terceira desobediência no mesmo obstáculo . . . . .	12 »
Quarta desobediência no mesmo obstáculo . . . . .	Desclassificação
Omissão dum obstáculo, duma bandeirola, furta ou erro de percurso não rectificado . . . . .	Desclassificação
Queda do cavaleiro só ou queda do cavalo e cavaleiro no obstáculo . . . . .	8 pontos

140. — PESO. — O peso minimo é fixado em 75 kilos.

Nos 75 kilos estão compreendidos o peso do arreo e xairol guarnecido.

Qualquer perda de peso durante a prova envolve a desclassificação sem qualquer tolerância. — Apenas a cabeçada poderá totalizar, se necessário for, os 75 kilos ao desmontar.

A pesagem é obrigatória antes e no fim de cada prova, conforme as regras adoptadas para as corridas de galope. Cada cavaleiro deve com antecedência verificar o seu peso e trazer o chumbo necessário.

141. — As Amazonas montando escarranchadas, correm com 70 kilos.

O peso é livre para as que montem à amazona.

142. — TRAJE. — Officiais, o pequeno uniforme.

Amadores, o traje duma equipagem de caça ou a casaca com calções brancos, botas altas, e chapéu alto ou «toque».

143. — ARREIO à vontade. — É proibido qualquer sistema de antolhos.

A. C.



## Do acuumento em Equitação

Da *Revista de Medicina Veterindria*

pelo **Dr. Alves Simões**

O ensino do cavallo visa a dispô-lo à prestação do serviço a que se destina.

Mas, para a instrução ser proveitosa, torna-se absolutamente necessário que não lhe affecte, de qualquer modo, a integridade física. De feito, neste propósito, não podem as exigências leccionais, ultrapassar as suas posses, do contrário por nenhum modo se alcançará o fimem vista.

Não consentindo o organismo a prática de certos exercicios, o ensino fica prejudicado, incompleto, e o trabalho que o animal possa produzir, não garante o rendimento que dele era licito esperar.

Entretanto notaremos, que, até no caso da constituição do solípede ser irrepreensível e apto a suportar, sem prejuizo do organismo, toda a ordem de exercicios e de atitudes demandados por um ensino completo, é ainda indispensável que seja ministrado por quem possua sólidos conhecimentos teóricos e práticos de equitação ou de aurígia. Que mostre também gosar de qualidades morais e de bom ânimo, que não martirize as alimárias com escusadas violências, origem de defesas, resistências e de vícios.

Sabe-se demais, que ao empreender a educação de certos cavalos, se deparam, por vezes, ao instrutor, dificuldades de natureza vária que não consentem um eficiente ensino. Por isso, e antes de o iniciar, deve

## Revista da Cavalaria

o picador hábil proceder a exame minucioso do solípede, diligenciando nele descobrir possíveis obstáculos que poderiam manifestar-se no decurso da instrução.

Entretanto, e a despeito da máxima boa vontade que o equitador possa desenvolver; da grande competência profissional de que seja dotado; e do seu muito tacto, há dificuldades resistentes a todos esses atributos, até a interdizerem, em alguns casos, resultados satisfatórios no ensino de alguns solípedes.

O exame prévio é portanto de primacial importância, e mais ainda por nem todos os cavalos se poderem ou deverem ensinar de igual modo.

Cada um requiere procedimento diverso, imposto pela conformação especial, pela idade, força, energia, etc., etc. Uma análise cuidadosa da sua estrutura fornecerá, por conseguinte, elementos de alto valor à orientação do ensino. É desta pesquisa que se hão de deduzir os primeiros exercícios a praticar.

Com organismos detentores de formas correctas, todos os movimentos e atitudes são, relativamente, fáceis de obter. Aqueles, porém, cuja perfeição estrutural deixa a desejar, todo gesto evolucionário se torna difícil e algum até impraticável.

Por conseguinte o instrutor notará, durante o exame, as belezas e defeitos das várias regiões; a mansidão ou bravio do animal; a sua ardência ou moleza; a índole, a idade, a força, etc., etc.

Todos os conhecimentos obtidos facilitam-lhe a prática de um ensino metódico e eficaz, que evita a produção de resistências, de defesas, e bem assim o aparecimento de taras, mesmo de ressábios.

Desta forma, o adestramento será apropriado a cada animal. Quando em virtude de defeito orgânico ou pela concomitância de outras causas, é dificultado o ensino, origina-se um estado perturbativo da dinâmica do animal.

Nesta conjuntura diminui a amplitude, a rapidez e energia em os movimentos do cavalo, que retrai as suas forças. Não se emprega a fundo nos exercícios a que o obrigam, e fica muito aquém das suas possibilidades e das exigências que lhe são feitas. Demais, quando em ensino, não o completa.

Até com animal já trabalhado, o rendimento da sua utilização não corresponde ao que dele se podia e devia esperar. Devemos lembrar, que o exercício do solípede, com ensino perfeito, pode ser viciado se, quem com ele trabalha, prima por ignorante em equitação ou em aurígia.

Em qualquer caso, o cavalo tenta subtrair-se ao sofrimento causado pela exigência de movimentos e atitudes que a sua morfose e desequilíbrio não permitem realizar.

Mais, também, a falta de ginástica preparatória e adequada que facilitasse a execução daqueles exercícios; ainda as acções intempestivas e contraditórias, postas em prática por indivíduos desconhedores do manejo de cavalos, esclarecem e justificam, sobejamente, as resistências manifestadas.

Esta longa série de contrariedades postas ao ensino e ao trabalho do solípede, resume-se nos seguintes termos: *falta de equilíbrio*.

O que se deva entender por este vocábulo, aplicado aos equídeos, tem sido objecto de longas controvérsias entre os interessados no assunto,

# Revista da Cavalaria

em particular aos Mestres de Picaria, pois como avança Daudel o *equilíbrio é a base da equitação*.

*Poder modificá-lo à vontade, consoante os andamentos e conseguir grande ligeireza, ou seja a completa obediência às mais ténues indicações das mãos e das pernas do cavaleiro, eis a finalidade do ensino, como se expressa o Dr. Gustavo Le Bon.*

Mas, em que consistirá o equilíbrio equino?

No seu sentido mais comum significa a *distribuição regular do peso do corpo pelos quatro membros, quer o animal se encontre estacionário, quer em movimento.*

Sustentado, como é o corpo, por mais de um ponto, para que o equilíbrio se realize, a vertical baixada do centro de gravidade deve cair dentro da base de sustentação.

Semelhante equilíbrio é por natureza *relativo*, por o *absoluto* não existir visto a ele se oporem variadas causas. A qualidade do primeiro deriva da mudança constante de situação do centro gravitante, devida às atitudes, aos actos fisiológicos digestivos, respiratórios, etc. (Gerhardt).

Os equitadores assinalam diversos aspectos de equilíbrios, caracterizados pelo seu grau de estabilidade. *O horizontal ou de passeio, o de corrida e o de alta escola.*

O primeiro é intermédio aos dois últimos. No de corrida, o cavalo está *sobre as espáduas*, e apresenta grande instabilidade. Por efeito desta, e da rapidez na carreira, o avanço faz-se em linha recta. Mas, ao menor desvio do centro de gravitação, para o lado, a queda é fatal.

No equilíbrio de alta escola *o equídeo está nas pernas*, quer dizer *sobre o quarto traseiro*, e apresenta-se mais estável que o anterior.

As deslocações do centro gravitante mostram-se menos extensas, mas em maior número, que no cavalo de hipódromo (Fillis).

Quando se revela o equilíbrio equino?

Entende-se neste estado o cavalo dito *leve na mão*, em linguagem hípica (Baucher. Faverot de Kerbrech). Então conhece-se que *não está sobre as espáduas, nem acuado. Acha-se entre as mãos e as pernas* (Baucher).

\*

Atendendo à organização dos equídeos observa-se que o respectivo quarto dianteiro suporta, normalmente, mais peso que o traseiro, por influência do pescoço e da cabeça. A diferença é importante, pois regula a mais para o anterior, segundo Morris, de  $\frac{1}{9}$  a  $\frac{1}{7}$  do total do corpo do solípede. Em todas as circunstâncias, a ante-mão aguenta mais peso que a post-mão, ainda no cavalo harmónico e bem constituído.

Quando montado, há a adicionar o peso do cavaleiro, também dependente para a dianteira.

A excessiva carga acumulada na ante-mão, cria por sua vez, um grande obstáculo ao exercício propulsivo dos membros posteriores, não lhes permitindo chamar a si parte daquele fardo e comunicar à massa a

## Revista da Cavalaria

amplitude nos movimentos, a rapidez e energia com que inúmeras ocasiões tem de ser executados. Esta conjuntura em que se encontra o organismo, carregado, em demasia, na frente, diz-se *estar a cavalo sobre as espáduas*. Em tais condições os membros propulsores, por mais que se esforcem, não conseguem imprimir à massa o devido movimento impulsivo, por ela se encontrar ainda estaiada, por assim dizer, pelos membros dianteiros.

Consequência do extraordinário carregamento que os mesmos suportam, não podem erguer-se, suficientemente, para alongar o andamento.

Em o número das dificuldades encontradas no ensino do cavalo ou durante a sua utilização, a maior parte reconhece por causa, como temos exposto, a distribuição irregular do peso do corpo pelos membros locomotores. O facto provoca o retraimento das forças propulsivas, o que contraria a perfeita execução dos andamentos e atitudes. Demais, semelhante circunstância pode, por seu turno, redundar em graves perigos.

Assim se produz o estado que, em equitação se denomina *acuamento*. Significa a *insuficiência de poder impulsivo nos movimentos do cavalo*, qualquer que seja a causa.

E, como a execução dos mesmos depende da energia impelente, desenvolvida pelo quarto traseiro, é manifesto que não sendo na quantidade indispensável, todas as atitudes e andamentos hão de ressentir-se daquela impotência. O acuamento é o grande óbice da Picaria e da Aurígia. Constitui a preocupação magna dos equitadores e dos aurigarios. Deve ser evitado a todo o custo, conforme recomenda Fillis. Representa uma necessidade imperiosa combatê-lo por ser causa de muitas resistências e de defesas. O seu antídoto encontra-se na *impulsão*.

\*

O vulgo, em geral atribui ao vocábulo em exame significação diversa da que lhe é dada em Picaria. A maioria considera *acuado* o cavalo que encosta a garupa à parede e se recusa a andar. Ora o acuamento verifica-se em qualquer local, quer existam ou não paredes. É errónea também a idéia de que o solípede nesta condição *se negue sempre a avançar*. Não é assim. Conquanto sob o domínio do acuamento, executa os vários andares, e toma todas as atitudes praticáveis. Estas acções, porém, realizam-se imperfeita e incompletamente, *por lhes faltar*, como atrás dissemos, o grande agente animador de quaisquer movimentos, *a força impulsiva*.

O acuo não se exerce de forma igual em todos os solípedes. Existem gradativas. Há certas formas cujos efeitos só o cavaleiro sente. Outras tornam-se apreciáveis à vista apenas a indivíduos muito versados na Arte Equestre.

Confirmando as diferenças anunciadas, existem cavalos que, no dizer dos equitadores, *se acham atrás da mão* (do cavaleiro). Este facto constitui o primeiro grau do acuamento. Outros ocupam posição mais elevada na escala do mesmo defeito. São os que *se encontram atrás das pernas*; assim ditos por não corresponderem às solicitações do montador. Neste

## Revista da Cavalaria

caso há excesso de peso sobre o quarto traseiro. Ainda outros revelam o acuoamento por meio de perigosas defesas, como o recuo desmedido, precipitado e sem possibilidade de se reprimir, ainda com a agravante de o *solípede poder encabritar-se, cair para trás e pôr em sério risco a vida do cavaleiro*. (Ilharco). O acuoamento adquire por último a sua expressão máxima no cavalo *atuado* ou *atoado*. Neste modo de ser, recusa-se com obstinação a progredir, a despeito de quaisquer estímulos, ainda os mais violentos.

\*

Descendo à investigação das causas produtoras do acuo, verifica-se a existência de espécies várias. Umás impõem, fatalmente, ao solípede, esse estado; e filiadas na sua conformação viciosa desequilibram-no.

Neste caso o acuoamento denuncia o seu carácter *congénito*.

Em outra modalidade, se bem que o cavalo seja modelarmente constituído, deve o acuo ao ensinante ou a quem dele se utiliza.

O primeiro, pela sua ignorância em equitação, por o desconhecimento das regras mais elementares do ensino; mais ainda pela incapacidade em reconhecer os indícios de resistência e suas causas; não as sabendo reprimir nem reparar, cria, embora inconscientemente, uma situação de tal modo molesta ao animal, que para subtrair-se ao sofrimento acua.

Acresce muitas vezes a estas circunstâncias o facto de serem exigidos movimentos ou atitudes que o animal não pode satisfazer, e que o instrutor, devido à sua incompetência, atribui a má vontade. Então, pela violência, até com brutalidade, pretende obter o que, em muitos casos a anatomia e a fisiologia não permitem.

A esta espécie de *acuoamento* chamaremos *adquirido*.

Procedendo ao exame das diferentes causas do acuo, descobre-se a sua génese no *desiquilibrio*, mais ou menos pronunciado, da massa.

Verifica-se também que todas as acções capazes de deslocar o centro de gravidade da sua situação peculiar originam o citado desiquilibrio. O lugar certo do mesmo centro não é possível determiná-lo com rigor, por estar sujeito a mudanças, ocasionadas pelas formas do corpo, desiguais entre os solípedes; ainda pelas constantes oscilações imprimidas aos diferentes órgãos por os movimentos respiratórios. Influi igualmente, na localização, o estado de plenitude ou de vacuidade do aparelho digestivo.

Depois das experiências realizadas pelo Tenente-General Morris, juntamente com Baucher, ficou provado, à evidência, o maior peso do dianteiro em relação ao traseiro.

Por isso, atendendo ao comprimento do pescoço e à cabeça, está admitido que o centro gravitatório se encontra mais próximo dos membros anteriores que dos posteriores, e um pouco abaixo da metade de altura do tronco. Portanto, originado qualquer desiquilibrio, é inevitável a sobrecarga do tracto regional para cuja banda se operou o deslocamento do centro de gravitação.

## Revista da Cavalaria

No acuo congénito, as respectivas causas actuam permanentemente, efeito da construção viciosa do organismo; motivo porque aquela espécie é por natureza irremovível.

Em número avultado são as circunstâncias que influem na sua produção. O primeiro lugar na escala é ocupado pela *coluna vertebral se apresenta anomalias de extensão ou deformidade*, no todo ou em alguma das suas secções. De facto, a *espinha demasiado longa* constitui grave defeito estrutural, suficiente para algumas vezes impedir o equídeo de prestar o serviço a que se destinava. Esta imperfeição, faz o solípede *comprido*, portanto difícil, até incapaz de se *concentrar*, o que impede o equilíbrio, essencial a um razoável cavalo de cavalaria.

Por este modo acha-se, naturalmente, incapacitado de se utilizar em semelhante função. Não está contudo inibido de prestar óptimo serviço de tracção, e de fazer-se muito prestadio. Os cavalos assim defeituosos, em regra *estão sobre as espáduas*, o que não é desvantajoso para a tiragem, antes pelo contrário, pois *acham-se*, por disposição natural, *encostados à coelheira e não podem engraiçar*, como soi dizer-se na gíria de chalantes.

Deixámos já assinalado que o excesso de comprimento se restringe, em alguns casos, a uma secção da espinha. A parte cervical peca às vezes por esta defeituosidade, dando origem a um *pescoço muito comprido*, que sobrecarrega o quarto dianteiro, atraindo mais peso para as espáduas; estado que ainda experimenta agravação se o cavalo possui cabeça volumosa. É de advertir que os *pescoços muito longos influem mais no peso da antemão que os curtos e grossos*.

Mas, neste particular, excessos de longor de certos tractos da coluna vertebral, encontra-se, igualmente, este defeito no *dorso* de alguns animais o que concorre para os fazer também *compridos*, com os prejuizos inerentes e mais atrás mencionados.

Ainda, na *região renal*, se observam casos iguais de alongamento anómalo, determinando a fraqueza dessa parte, pertubações da locomoção e veda de certas atitudes.

Ao extenso rol de causas provocadoras de desequilíbrio orgânico, muitas outras temos a juntar, porque fundamentadas em vícios de conformação influem para o animal *estar sobre as espáduas*, com todos os inconvenientes daí derivados e a que largamente nos temos referido.

Acha-se nestas condições o *cavalo muito baixo de agulha*, que, enterada, por assim dizer, entre as espáduas, atrai para a frente a maior parte do peso colocado sobre o dorso.

De modo igual, o solípede cuja *altura da garupa se avante em demasia à do garrote*, impõe ao quarto dianteiro maior carga da que suportaria se a sua conformação fosse harmónica.

Das *irregularidades com sede na coluna vertebral, relativas à direcção*, e que tornam o solípede *enselado*, ainda *cifótico* (marreco), não permitem aos propulsores transmitir, integralmente, à massa a *força impulsiva*.

Todos os defeitos de conformação referidos *têm como consequência imediata conservar excessivamente avançado o centro de gravidade*, que se aproxima muito dos membros anteriores.

# Revista da Cavalaria

A intensa carga sustentada pelo quarto dianteiro (*cavalo sobre as espáduas*) explica a extrema dificuldade, advinda aos agentes propulsores, para impelirem a massa, donde resulta o *acuamento*.

\*

Noutras partes do organismo se vão encontrar mais causas produtivas do *acu tipo congénito*. Quando os membros traseiros, agentes criadores da impulsão, apresentam defeito construtivo, taras, desaprumos, etc., etc. a sua integridade funcional evidentemente é perturbada.

Não podendo desempenhar com rigor o seu papel propulsivo, acha-se satisfeita a cláusula requerida para a nascença do *acuamento*.

Por isso a *má conformação dos membros propulsores*, assume na existência do *acu* importância primacial.

O *cavalo curvo de pernas* é um *acuado* por natureza. Desta sorte defeituoso, apresenta tantos estorvos no seu emprego que o excluem de certos serviços.

A base de sustentação fica-lhe diminuída, visto o pé estar avançado para o centro de gravidade, ao passo que este se encontra dirigido para a post-mão.

Destes factos originam-se a sobrecarga do quarto traseiro, maior instabilidade no equilíbrio, andamentos curtos e difíceis, fadiga e arrasamento do aparelho ligamentoso, etc.

Tais são os prejuizos do *solipede acurvilhado ou dobrado de jarretes*.

Não só lhe diminuem o valor, mas até podem torná-lo inepto para o serviço de cavalaria.

\*

No desaprumo do *cavalo atrasado das pernas ou estendido*, postura contrária à precedente, os membros posteriores inclinados para trás escoram a massa do corpo, deslocam parte do peso para o quarto dianteiro, dificultando o movimento, demais agravado por a carga representada pelo cavaleiro e arreo. A posição obliquada dos membros acarreta defeitos graves à locomoção, até à própria integridade do animal. Do alargamento experimentado pela base de sustentação, inerente a este vício de aprumo, já mostramos a sua influência prejudicial, acerca do excesso de peso que lança sobre o quarto dianteiro. Os movimentos locomotores executam-se difficilmente por a obliquidade dos membros não ser a mais favorável à propulsão da massa. Aquela postura anormal ainda concorre para *produzir o enselado e outros desvios da columna vertebral*. Em vista do exposto, justamente se considera tal desaprumo, como um dos causadores do *acuamento congénito*. Os restantes *vícios de aprumo* dos membros posteriores do cavalo, encontrados com frequência, e bem assim os *defeitos de con-*

## Revista da Cavalaria

*formação e de direcção dos jarretes*, que lhe andam adstrictos, constituem outras tantas origens de acuação. Deste modo, o *sambro ou canejo*; o *cambaio*; o *tapado de trás ou junto de curvilhões*; e o *aberto de trás ou deles desunido*, representam conformações aberrativas, opostas à livre e suficiente produção e uso da força propulsora.

\*

As *taras dos membros posteriores* figuram também no rol das causas alterantes da propulsão.

Devem ser apreciados sob dois aspectos distintos, segundo a sua origem. Umas, inatas, são as mais graves, porque não permitem dar ao solípede devido ensino para determinados serviços que lhe ficam sempre defesos. A depreciação do animal é inevitável. Os andamentos e atitudes que pretenda praticar ressentem-se da falta de energia impulsionadora, dada a incapacidade dos propulsores em a produzir e utilizar. Daí a manifestação do acuação.

Examinando o assunto por outra face, verifica-se que algumas taras são trazidas pelo cavalo à nascença. Delas pode também estar limpo até um período avançado da vida e mostrarem-se mais tarde, em qualquer altura, procedentes de ensino mal conduzido, de excesso de trabalho, de esforços continuados, de exercícios violentos, superiores à capacidade de execução pelo animal, ou exigidos antes que possua a robustez precisa para os realizar, ainda de traumatismos que tenha sofrido, etc., etc.

O resultado final é o acuação, consequência da incapacidade dos membros em produzirem a força propulsiva no quantitativo e energia reclamados pela justa execução dos andamentos e atitudes.

\*

Anunciámos em páginas anteriores que existe uma variedade de *acuação* a que demos a qualificação de *adquirido*.

Realmente a sua origem é muito diversa e sem dependência do que acabámos de estudar. Não é nativo como este, nem procede de aberrações esqueléticas. Deve-se a numerosas causas, mas extrínsecas. Tanto assim, que pode manifestar-se em equídeo de impecável compleição e até com ensino primoroso.

Não obstante, se for entregue, para serviço, a indivíduo absolutamente desconhecedor da arte de cavalgar, as acções irracionais do próprio, originam resistências, defesas e por último o acuação.

Adoptando método idêntico ao seguido no estudo das causas do *acuo congénito*, vamos passar em revista as mais vulgares referentes ao *adquirido*. Daremos o primeiro lugar à *carência de ensino do cavalo*

É contraproducente exigir certos trabalhos ao solípede que não recebeu ensino adequado a tal feito.

# Revista da Cavalaria

Sem a devida preparação não pode satisfazer ao género de serviço a que o destinam. Os andamentos e atitudes a pretender, necessitam, indubitavelmente, de exercícios prévios, sem o que há impossibilidade de executá-los com correcção, presteza e proveito. Deve-se considerar que *todos os cavalos estão, por ordem natural* (uns mais que outros) *sobre as espáduas*, em virtude do comprimento e peso do pescoço e da cabeça, e seu desvio do centro de gravidade. No estado livre, os solípedes realizam com destreza os andamentos e tomam as atitudes que pretendem, porque o instinto permite-lhes adoptar as posições mais convenientes à invalidade das consequências nocivas ligadas àquele defeito. Quando montados, porém, a actuação do instinto é dificultada pela do cavaleiro, tanto mais quanto a imperfícia do mesmo na matéria de que se trata. De seguro, as suas exigências têm de ser solicitadas, mais pela força que por meios apropriados. Por isso, é de admitir que, quanto maiores, mais importunas e difíceis em satisfazer elas forem, assim hão de suscitar, da parte do animal, resistências e defesas na mesma proporsão. Em tal caso origina-se uma luta enfre ele e o equitador, de que o último nem sempre sairá vitorioso.

As reacções patenteadas pelo cavalo divulgam o acuamento, tentativa para subtraír à situação penosa que lhe impõem. Daqui se desume a inconveniência, até perigo, de empregar animais em serviços de que não receberam prévio ensino. A teimosia nesta prática é suficiente para inutilizar o solípede que, pleno de energia, reaja de modo a atingir o grau mais elevado do acuamento, *atoando*.

Há como se vê, a maior vantagem em nos não servirmos de animais em trabalhos para os quais não receberam a devida preparação. É também de necessidade *que o ensino seja completo e ministrado por pessoa de indiscutível autoridade profissional*.

Certos indivíduos, alguns amadores de equitação, pelo facto de não caírem ao primeiro corcôvo de um cavalo, julgam-se abalizados cavaleiros, e parecendo-lhes pouco, para a sua prosápia, arrogam-se mais o título de *Mestres* e pretendem ensinar o que não sabem!

Faz-se inútil intentar a prova de quão nociva é a presunção de semelhantes instrutores. O adestramento imperfeito pode dar aso a que certos vícios, defeitos, resistências e defesas, pelos mesmos ignorados, e não combatidos oportuna e eficazmente, se mostrem mais tarde no trabalho, causando prejuízos por vezes insanáveis e até levando o solípede a resabiarse. A instrução fictícia é tão ruinosa ao homem como aos animais. A actuação inocente de qualquer catedrático improvisado exerce-se sobre o solípede por muitas e variadas maneiras. Nuns casos, pretende deste a execução de certos movimentos, aliás inexecuíveis, por não ter praticado os exercícios básicos de que dependem. A intempestiva exigência, demais irracional, gera uma luta em que o equídeo opõe resistências e defesas, *rematadas no acuamento*.

Por outro lado, a ignorância do pretenso instrutor não lhe mostra a absoluta necessidade *de dar ao animal a posição* mais consentânea ao movimento desejado. A *mã colocação* do cavalo basta para contrariar a mobilidade e promover o acuo.

## Revista da Cavalaria

O *governo vicioso* do solípede permitindo-lhe o encapotamento é desta natureza. Sucede em tal caso, que o centro de gravidade é atraído tanto para a frente, quanto a extensão do pescoço e o peso da cabeça consentem. Desta maneira o animal é *lançado sobre as espáduas* com todos os inconvenientes daí derivados e a que por vezes nos temos referido.

Outra *variedade de má colocação* está no *despapado*. Nesta apostura o centro de gravidade não avança, pelo contrário refluí bem como o peso para o quarto traseiro, como se sabe pelas experiências de Morris e Baucher.

A simples mudança de posição da cabeça, elevando-a, transfere para a post-mão a carga de dez quilos, o que dificulta a acção dos propulsores.

Nestas condições o *despapado apresenta-se como um causador de acuoamento*. Considerações idênticas são aplicáveis ao *cavalo estremeiro*.

Nesta resenha de causas provocantes do acuo, vamos indicar o que resulta da *posição do cavaleiro*. Segundo é *boa ou má*, assim influencia favorável ou desfavoravelmente a partilha do peso e por conseguinte o equilíbrio do cavalo. De aquele cavalgar *bem ou mal posto*, se acham diferenças importantes nos desvios do centro de gravidade no sentido ântero-posterior.

Nas experiências levadas a efeito por Morris e Baucher, se reconheceu o poder que a *postura e inclinação do corpo do cavaleiro exercem no repartir do peso pelos respectivos quartos*.

Em páginas precedentes mostrámos as consequências perniciosas do excesso de carga, suportado por qualquer deles, cuja expressão final *está no acuoamento*. O cavalgante incompetente é autor fecundo deste modo de ser. Ainda que tenha a dita de montar um cavalo primorosamente ensinado, basta-lhe a ignorância, para em pouco tempo destruir o trabalho de quem, bafejado pela sorte e possuidor de substanciais conhecimentos práticos da Arte de Picaria, soube levar o solípede ao mais elevado grau de equilíbrio.

A *mão incerta do cavaleiro* é um dos agentes mais constantes e produtivos do acuoamento. Actua sob diferentes modalidades, mas todas convergentes para aquele efeito.

A *incompetência do cavaleiro* não lhe consente fazer uso apropriado da *mão de governo*. Ora *se estriba nas rêdeas provocando-lhes exagerada tensão* que se reflete na boca do animal, ora *as abandona deixando que ele se lance sobre as espáduas*.

A *falta de solidez do cavaleiro na sela*, concorre para que possua *mão incerta*, defeito que o leva a *bater continuamente na boca do cavalo com o freio*. Além disso o cavalgador inhábil não tendo em conta a *forma das barras*, e, sem mais estudo, aplica ao animal *enfreamento* muitas vezes contraposto ao que lhe convinha.

Toda esta série de incongruências faz que o cavalo adquira *medo ao freio*, uma das mais frequentes causas do *acuoamento adquirido*, ainda auxiliada pelas atrás descritas em actuação isolada ou conjunta.

Outrossim, o cavaleiro inexperiente, em geral, mantém constante *desacordo entre as funções das próprias mãos e das pernas*, destruindo pelo uso desacertado de umas o que pretende obter com as outras.

Esta contradição em que é exigido o trabalho ao solípede incita-o a retrair-se e a acuar.

Os *arreios inadequados* ao animal, *especialmente os que respeitam à embocadura*, como já vimos, são partícipes importantes na produção do acramento. A falta de propriedade em alguns aparelhos obsta à sua adaptação justa do animal, originando, deste modo, o repartimento irregular do peso e desviando-o em demasia para qualquer dos quartos, dianteiro ou traseiro. Por este processo sobrecarrega-se qualquer deles, com os inconvenientes que bastas vezes temos mostrado.

\*

Certas circunstâncias observadas em diversos períodos da vida do solípede podem incriminar-se como causadores de acramento.

*A falta de energia, a senilidade, a existência de estados mórbidos crónicos, proibitivas de movimentos e atitudes indispensáveis ao equilíbrio regular, condenam o equideo à retracção de forças e ao acramento.*

## Conclusão

Quem menos atente no assunto que acabamos de estudar, julgará o seu conhecimento de exclusivo interesse à Picaria.

Mas, da longa explanação feita nas páginas precedentes, consideramos demonstrado, à saciedade, que a matéria importa igualmente à Medicina Veterinária.

Se no *exame de um equideo em acto de compra* não for reconhecido qualquer daqueles defeitos determinantes do *acramento congénito* (única espécie apreciável no solípede não montado) e se resultar incapacidade do mesmo para o género de serviço a que se destinava, o médico veterinário, perito interveniente naquela prova, sem dúvida verá diminuído o seu crédito profissional e quiçá a própria honorabilidade se torne suspeitosa.

Acresce a estes factos o prejuizo iminente de ser adquirido um solípede inútil para o fim que se tinha em vista.

Por conseguinte, o estudo das causas e efeitos do acramento, pela sua importância prática, não pode nem deve ser descurado em Medicina Veterinária.

# A TACTICA DE CARROS E ANTI-CARROS

(Da *Revista de Infantaria*)

(Tradução de M. T. P. da THE MARINE CORPS GAZETTE)

## Organização dum ataque com carros

**E**m determinado sector da nossa frente, as tropas russas romperam recentemente um sistema defensivo alemão cuidadosa e meticulosamente organizado. O inimigo tinha aproveitado o terreno e mantinha a povoação de Yulayev, situada numa altura da qual podia fazer fogo sobre o rio e o vale, em duas direcções, a este e a sul.

Uma igreja, nos arredores da povoação, servia ao inimigo de posição de tiro e de observação. A igreja estava repleta de metralhadoras e canhões anti-tanques. No extremo sudeste da povoação havia posições de tiro com metralhadoras e artilharia, e pelo menos três pontos de apoio fortemente mantidos por grupos de combate. O sub-sector estava guarnecido por um regimento de infantaria.

O flanco direito era protegido por um poderoso sistema de pontos de apoio organizados nas encostas de Sudoeste a Noroeste. Ao Sul destas, facilmente visíveis desde a margem Este do rio, havia um poderoso sistema de defesas que consistia numa série de campos minados e com arame farpado em três ou quatro fileiras escalonadas em profundidade.

O inimigo tinha estabelecido outra posição fortificada num povoado donde podia observar e manter a margem Este do rio sob fogos flanqueantes, porém no qual havia menos posições de fogo que em Yulayev. Nas vias de acesso à posição inimiga haviam sido construídas duas ou três séries de arame farpado sucessivas dispostas em profundidade e escalonadas.

Os pontos de apoio e as posições de fogo deste sector da defesa inimiga constituíam um sistema de zonas de fogo escalonadas em profundidade. Também havia uma poderosa zona de fogos na frente dessas defesas. Os obstáculos estavam acondicionados para completar a zona dos fogos. Cada ponto de apoio formava um completo sistema de defesas. O inimigo dava particular importância à sua conservação desde o momento em que a sua captura facilitaria às nossas tropas penetrar até à retaguarda dum poderoso sector alemão.

O nosso comandante de infantaria decidiu destruir o centro de resistência medular formado por quatro pontos de apoio, pois estava convencido de que se tivéssemos êxito nesta acção a nossa vitória estaria assegurada. Esta tarefa foi confiada a uma unidade de tanques. Outras unidades de atiradores deveriam tomar parte na acção, transportados nos próprios tanques ao mesmo tempo que se empregariam tropas de assalto.

Os reconhecimentos efectuados na véspera do ataque, deram ao comandante dos tanques informações completas acerca do plano geral do sistema defensivo alemão, como também das posições e dos pontos de

## Revista da Cavalaria

apoio nas povoações. O comandante dos tanques obteve também detalhes completos sobre as barreiras artificiais e naturais as quais não eram visíveis do nosso posto de observação.

Às tropas dos tanques foi dada uma plena instrução sobre a utilização e colocação dos campos minados do inimigo e dos nossos, onde estavam os caminhos de aproximação no nosso campo e as marcas que os distinguiam.

O comandante da unidade certificou-se pessoalmente de que as tropas de infantaria, as transportadas nos tanques e a tripulação destes, se coordenavam perfeitamente com os seus planos, especialmente os objectivos a alcançar. Deu-se especial atenção ao apoio dos tanques porque o comandante previu que os alemães podiam, súbitamente, abrir fogo de alguns bosques a Oeste de Yulayevo.

Para a preparação deste ataque as tropas soviéticas construíram modelos de pontos de apoio semelhantes aos do inimigo, com fortins para o emprego das suas armas de fogo, contra os quais se treinaram e praticaram a tática de ataque, bloqueio e destruição. Cada grupo de treino era composto por 10 homens e um tanque.

A tripulação dos tanques sabia com exactidão até que ponto de apoio devia dirigir os seus fogos. Cada um desses soldados da tripulação, à medida que avançava para o objectivo, tinha uma ideia precisa da abertura dentro da qual devia lançar a sua granada.

As tropas transportadas nos tanques e as da tripulação destes haviam concordado numa troca de sinais para advertir em que momento deviam cessar o fogo a fim de que os soldados se pudessem lançar ao ataque.

Acordou-se em que a ordem de batalha dos tanques devia ser em três vagas. A primeira avançaria em formação diluída seguida por alguma infantaria e com canhões para apoiar os tanques. A segunda avançaria em ângulo e a terceira em linha e todas com escalonamento à direita.

O comandante calculou uma destruição simultânea da primeira e segunda linha de pontos de apoio. Cada vaga tinha uma tarefa definida e um objectivo no ataque e ao mesmo tempo esperava-se que elas continuassem o avanço e explorassem o êxito da vaga imediatamente anterior.

A primeira vaga era composta por tanques pesados.

O seu objectivo era um reconhecimento em profundidade, apoiada pela artilharia, a qual desde o momento em que os tanques abandonassem o seu ponto de partida, abria fogo sobre os pontos de apoio mais adiantados.

Na seguinte etapa das operações, a artilharia deveria transportar seus fogos para apoiar qualquer das vagas ao sinal dos respectivos comandantes de tanques.

A segunda vaga era dividida em três grupos. Cada uma tinha a incumbência de destruir um ponto de apoio e deveria seguir a primeira a uma distância de 500 jardas (450 metros) transportando tropas. A sua missão era destruir qualquer canhão anti-tanque que a primeira vaga não tivesse descoberto na profundidade das defesas inimigas, e em seguida atacar os objectivos assinalados.

## Revista da Cavalaria

As tropas transportadas nos tanques estavam armadas de metralhadoras, espingardas anti-tanque, granadas e garrafas incendiárias.

A terceira vaga era semelhante à segunda em composição e objetivo. Tinha de ampliar as brechas realizadas no avanço da segunda e atacar o próximo ponto de apoio. Se o inimigo se retirava, a sua missão era iniciar a perseguição por iniciativa própria ou ao sinal dado pelo comandante.

Alguns atiradores deviam lançar-se ao ataque desde o ponto de partida dos tanques, seguindo imediatamente depois da primeira vaga. A sua missão consistia em apoiar e explorar os êxitos da segunda e terceira vagas.

Os tanques da primeira vaga avançariam em linha desde os seus pontos de partida. A artilharia de apoio abriu fogos sobre a primeira linha de pontos de apoio logo que foram alcançadas as primeiras linhas de defesa alemãs.

Os tanques, as unidades de atiradores, e os canhões de apoio, abriram fogos contra os canhões anti-tanques, os quais descobriram as suas posições desde o primeiro momento durante o avanço dos tanques pesados.

As tropas ligeiras, transportadas nos tanques da segunda vaga e que iam equipadas com armamentos ligeiros, fizeram o seu avanço a pé até 200 ou 300 jardas da primeira linha de pontos de apoio. Os tanques não pararam, apenas diminuíram de velocidade para permitir que as tropas saltassem em terra, mantendo o seu fogo contra os fortins dos pontos de apoio que estavam sendo atacadas pelas tropas e contra as posições de fogo nos flancos da própria infantaria de ataque. Os tanques que levavam tropas com armas pesadas fizeram uma paragem de um minuto, a coberto, para descarregar o material.

Quando o primeiro escalão tinha alcançado entre 100 e 150 jardas da primeira linha de pontos de apoio, o comandante deu sinal à artilharia para transportar o seu tiro à segunda linha de pontos de apoio para o qual a terceira vaga de tanques dirigia o seu avanço.

A terceira vaga seguiu a segunda a uma distância de meia milha, entretanto a terceira atacava a segunda linha de pontos de apoio e a infantaria alcançava a primeira e explorava o êxito da segunda vaga de tanques. A segunda vaga organizou-se rapidamente para continuar o seu avanço até à terceira linha de pontos de apoio onde o primeiro escalão havia completado a sua missão.

Passados 30 ou 35 minutos depois de se haver iniciado o ataque, a segunda vaga, já na proximidade da terceira linha de pontos de apoio, fazia fogo contra os fortins; logo as tropas transportadas em tanques, aplicando a técnica que haviam adquirido na prática de ataques sobre simulacros de defesas simuladas, impetuosamente irromperam sobre os pontos de apoio, atingiram-nos com as suas granadas de mão e as restantes posições foram igualmente arrasadas.

Os golpes sucessivos dados pelos nossos tanques fizeram em pedaços todo o sistema de defesa alemão e mais de 40 pontos de apoio, trincheiras e outras instalações de fogo, foram destruídos. A operação custou aos russos apenas um tanque.

# Estudo sobre a tática das Pequenas Unidades Blindadas

---

## e a cooperação de Tropas Apeadas-Carros de Combate

---

Do *Bulletin d'Information* du 3<sup>e</sup> Bureau de l'Etat  
Major de l'Armée du Ministère de la Guerre

pelo Capitão BONAL



I — Durante o decurso desta última Guerra Mundial, verificou-se um aumento constante de espessura nas blindagens dos engenhos de combate. Em face disto construíram-se meios de ataque cada vez mais poderosos o que obrigou as unidades blindadas a modificar constantemente os seus processos de combate.

Actualmente os principais inimigos do carro são a granada foguete e os meios da luta anti-carro próxima, minas, carros de combate, canhões anti-carro fixos e móveis, a artilharia e a aviação.

II — A granada foguete empregada sob a forma de bazuca ou engenhos semelhantes, foi a última das armas anti-carro e talvez a mais perigosa, quer pela sua novidade, quer pela sua eficácia. Ela atravessa, segundo os modelos, de 50 a 200<sup>mm</sup> de blindagem e pode ser lançada de 150<sup>m</sup> e até mesmo de 250<sup>m</sup> de distância (canhão lança-granadas foguete alemão, Puppehen). Ela é a mais eficaz dum conjunto de meios de luta próxima contra os carros, como sejam, granadas, engenhos incendiários, fumígenos, etc.

Todos estes engenhos são empregados pelo granadeiro que é o principal inimigo do carro e tanto mais perigoso quanto mais coberto é o terreno que assim lhe permite transformar-se num verdadeiro caçador destas viaturas. Ainda no terreno descoberto, os caçadores de carros de combate ou Grupos de choque, solidamente entrincheirados são os especialistas que se tornam grandes inimigos dele. Escondidos até ao último momento, atacam o carro com os seus engenhos de combate próximo depois de o terem mobilizado momentaneamente, ou o desviarem do seu eixo de marcha.

Sempre que a cadência das operações permitem, os carros devem ir acompanhados de homens apeados cujos olhos e ouvido são a sua melhor defesa.

*Desde que o carro se encontra a uma distância eficaz das armas portáteis anti-carro, não pode mais progredir isolado, somente o podem em Grupo e numa ligação tanto mais perfeita quanto mais próxima estão do objectivo donde se conclui que a missão do Grupo de carros é a mesma que a dum simples porque o outro carro ou outros não fazem mais que proteger o primeiro.*

O carro acompanhado por homens apeados, apoia a progressão destes pelo fogo das suas armas, procurando reduzir todas as resistências que se revelarem e ainda atirar sobre tudo aquilo que pareça apropriado para abrigar um homem deitado.

## Revista da Cavalaria

Assim protegidos os homens apeados podem explorar minuciosamente o terreno, metro por metro, moita por moita, até que eles tenham garantido o espaço suficiente para que o Grupo de carros possa alcançá-los durante um novo lanço.

Podemos pois acentuar como regra geral:

*Os carros atiram, os apeados progridem*

*Os apeados atiram, os carros progridem*

Nunca o conjunto de carros-apeados deve abandonar o eixo de marcha fixado o que se não fizer lhe pode trazer consequências graves.

Está indicado que o primeiro carro do Grupo vá de postigos fechados e que o segundo os tenha abertos, pronto a intervir à granada e em caso de insucesso fazer uso de todas as suas metralhadoras sobre o primeiro se este fôr abordado pelo inimigo.

No pelotão, a manobra é idêntica, quer o pelotão opere sobre uma frente dupla da do grupo de combate dispondo dum apoio apeado suficiente, quer o segundo grupo de combate actue como apoio do primeiro, e neste caso procede como cada carro no grupo. Esta segunda solução permite dar ao mais pequeno dos escalões o efeito de massa que sempre que seja possível se deve ter em vista.

III — A mina é um dos inimigos mais sérios do carro. Quer usada para soluções de continuidade, quer para reforçar o obstáculo dificultando a sua destruição. Seja qual fôr a sua natureza, em terreno coberto, é uma defesa particularmente eficaz.

Se exceptuarmos alguns meios de limpeza pelo carro (rolos, flagelos, cadeias, etc.) cujo emprego é uma excepção deve reconhecer-se que o engenho blindado está desarmado perante as minas. O único processo é passar onde elas não estão, visto que não há forma de as sentir ou tactear. Quer dizer, necessita, o carro, dum auxiliar para determinar as passagens livres, ou limpar o terreno se elas não existem. Este auxiliar é o homem apeado, ou melhor, sempre que esteja disponível, o sapador. Porém a limpeza do terreno é uma operação combinada que necessita a participação da artilharia para neutralizar as armas inimigas e assegurar a protecção dos carros que seguem o mais perto possível o pessoal que faz a limpeza, dominando todas as resistências próximas que escaparam à acção da artilharia.

A manobra é idêntica àquela que foi preconizada no parágrafo anterior e como a maior parte das vezes a acção dos grupos inimigos de luta próxima contra os carros é de supor, a regra enunciada neste parágrafo será:

*Os carros atiram, os apeados limpam o terreno e depois progridem.*

*Os apeados atiram, os carros progridem.* Isto implica que o sapador que faz a limpeza deve ser sempre acompanhado de apeados.

IV — O carro tem como inimigo figadal o canhão anti-carro. Tem também por inimigo o carro adverso cada vez que este lhe opõe um canhão mais poderoso que o seu ou uma couraça de maior espessura.

Era o caso dos últimos materiais alemães e foi o das unidades francesas dotadas com carros que debaixo deste ponto de vista se encontravam em grande inferioridade diante dos carros pesados e caçadores de carros alemães.

# Revista da Cavalaria

O carro tem sobre o anti-carro fixo a grande vantagem da sua mobilidade que lhe permite manobrá-lo até o localizar. Mas as dificuldades de observação inerentes à sua estrutura tornam-no dependente dos elementos de reconhecimento ou dos apeados, que lhe determinam em seu proveito, sempre que seja possível, o sistema anti-carro inimigo. Quando entregue a si próprio, o carro tem por recurso o ataque em massa, deve admitir-se como média 3 carros para neutralizar um canhão anti-carro.

Em face de engenhos blindados mais poderosos que ele, é ainda à acção da massa que o carro deve o seu sucesso. A concentração dos fogos é o seu principal recurso; ainda precisa que o terreno lhe permita desenvolver os meios necessários e que não faça ao mesmo tempo o jogo do inimigo. Isto só é possível, salvo raras excepções, em terreno descoberto, onde a importância dos meios postos em acção é limitada somente pelos recursos dos combatentes.

Em terreno cortado é possível fazer acompanhar os carros por grupos de apeados armados para a luta próxima contra os carros inimigos. Em presença de engenhos mais poderosos os carros evitam ou recusam mesmo o combate. Eles destacam as suas equipas de apeados que vão destruir os carros inimigos depois de se terem aproximado por infiltração e isolarem ou destruir o apoio da infantaria. A progressão recomeça em seguida, as equipas de caçadores de carros defendidas por sua vez pelos seus carros contra a infantaria inimiga, prontas eventualmente a protegê-los contra os caçadores de carros.

Emfim qualquer que seja o terreno, o carro deve desenvolver ao máximo a procura da surpresa, a das faltas cometidas pelo inimigo e procurar os pontos vulneráveis do carro adverso.

O benefício da surpresa é uma garantia de sucesso nas operações contra carros que apresentam o flanco. O papel da observação e a procura da informação das outras armas em proveito dos carros é o mesmo neste caso que para a luta contra os anti-carros fixos. Contra todos os carros, ela obtém-se mais pela utilização da camuflagem, motores parados na paragem, passagem fora do suposto campo de tiro inimigo e a procura de tiro de flanco a curta distância.

Uma vez que o carro inimigo está isolado o processo habitual será:

- 1.º — *Imobilizar* pela granada explosiva na lagarta.
- 2.º — *Cegar* com granadas explosivas nos pontos em que a tripulação pode ver para o exterior.
- 3.º — *Incendiar* com projecteis perfurantes e explosivos alternados a região mais favorável, rectaguarda, flanco ou base da torre.
- 4.º — *Inutilizar* com ajuda eventual dos caçadores de carros que estão preparados para isso desde o início do combate.

V — Excepto pelas grandes concentrações de fogos — sobre pontos de reunião de engenhos blindados — a aviação e a artilharia não especializadas na luta anti-carro são pouco perigosas para ele. Porém podem separá-las dos apeados e dos sapadores sendo para isso os seus principais inimigos.

## Revista da Cavalaria

São inimigos particularmente perigosos para os blindados o avião de voo picado e o avião lança torpedos ou lança-granadas-foguete.

Não faz parte deste estudo encarar os meios de luta contra a artilharia e aviação, que são mais para armas especializadas do que para o próprio carro.

VI — A necessidade da colaboração do carro com tropas apeadas e de engenharia deu lugar a um dispositivo de progressão que é muitas vezes o seguinte:

*Em primeiro escalão* — 1.º Um pelotão de carros, elementos de força, fraccionado em dois grupos um de ataque, outro de apoio.

2.º — Um pelotão de apeados, seja sobre os carros, seja apeados em redor deles, seja seguindo-os sobre as suas próprias viaturas, pronto neste caso a apearse rapidamente.

3.º — Uma equipe de sapadores em geral na frente dos carros.

*Em segundo escalão* — As unidades apeadas, e reforçadas em geral por carros ligeiros, destinadas à protecção dos flancos e rectaguarda do 1.º escalão e à limpeza e ocupação do terreno.

A este dispositivo tipo corresponde um fraccionamento dos Agrupamentos Táticos Combat-Command da Divisão Blindada em três sub-agrupamentos cada da forma seguinte:

1 esquadrão de carros médios

1 pelotão de carros ligeiros

1 esquadrão de apeados

1 pelotão ou uma secção de Sapadores Mineiros

1 reforço de transportados, não endivisionados, em viaturas, de preferência.

É evidente que o dispositivo-tipo e sub-agrupamentos anteriormente expostos têm apenas o valor de esquema e que a sua articulação varia, em função do terreno e da situação, tanto mais que a organização do Comando e das Ligações rádio na Divisão Blindada se prestam admiravelmente para quaisquer mudanças nele (dispositivo).

Pode conceber-se por fases de movimentos de grande amplitude necessitando duma larga descentralização dos meios, a constituição em cada Agrupamento — Combat — Command — de dois sub-Agrupamentos compostos da seguinte forma:

1 pelotão de reconhecimento

1 pelotão de Caçadores de Carros

1 esquadrão de carros

1 esquadrão de Apeados e 1 esquadrão de Metralhadoras e Engenhos

1 bateria de Artilharia

1 pelotão de Sapadores Mineiros

1 esquadrão de apeados de reforço.

VII — Da acção comum, dentro do mesmo agrupamento, de Apeados e de Carros, saiem vários problemas. Da sua resolução depende o sucesso de todas as operações das pequenas unidades blindadas.

É evidente que o destacamento mixto reunirá todas as probalidades de êxito desde que seja composto de elementos habituados a trabalhar em

# Revista da Cavalaria

conjunto. Assim acontece nos carros duma Divisão Blindada cooperando com Apeados que pertencem orgânicamente a esta grande unidade. Mas quando se trata de tropas apeadas de reforço que não fazem parte orgânica desta Divisão, verifica-se uma incompreensão mútua com consequências que podem ser muito graves. Por isso há sempre vantagem, quando possível, em especializar tropas apeadas a trabalhar com carros, para quando forem chamadas a colaborar com eles. É bom não esquecer que as Divisões Blindadas são muito pobres em apeados.

Na ausência de Unidades Blindadas de reserva geral, e contrariamente ao seu emprego racional, os carros duma Divisão Blindada são chamados a apoiar os batalhões das Divisões de Infantaria, tornando por isso necessário construir os sub-agrupamentos temporários análogos aqueles que atrás foram indicados.

Não interessa discutir a questão de ligação, mesmo estreita, entre unidades de Carros e unidades de Infantaria. Existe um destacamento mixto. Quem será o seu chefe?

No escalão Agrupamento Tático, Regimental Combat-team, meia Brigada etc. . . será o comandante da Infantaria o responsável pela manobra. No escalão sub-agrupamento, a maior parte das vezes será o chefe da unidade de carros. Efectivamente, é ele, o comandante da unidade de movimento e de força do sub-agrupamento, e por consequência o único que dispõe em todo o momento de elementos que lhe permitem tomar as decisões rápidas que se impõem na evolução da situação. Também é o mais bem apetrechado para comandar, graças ao seu carro de comando e às suas ligações rádio.

Por outro lado o chefe da Infantaria dispõe de meios superiores em número e é finalmente ele que conserva o terreno conquistado no momento em que os blindados se retirarão.

Não se deve ser rígido nesta matéria mas sim olhar às pessoas e (valor respectivo dos chefes possíveis) para decidir em última instância a escolha do chefe do sub-agrupamento.

Uma vez as dificuldades de adaptação, entre os elementos, e do comando vencidas, a infantaria tem apenas uma preocupação *Colar-se ao carro*.

Logo que o inimigo e terreno deixem a via livre ao carro este não se deve entregar à inacção.

O mais pequeno atrazo da progressão, expõe o carro aos golpes do inimigo e pode impedir a exploração do êxito.

Por outro lado não deve afastar-se por muito tempo da Infantaria que deve limpar o terreno na rectaguarda dele e anular os contra-ataques inimigos.

Conclui-se que a Infantaria, e sobretudo a do segundo escalão, faça o impossível para não se deixar distanciar dos carros.

O par Infantaria-Blindado deve manter a mais estreita união sem a qual não pode passar para conseguir o êxito.

Das reflexões acima expostas, resulta que os carros franceses, estando em condições de inferioridade, encontraram o seu melhor emprego na manobra, combinando a velocidade e o espaço. Esta manobra ainda

## Revista da Cavalaria

é possível: foi ela que conduziu aos maiores sucessos. (Strasbourg e Mulhouse).

O emprego desses carros na rotura deve ser excepcional por se tornar muito dispendioso.

Por vezes poderá ser este emprego necessário e também as condições do terreno limitam a manobra chegando mesmo a *interdizê-la* (terrenos muito cortados, muito barrentos, visibilidade muito reduzida nas estradas, etc.) Mesmo nas progressões rápidas, aparecem centros de resistência a forçar, que não se podem contornar ou ultrapassar.

Nestes casos que podem ser frequentes, é que a cooperação íntima Infantaria-carro é essencial.

O papel da Infantaria torna-se então muito difícil, tem que ela ser uma tropa de elite, especialmente treinada. Era o caso dos Panzer-granadeiros.

Os engenhos blindados constituem para a Infantaria, na hora actual, dum lado o canhão auto-motor e anti-carro mais apto a segui-la de perto na sua manobra, por outro a base de fogos móvel, elástica, apta a intervir sem demora, que completa, graças às suas armas de tiro tenso, canhão e metralhadora, os efeitos do tiro dos morteiros.

Salta de tudo isto que a noção de Arma deve desaparecer no combate e que o carro tem tanta necessidade do Infante como o infante do carro de combate.

J. B.



# A Cooperação entre a Artilharia Auto-Transportada e a Cavalaria

De *Military Review*

**P**ublica-se este artigo para mostrar a maneira extremamente fora do comum em que se empregam as peças auto-transportadas como carros de combate, principalmente no ataque a cidades e no combate de rua. Notar-se-á que a artilharia auto-transportada perseguia os alemães em retirada e que nenhuma menção é feita à cavalaria.

Se este relato fôr exacto e sem dúvida o é visto que está publicado num órgão oficial ele esclarece o que podem atingir a iniciativa e perseguição vigorosas. Na verdade, na guerra, tudo que dá bom resultado está certo — A REDACÇÃO.

O Regimento de Artilharia auto-transportada X lutou em conjunto com a cavalaria, por centenas de quilómetros, no decurso de uma perseguição. A maior parte de tempo, as baterias avançadas através de pântanos e outros obstáculos naturais. A despeito disso, os artilheiros sempre lograram apoiar a cavalaria nos momentos decisivos do combate. O seguinte exemplo ajudará a esclarecer os fundamentos da cooperação entre a artilharia auto-transportada e a cavalaria.

Depois das nossas unidades de fusileiros haverem conseguido romper as defesas alemãs e cercar consideráveis forças do inimigo, a Divisão de Cavalaria X penetrou na brecha e lançou-se à rectaguarda do inimigo, na direcção da grande cidade. Ao anoitecer do mesmo dia as unidades de cavalaria, chegaram a uma linha de terreno balisada por dois rios, destruindo em caminho pequenas forças inimigas isoladas. Naquela linha, foram recebidas com poderoso fogo de armas automáticas, de morteiros e de artilharia.

Os alemães tinham-se reforçado com tropas vindas da rectaguarda. À noite, foram lançadas patrulhas de reconhecimento com a missão de reconhecer pontos de travessia nos cursos de água e as disposições do inimigo. Assim vários vãos e pontes sobre um dos rios foram localizados e as nossas forças foram reagrupadas de acordo com a situação.

Deve notar-se que até esta altura a cavalaria actuava nesta direcção, uma vez que os seus carros de combate e a artilharia auto-transportada de apoio haviam ficado para trás, na travessia de um curso d'água. Deste modo, o inimigo em retirada não estava exposto aos golpes dos carros de combate. Os alemães só tinham contacto com a cavalaria e nesta suposição planejaram a defesa do rio. Sabiam também que a nossa cavalaria não contava com a sua artilharia orgânica, retardada por obstáculos do terreno.

Tal suposição foi fatal para o inimigo, porque o regimento de artilharia auto-transportada, apesar de todas as dificuldades, venceu o obstáculo do rio, chegando à região, depois duma marcha de mais de 200 quilómetros em dois dias. Cerca da meia noite, duas das suas baterias já estavam perto do curso do rio ocupado pela cavalaria.

## Revista da Cavalaria

Antes da madrugada, os cavaleiros e artilheiros haviam formulado o plano de ataque em conjunto e estabelecido sinais para a conduta de fogo, indicação de alvos. etc. Já que o inimigo não suspeitava da presença das peças pesadas de auto-transporte, foi decidido que essas atravessariam o rio primeiro entrando em acção de maneira a romper e destruir o sistema de fogo inimigo na outra margem, em cooperação estreita com a cavalaria desmontada. Logo que a cabeça de ponte fosse estabelecida, os esquadrões de cavalaria atravessariam o rio progrediriam em direcção à cidade, em diversas colunas, através do campo. A cavalaria efectuará, então, uma manobra de flanco, atacando a artilharia alemã situada na estrada de rodagem (as peças de artilharia auto-transportada não podiam sair da estrada devido ao terreno pantanoso).

Às 04,00 horas, as baterias da artilharia auto-transportada ladearam o rio e atacaram os alemães de surpresa. A cerração da manhã prejudicou a precisão do tiro da artilharia do inimigo. As guarnições das metralhadoras e morteiros foram esmagadas pelas lagartas das nossas peças e destruídas com fogo à queima-roupa. Dentro de aproximadamente uma hora, o inimigo foi posto fora das suas trincheiras e rechaçado dois ou três quilómetros para oeste. Nessa ocasião, o Regimento de Cavalaria X atravessou o rio, e lançou-se para a cidade, através dos pântanos, enquanto as baterias avançaram pela estrada de rodagem.

Os alemães resistiram obstinadamente em todos os pontos e até tentaram um contra-ataque perto de um entroncamento de estradas de rodagem, mas foram rapidamente dispersados.

As peças de artilharia começaram a mover-se com mais velocidade depois da conquista desse entroncamento. Agora, podiam sair das estradas, pois o terreno aqui era mais conveniente para manobrar. Movendo-se através do campo e tomando um atalho, a cavalaria, também chegou à estrada de rodagem principal. Avançava agora por ambos os lados da estrada, vasculhando uma faixa de dois a três quilómetros de largura, assim protegendo a artilharia auto-transportada contra ataques de flanco, cada vez que os nossos artilheiros encontravam peças inimigas desenvolviam-se rapidamente e aniquilavam-nas com um fogo cerrado. Frequentemente os esquadrões de cavalaria flanqueavam a artilharia alemã e forçavam as suas guarnições a fugir antes que as nossas baterias pudessem aproximar-se bastante para tê-las dentro do seu alcance.

Pela combinação de golpes desta maneira, a cavalaria e as peças auto-transportadas aproximaram-se da cidade, que deveria ser conquistada por meio de um assalto súbito e violento. Nesta altura, os artilheiros adiantaram-se da cavalaria outra vez, penetraram na cidade e conquistaram as pontes sobre o rio, que estavam intactas. Isto habilitou as unidades de cavalaria a entrarem na cidade sem dificuldade alguma.

Dentro da cidade, combates furiosos duraram quase duas horas.

Os alemães tinham todas as ruas sob fogo flanqueante. As nossas peças auto-transportadas progredindo ao longo das ruas, dominaram dois grupos inimigos nas orlas meridional e setentrional da cidade. A cavalaria atacou o restante da guarnição que, ao anoitecer, foi forçada a fugir da cidade depois de sofrer pesadas perdas. O inimigo foi perseguido

## Revista da Cavalaria

pelos artilheiros ainda por cerca de quinze a dezassete quilómetros, até que o obstáculo de novo rio fez cessar a perseguição. Os alemães conseguiram demolir todas as pontes, menos uma ferroviária e esta foi utilizada pelos artilheiros para atacar os alemães outra vez. Pela meia noite os alemães já estavam tão distantes da cidade que lhes era impossível lançar um contra ataque. A importância da velocidade e da audácia nas operações de conjunto da cavalaria com peças auto-transportadas não pode ser exagerada. Em situações como esta descrita acima, todas as forças disponíveis para desalojar o inimigo da cidade o mais depressa possível, deverão ser utilizadas.

Demoras são favoráveis apenas aos defensores. Neste caso, não se cometeu erro algum e o combate de rua não se tornou prolongado. A segunda tarefa do atacante — proteger a cidade de um contra-ataque, impedindo o inimigo para bem longe dela — também foi muito bem sucedida devido à decidida acção das baterias auto-transportadas.

Notemos outro detalhe essencial, que teve grande influência no resultado do combate. Até ao último momento, o inimigo tinha utilizado extensivamente os seus bombardeiros, com base no aeródromo local. Mais tarde três peças aproximaram-se audaciosamente do aeródromo e abriram fogo a uma distância de 1.000 a 1.500 metros. Dentro de poucos minutos, cinco bombardeiros alemães estavam em chamas enquanto os quarenta que restavam foram forçados a descolar e voar para aeródromos mais distantes. Como resultado, a infantaria inimiga não teve o apoio aéreo necessário.

A mobilidade táctica da cavalaria em terreno acidentado é muito maior do que a da artilharia pesada auto-transportada, não obstante, cooperação íntima entre as duas armas é muito possível, mesmo na fase da perseguição. A cooperação será tanto mais íntima, quanto mais vagaroso for o avanço. Mas mesmo no avanço rápido, as peças auto-transportadas poderão seguir a cavalaria sem demora, desde que na direcção do seu movimento sejam previstas pontes e vaus.

Quando a cavalaria avança com grande rapidez, a localização de travessias para as pesadas peças auto-transportadas (e carros de combate) torna-se uma tarefa difícil. As suas unidades devem dispor de destacamentos de sapadores e pontoneiros, para acompanhar a artilharia em todo o decurso do ataque. Sem isso, as unidades auto-transportadas (e carros de combate) serão incapazes de prover a cavalaria com apoio eficaz e ficarão detidas diante de cada obstáculo natural difícil.

J. B.



# 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

## Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Torres Novas

(Fundada em 1845)

Fábrica Mecânica  
de Fiação e Tecelagem  
em TORRES NOVAS

TELEFONE 117



Escritório e Armazém

Rua de S. Nicolau, 2-1.º

Apartado 278

Endereço telegráfico — NOVETORRES

Telefone 24884 — LISBOA

## BANCO ESPÍRITO SANTO E COMERCIAL DE LISBOA

Capital realizado . 80.000.000\$00

Fundos de reserva 81.000.000\$00

Rua do Comércio, 95 a 119  
LISBOA

Dependências Urbanas:

Alcântara, Poço do Bispo,  
Conde Barão, Almirante Reis e  
Benfica

Filiais e Agências:

Porto, Coimbra, Braga, Faro,  
Covilhã, Ponta Delgada, Torres  
Vedras, S. João da Madeira, San-  
tarém, Torres Novas, Gouveia,  
Estoril, Tortozendo, Abrantes,  
Mangualde, Figueiró dos Vinhos,  
Olhão, Matozinhos, Moura,  
Guarda, Espinho, Montijo, Mon-  
temór-o-Novo, Vila Franca de  
Xira.

Todas as operações bancárias

# **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**

## **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 ::

**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

## **E C M E L**

**Empresa Comercial  
de Máquinas e Electricidade  
Limitada**

Material eléctrico — Instalações — Montagens — Reparações — Banheiras —  
:: Candeeiros — Motores ::

**225 — Rua da Palma — 235**

**LISBOA — Telef. 2 8156 e 2 9940**



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

*Companhia de Exportação  
do Ultramar Português*

(CEDUP)

Rua da Prata, 156-1.º Dt.

LISBOA

IMPORTAÇÕES

E

EXPORTAÇÕES

DE

PRODUTOS COLONIAIS

**Ourivesaria da Guia**

UMA DAS MAIORES DE LISBOA

Fundada em 1875

JOIAS

OURO

PRATA

RELÓGIOS

Rua Martim Moniz, 2-10

Rua da Mouraria, 7-11

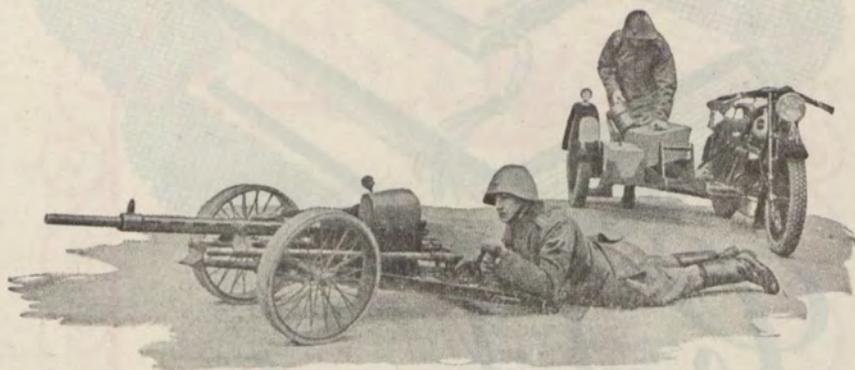
— Telefone 2 8336 —

# 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

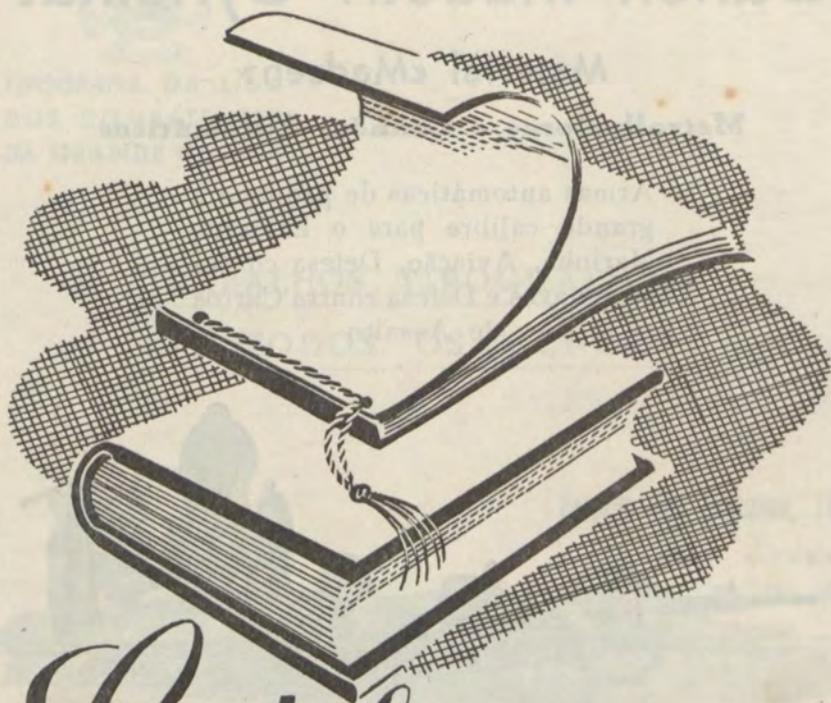
A passagem do canhão da sua posição de transporte para a de tiro no terreno executa-se em menos de um minuto

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

*Monteiro Gomes, Limitada*

Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

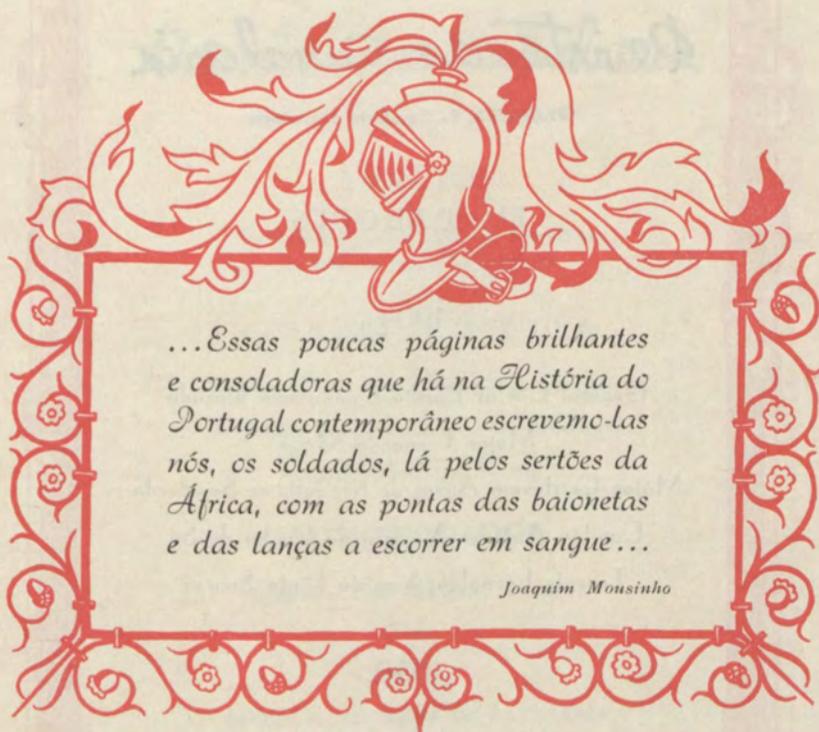


# Catálogos, aluns,

TRABALHOS  
TIPOGRAFICOS,  
SIMPLES E DE LUXO,  
REPRODUÇÕES  
EM FOTOGRAVURA,  
O F F S E T  
E LITOGRAFIA

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**

Travessa da Condessa do Rio, 27, LISBOA — Telefones P. B. X. 21227 e 21368



*...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 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. 36 290

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

DECADÊNCIA E		149
MOUSINHO	<i>Capitão Pires Monteiro</i>	154
ADIDO MILITAR FRANCÊS		158
NOVOS RUMOS	<i>General Carlos Ramires</i>	159
A CAVALARIA BLINDADA — AS PEQUENAS UNIDADES DE CARROS NO COMBATE	<i>Capitão Pascoal Rodrigues</i>	177
O ESPÍRITO CAVALEIRO NA CA- VALARIA MODERNA	<i>X e 31</i>	200
V CENTENÁRIO DA DESCOBERTA DA GUINÉ	<i>Brigadeiro Carvalho Viagas</i>	216
HIPISMO:		
CONCURSO HÍPICO INTERNA- CIONAL DE MADRID	*	228
CORRIDAS — PRIMAVERA DE 1946	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	233
CONCURSO HÍPICO INTERNA- CIONAL DE LISBOA	<i>Capitão José Beltrão</i>	239
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUESTRE INTERNACIONAL		255
JORNAIS — REVISTAS — LIVROS:		
A EQUITAÇÃO ENTRE OS DES- PORTOS MILITARES		260
SIMPLES FEITOS GLORIOSOS		264



# Revista da Cavalaria

7.º ano - n.º 3

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Maio

## Decadência?!

**E**is a palavra que por vezes «serve» para definir a sequência da transformação pela qual a Cavalaria passou. E porquê? Naturalmente porque deixou de impressionar espectacularmente quem ainda conserva na retina de seus olhos as donairosas tropas de cavalaria nas paradas militares, ou mantém o seu espírito idealizando as espantosas cargas de um Murat, Lassale e outros.

Seduzidos pela nobre atitude e qualidades do cavalo, que, sem dúvida, impõem a nossa simpatia e estima, assim chegam a esquecer que é a vontade do cavaleiro que aproveita a sua nobreza e a impulsiona, que é o cérebro de quem o conduz que dirige esse bloco, cavaleiro e cavalo, e que esse cérebro é accionado pelos factores morais de que foi imbuído e educado espiritualmente.

Posto de parte o cavalo, muitos supuzeram, logo *à priori*, que o valor militar e a nobreza de espírito que sempre caracterizaram a cavalaria e a enobreceram, desapareceriam da personalidade do cavaleiro, e — oh! irrisório pensar que injuria a espécie humana — que ele ficaria um ser em nada prestante,

## Revista da Cavalaria

Esqueceram que com esse espírito de corpo tão firmemente arreigado se podem praticar, em todas as circunstâncias e a todo o momento, acções de valor, dedicação e de audácia, e que essas preciosas qualidades são extraordinariamente úteis, e, por isso, de não perder, pois quem as conserve no seu Eu, estará sempre pronto a lançar-se para a frente, a atingir bravamente o seu fim, a atacar destemidamente o inimigo.

Mas se assim fosse, seria preciso então — parafraseando o conselho de S. Paulo aos romanos ao iniciar-se uma nova era moral — que a cavalaria *se reforme na novidade do seu espírito?*

Não, de maneira alguma. Se alguns se agarram a uma suposta crise na Arma, crise derivada do seu particularismo, do seu exclusivismo e do seu isolamento, não quiseram notar que as suas qualidades se fortaleceram a dentro dos conceitos de flexibilidade, elasticidade e ecleticismo. Se se desenhou uma crise de transformação, nunca porém se deu uma crise de esperança, pois esta se materializou numa crescente utilidade, embora usando meios diferentes.

Não era o *cavalo* que nos dava o amor pela Arma, não. A nossa paixão de cavaleiro provinha sobretudo do encanto que nos prestava a sua tradição histórica, cheia de heroísmos e de assomos de bravura, cometimentos resultantes não só de um elevado espírito, como de uma extraordinária capacidade de manobra. Na «MORTE ou GLÓRIA» se consubstanciava o seu entusiasmo que levava os seus esquadrões a debruçarem-se esplendorosamente na morte, quer para uma vitória fulgurante destruindo o inimigo, quer para uma missão de sacrifício dando a vida em holocausto dos seus irmãos de outras Armas.

Mas se essas razões perduram, se era esse o motivo do seu patriótico e merecido orgulho, porque julgar pois que eram as nobres qualidades do cavalo, nosso companheiro d'armas, que nos incutiam a abnegação, o sentimento da disciplina e da honra, a coragem e a audácia, reconhecidas virtudes dos cavaleiros de todos os tempos, quando com os novos meios de que agora dispõe, a cavalaria poderá igualmente realizar acções vigorosas, rápidas e retumbantes que eram a causa daquele entusiasmo? Como, se as razões do seu alto espírito se mantêm?

A cavalaria teve sempre um *Ideal*; e esse ideal, revestido de uma vontade combativa sempre prestante e oportuna, forma o

## Revista da Cavalaria

*Moral* da sua tropa, a sua pronta voluntariedade, seja para o ataque, seja para o sacrificio, com quaisquer meios, em todas as circunstâncias.

As suas velhas tradições, a amplitude das suas concepções, quer em profundidade, em grandes arremetidas audazes perfurando o sistema estrutural do inimigo, dividindo, despedaçando e aniquilando toda a sua frente, quer em largos movimentos de envolvimento para cortar as comunicações ou para isolar as suas concentrações, tudo isso ela fará agora rolando os seus carros.

Os princípios não mudaram. Ela continua agindo sob os mesmos conceitos, quer isolada, quer cooperando com as demais Armas. Evoluiu, é certo, nos seus processos de ataque, mas o Espírito da Arma conservou-se o mesmo, sem o qual não poderia ter realizado as acções de audácia e de inteligência que praticou, embora não montando cavalos-aveia, mas sim cavalos-vapor. Continuou explorando, cobrindo e combatendo como sempre, mas agora até com maior mobilidade, potência de fogo e raio de acção, características essenciais que lhe dão um poder ofensivo e uma rapidez de intervenção muito maiores.

Por todos é reconhecido, iniludivelmente, o alto moral do cavaleiro antigo; pois constate-se agora que esse moral é elevado a muito mais alto grau, porque as condições de combate se tornaram bem mais difíceis.

Sabe-se que o valor combativo das pequenas unidades, como em grande parte são as de cavalaria, assentam sobre bases morais, físicas, técnicas e táticas. Ora se estas duas últimas aumentaram nas suas possibilidades com os novos meios muito mais poderosos e de mais largo raio de acção, necessariamente as outras tiveram de se fortalecer. Porque pensar, pois, que as bases morais e físicas diminuíram com o desaparecimento do nobre amigo do cavaleiro, o seu cavalo? se, dentro das suas auto-metralhadoras ou carros de combate, ele tem de usar — e em muito piores condições — do mesmo espírito de abnegação, de coragem e de audácia que eram o seu orgulho e apanágio, e que formam o alto espírito que sempre o caracterizou na defesa da sua pátria, o seu Ideal supremo?

Com efeito. a sua acção agora ainda é mais audaz, pois maior é a sua liberdade na execução das missões de que o incumbem, tendo de considerar, até, que cobrir-se é menos indispensável do que informar-se.

## Revista da Cavalaria

O cavaleiro, mesmo sem o cavalo, continua a ter a consciência que o valor das pequenas unidades prepara as grandes vitórias, e que a unidade de acção é, antes de tudo, obtida por uma exacta disciplina, disciplina tanto de quem ordena, como do subordinado que executa.

O isolamento das guarnições no interior dos seus carros subtrai-os à acção directa do comando; entre os elementos constitutivos de uma guarnição, e entre umas e outras a dentro da mesma unidade, tem de haver o máximo de solidariedade, porque a vida do carro depende da disciplina de trabalho das suas guarnições e, o sucesso ou destruição, da disciplina da unidade entre as diversas guarnições. De entre as qualidades que sempre ilustraram a cavalaria, teve de se desenvolver ao máximo a consciência profissional e o espírito de abnegação, sofrimento e coragem de cada guarnição. Assim com a consciência do apoio, diga-se de absoluta fraternidade entre si, aumentou a audácia, o prazer do risco, a vontade de vencer e o espírito de sacrifício em toda a sua extensão.

Hoje como ontem, a capacidade de manobra será função da iniciativa dos quadros instruídos e treinados, da sua preparação em actuar rapidamente e no mesmo sentido, em face de qualquer situação que se lhe apresente.

As nossas unidades de cavalaria transformaram-se, quase na totalidade, em unidades motorizadas ou de carros. Mas elas herdaram o moral militar consubstanciado no espírito, confiança e orgulho, que lhes dão feitos memoráveis e uma tradição heróica. Sustentar esse moral é a primeira e principal obrigação dos chefes. Nada, pois, de «decadência»; somente de «progresso» — é o seu talismã.

Para isso, o valor físico tem-se desenvolvido, não só fortalecendo a constituição individual por uma ginástica adequada, visto que é preciso preparar homens para poderem fornecer, por momentos, esforços físicos consideráveis e esgotantes, como também se tem aumentado o espírito de solidariedade, treinando-os em jogos desportivos de disciplina e desembaraço, que lhes darão rápido golpe de vista para decidir imediatamente qualquer situação inopinada. De resto, como é sabido, o material, por mais poderoso que seja, não vale se não o que valerem os que o servem.

Aceitando os novos meios que lhe dão maior segurança, velocidade e potência, a cavalaria estará apta a desempenhar mais

## Revista da Cavalaria

cabalmente a sua tarefa — que não se modificou embora usando processos e meios novos — e, assim, não quer deixar de manter esse honroso título, tanto mais que a ele vêm ligados os factores morais e físicos que esses meios exigem em maior escala, factores tais que constituíram sempre o ambiente em que essa Arma tem vivido, e lhe podem proporcionar, ainda com mais fervor, a vontade e trabalho permanente em seus cuidados constantes, de reflexão e de adaptação às novas formas de combater.

É preciso reconhecer que na «Cavalaria» alguma coisa há *não material* que nos sugestiona, que alguma cousa há *essencialíssima* que nos incita a uma vontade educativa do brio e da personalidade, que há entre nós, cavaleiros, alguma coisa que toca a *nossa alma* e que nos subjuga formando o nosso carácter, abnegação, valor, honra e lealdade, qualidades, ou virtudes estas, que são, e serão, as bases do valor militar de quem se considera cavaleiro. *Essa coisa* não é o cavalo, não.

«Il faut avoir le sens de la mesure»; «Hay que distinguir las copas de vino de las copas de la baraja»; esse sentimento das proporções que não confunda o aproveitamento inteligente das nobres qualidades do cavalo com os factores morais que animaram sempre a Arma e a levaram a uma sublime admiração.

O que impera e manda em nós, é a tradição de glórias que as gerações d'antanho nos legaram e que nós anelamos «por viver», modelando-nos o meio em que agora labutamos para bem servir a Pátria; é a certeza que os factores morais em que fomos educados, são condições primordiais para a satisfação do nosso ideal de patriotas; é o entusiasmo, «essa grande paixão», que nos dá lições de cooperação e de nobreza; é essa educação moral que faz a proverbial camaradagem da nossa Arma e tudo o que torna distinto qualquer conjunto, e, ainda, nos faculta viver com orgulho, dando-nos as idéias e os sonhos que nos estimulam para bem servir, tornando-nos prestantes cidadãos em tudo e para tudo.

«Decadência» — não; Progresso — sim. Esta é a verdade.



# MOUSINHO

O PATRONO DA CAVALARIA PORTUGUESA

*A propósito das Comemorações  
realizadas pelos Regimentos de Cava-  
laria do Governo Militar de Lisboa.*

• pelo Capitão PIRES MONTEIRO



Foi no passado dia 28 de Junho. Apoiado em desejo manifestado por Sua Excelência o Ministro da Guerra, o Governador Militar de Lisboa, Excelentíssimo General Pereira Coutinho, concebeu e organizou com os Regimentos de Cavalaria sob as suas ordens as comemorações de que vamos fazer pálido relato por não estar à altura da emoção causada em nosso espírito por tudo que vimos a nossa pobre e rude prosa de soldado.

Pela manhã, em todas as unidades, Regimentos de Cavalaria 2, 7 e 4, perante formatura geral, foram descerrados os retratos do Cavaleiro e Grande Português — Capitão de África — que foi Joaquim Mousinho.

Em sentidas palavras os comandantes respectivos, explicaram aos seus soldados o alto significado da cerimónia e, espada abatida, à frente dos seus regimentos desfilaram em continência ao herói.

Pela tarde e perante numerosa assistência que enchia completamente a tribuna para tal fim armada nas terras do Desembargador, que o herói tanto conheceu, na presença do Chefe do Estado, essa figura excelsa de cavaleiro que ao serviço da Pátria entregou toda a sua vida conduzindo-nos pela sua sábia orientação ao conceito grandioso que nos



*Joaquim Mousinho de Albuquerque*

# MOUSINHO

O PATRONO DA CAVALARIA PORTUGUESA

*A propósito das Comemorações  
realizadas pelos Regimentos de Cava-  
laria do Governo Militar de Lisboa.*

pelo Capitão PIRES MONTEIRO



Foi no passado dia 28 de Junho. Apoiado em desejo manifestado por Sua Excelência o Ministro da Guerra, o Governador Militar de Lisboa, Excelentíssimo General Pereira Coutinho, concebeu e organizou com os Regimentos de Cavalaria sob as suas ordens as comemorações de que vamos fazer pálido relato por não estar à altura da emoção causada em nosso espírito por tudo que vimos a nossa pobre e

rude prosa de soldado.

Pela manhã, em todas as unidades, Regimentos de Cavalaria 2, 7 e 4, perante formatura geral, foram descerrados os retratos do Cavaleiro e Grande Português — Capitão de África — que foi Joaquim Mousinho.

Em sentidas palavras os comandantes respectivos, explicaram aos seus soldados o alto significado da cerimónia e, espada abatida, à frente dos seus regimentos desfilaram em continência ao herói.

Pela tarde e perante numerosa assistência que enchia completamente a tribuna para tal fim armada nas terras do Desembargador, que o herói tanto conheceu, na presença do Chefe do Estado, essa figura excelsa de cavaleiro que ao serviço da Pátria entregou toda a sua vida conduzindo-nos pela sua sábia orientação ao conceito grandioso que nos



*Joaquim Mousinho de Albuquerque*



## Revista da Cavalaria

orgulhamos de merecer a todo o Mundo, e dos membros do Governo da Nação, altas patentes do nosso Exército e da Armada, perante formatura geral das Unidades de Lisboa, Regimentos de Cavalaria 2 e 7 e uma deputação do R. C. 4 com o seu Estandarte onde tremulam as insígnias da Torre e Espada e da Cruz de Guerra, que com inteira justiça mereceu o lugar de acompanhar o esquadrão de guarda de honra, dois distintos oficiais superiores, os Majores Herculano de Moura e Ivens Ferraz, em palavras vibrantes de fé, patriotismo e viril espirito cavaleiro, exaltaram essa figura de Português, orgulho de uma Nação e do seu Exército, que é o seu espelho, e que foi o batalhador mais notável da história contemporânea da nossa Colonização.

Em volta da Tribuna, formando quadrado, ouviam essas palavras de sincera exaltação patriótica os soldados dos Regimentos de Cavalaria 2 e 7, e, oxalá que em todos ficassem vincados, como em nós ficaram, esses minutos inolvidáveis em que, mais uma vez, sentimos, num enlêvo de alma e em religioso recolhimento do nosso espírito, passarem, num tropel de nuvens, em pano de fundo como que enquadrando a cerimônia a que assistíamos, todas essas figuras das nossas campanhas de ocupação e pacificação coloniais, esses bravos construtores do Império, Mousinho — o Herói — em primeiro plano, seguido pela multidão dos seus discípulos, muitos, como Ele, já tombados para sempre, vidas perdidas mas memórias sagradas e eternas, nomes que os homens e a História, lembrarão sempre em letras de ouro gravadas sobre bronze, e também aqueles a quem a graça divina conserva ainda entre nós para nosso orgulho e nosso exemplo.

Destes, entre outros, estava presente o antigo ajudante de Mousinho, Sua Excelência o General Vieira da Rocha, essa figura de chefe inconfundível, de serena e tranquila valentia, tão grande a nossos olhos que chegamos a ter inveja, feio defeito que aqui se transforma em virtude, quando desejávamos sentir, como Sua Excelência sentiu nessa hora a recordação saudosa de Macontene e Mapulanguene e olhando a fita de fundo vermelho com cinco fachas verdes que tremulava no Estandarte de Cavalaria 4, a lembrança dessa tarde de Agosto na chana da Mongua, onde, para maior glória do mestre que acompanhara jovem Alferes

## Revista da Cavalaria

nas Campanhas de Moçambique, o então Major Vieira da Rocha, consegue arrancar aos bravos marinheiros de Afonso Cerqueira, aos valentes soldados alentejanos de Pires Viegas, aos valorosos landins de Humberto de Ataíde e aos destemidos metralhadores de Teles de Azevedo um «Viva à Cavalaria Portuguesa» quando carregou à frente dos seus esquadrões ao som das estrofes da Portuguesa cantada de pé por todo o quadrado.

Ainda nas terras do Desembargador as forças em parada desfilaram em continência perante o Chefe do Estado, para darem lugar à execução de um programa de exercícios militares pelos novos recrutas.



*S. Ex.<sup>as</sup> o Sr. Presidente da República, Ministro das Colónias, Sub-Secretário de Estado da Guerra e Governador Militar de Lisboa, assistindo ao desfile*

Assiste-se à exibição impecável de manejo de armas por um esquadrão apeado; Passa na nossa frente em caprichosos e arriscados exercícios um «carroussel» motociclista de cavalaria 2; Rápida e correctamente entram em posição os canhões anti-tanques e metralhadoras anti-aéreas de Cavalaria 7; Um esquadrão a cavalo, saudosa recordação, evoluciona na nossa frente, passando rapidamente como visão fugaz do passado para dar lugar à entrada de um esquadrão de carros

## Revista da Cavalaria

de combate, que trazem nos seus arcaboços de aço a alma forte dos cavaleiros de hoje.

A cerimónia não termina ainda. O Chefe do Estado acompanhado por todos os presentes dirige-se à Sala de Oficiais do Regimento de Cavalaria 2, muito seu conhecido e que se orgulha, como a E. P. C., de ter Sua Excelência na Galeria dos Antigos Comandantes.

A sala está decorada a rigor, trofeus de lanças e armas gentiliças emolduram, ao fundo, o retrato de Mousinho.

É no decorrer do Lunch que a todos é servido, que Sua Excelência o General Governador Militar de Lisboa, com o sentir de um cavaleiro, em breve e vibrante alocução, de grande elevação de expressão, salientou o significado das comemorações e agradeceu ao Chefe Supremo da Nação, aos Ministros e Sub-Secretários de Estado e a todos os seus ilustres convidados o luzimento dado pela sua presença à festa a que acabamos de assistir, e que delinear a dirigira, não se esquecendo do representante da família do Grande Capitão de África, nem ainda de Sua Amantíssima e virtuosa esposa D. Maria José Gaivão Mousinho de Albuquerque, essa companheira carinhosa de todos os momentos do herói que, como devotada e piedosa enfermeira, acompanhou as tropas nas campanhas dirigidas por seu marido.

Estavam terminadas as cerimónias deste dia inesquecível e de tudo ficava para sempre exposto nos quartéis dos Regimentos de Cavalaria um Retrato, reprodução feliz de aguarela de Mestre Roque Gameiro.

É necessário que todos os cavaleiros sintam ao olhar essa esfingie do Soldado Ilustre que foi Joaquim Mousinho, a necessidade de se perfilarem em rigorosa posição de sentido e fazendo a continência digam, como nós agora dizemos num murmúrio de oração, servindo-nos das palavras do ilustre homem de letras Dr. Júlio Dantas:

Este é o «Leão que rugiu nas florestas de África... Génio de acção e de aventura que pelo esforço dum braço e duma fé, sonhou criar em Moçambique o embrião dum Império; Espada que chispou clarões de glória em Coolela, em Gaza, em Mogenca, em Macontene, que mereceu a Guilherme II a *Águia Vermelha*, ao velho Kruger uma lágrima de ternura e ao Mundo inteiro um gesto de assombro».

# Adido Militar Francês

---

---

**A** *Revista da Cavalaria* teve a honra de receber a visita do Sr. tenente coronel Maurice Catoire, Adido Militar e do Ar à Legação da França, acto este que se pode traduzir por um reajustamento de contactos com a heróica cavalaria francesa, que a nossa Arma sempre cultivou, e cuja colaboração no momento que passa não poderá deixar de ser tida como de apreciável valor.

O Sr. tenente coronel Catoire oficial distinto pertencente a uma numerosa e ilustre família de Lille, cursou S.<sup>1</sup> Cyr depois da guerra de 1914-18, donde saiu para a Arma de Cavalaria.

Foi adstricto ao exército do Reno e participou assim na ocupação da Renania e nas operações no Ruhr.

Foi nomeado em 1927 instrutor na Escola de Cavalaria de Saumur e pertenceu ao Centro de Instrução de Auto-Metralhadoras onde a pouco e pouco se elaboraram as doutrinas do emprego da Cavalaria Blindada.

Admitido em 1930 na Escola Superior de Guerra, fez em seguida um estágio no Estado Maior da I Região e foi em 1934 nomeado adido militar adjunto em Roma onde esteve três anos.

Antes da guerra comandava o primeiro Esquadrão de Cavalaria que foi armado com carros «Somua».

Fez em 1940 a Campanha das Ardenes com o 9.º Exército e foi adstricto durante a derrocada do mês de Junho ao P. C. avançado do generalíssimo ao serviço do qual efectuou várias missões perigosas.

Tendo ficado na Metrópole após o armistício, consagrou-se activamente à tarefa da reabilitação do seu país e fez parte da O. R. A. (Organização de Resistência do Exército).

O Sr. tenente coronel Catoire possui as condecorações: Cruz de Guerra com palma, Cavaleiro da Legião de Honra por feitos de guerra e variadas condecorações estrangeiras.

É o autor dum livro sobre a «Defesa de Lille em 1914».

A *Revista da Cavalaria* prestando esta grata homenagem saúda com elevada continência em tão distinto camarada da nobre Arma, a gloriosa Cavalaria Francesa.



*Tenente Coronel  
Maurice Catoire*

Adido Militar e do Ar, à Legação da França

# Adido Militar Francês

---

---

**A** *Revista da Cavalaria* teve a honra de receber a visita do Sr. tenente coronel Maurice Catoire, Adido Militar e do Ar à Legação da França, acto este que se pode traduzir por um reajustamento de contactos com a heróica cavalaria francesa, que a nossa Arma sempre cultivou, e cuja colaboração no momento que passa não poderá deixar de ser tida como de apreciável valor.

O Sr. tenente coronel Catoire oficial distinto pertencente a uma numerosa e ilustre família de Lille, cursou S.<sup>1</sup> Cyr depois da guerra de 1914-18, donde saiu para a Arma de Cavalaria.

Foi adstricto ao exército do Reno e participou assim na ocupação da Renania e nas operações no Ruhr.

Foi nomeado em 1927 instrutor na Escola de Cavalaria de Saumur e pertenceu ao Centro de Instrução de Auto-Metralhadoras onde a pouco e pouco se elaboraram as doutrinas do emprego da Cavalaria Blindada.

Admitido em 1930 na Escola Superior de Guerra, fez em seguida um estágio no Estado Maior da I Região e foi em 1934 nomeado adido militar adjunto em Roma onde esteve três anos.

Antes da guerra comandava o primeiro Esquadrão de Cavalaria que foi armado com carros «Somua».

Fez em 1940 a Campanha das Ardenes com o 9.<sup>o</sup> Exército e foi adstricto durante a derrocada do mês de Junho ao P. C. avançado do generalíssimo ao serviço do qual efectuou várias missões perigosas.

Tendo ficado na Metrópole após o armistício, consagrou-se activamente à tarefa da reabilitação do seu país e fez parte da O. R. A. (Organização de Resistência do Exército).

O Sr. tenente coronel Catoire possui as condecorações: Cruz de Guerra com palma, Cavaleiro da Legião de Honra por feitos de guerra e variadas condecorações estrangeiras.

É o autor dum livro sobre a «Defesa de Lille em 1914».

A *Revista da Cavalaria* prestando esta grata homenagem saúda com elevada continência em tão distinto camarada da nobre Arma, a gloriosa Cavalaria Francesa.



*Tenente Coronel  
Maurice Catoire*

Adido Militar e do Ar, à Legação da França



# Novos Rumos

pelo General CARLOS RAMIRES

Director da Arma de Cavalaria

(Continuação) (1)

## No campo das armas

### Generalidades

Retomou a ofensiva o seu poderio, e é a forma normal de acção. Não se trata de atacar onde quer que se encontre o inimigo, mas sim de conservar a iniciativa das operações, alternando manobras audaciosas com acções de força, processo que deu sempre seus frutuozos resultados no passado.

Acabaram os dispositivos rígidos e as operações compassadas e metodizadas (o que não significa que o método não seja essencial em tudo); exige a guerra moderna uma elasticidade e aptidão instantanea para o combate, que não se coaduna com minúcias de movimento pré-estabelecidas, antes se impõe a articulação flexível e plástica.

Não mais a articulação uniforme alinhando numa frente, antes articulação sobre *direcções*. A defensiva estática sem espírito de recuo, ou sem limitação de duração, não é susceptível de conduzir a decisão, e não poderá ser encarada senão por certos casos especiais, em períodos de crise, enquanto não for possível readquirir a iniciativa de operações, para o que se congregarão todos os esforços. Sem limitação no tempo, não é mais possível, na generalidade.

Cobertura e manobra retardadora — defensiva limitada no espaço e tempo — concebe-se para dar tempo à reunião de meios para retomar a ofensiva, estando portanto condicionada

---

(1) Ver *Revista da Cavalaria* n.º 6, 1945 e n.º 1-2, 1946.

## Revista da Cavalaria

a esse efeito, ou como processo de conseguir economias de efectivos e meios, para atacar em ponto dado.

Ofensiva e defensiva, voltam a estar estreitamente ligadas; a primeira, ganha possibilidades quando bem apoiada, e a segunda encontra possibilidades naquela. Isto não é mais que a volta à histórica defensiva-activa.

*A missão*, mantém o seu valor imperativo. Exige da parte de quem a dá o conhecimento perfeito das possibilidades do executante, para não pedir impossíveis, e a *energia para exigir a sua completa execução*. À missão tem de ser mantido o seu character sagrado, e o executante poderá dispor plenamente dos seus meios, não devendo ser coagido por servidões e prescrições estreitas, sendo-lhe inteiramente vedado o discuti-la.

*Os meios*, facultam novas possibilidades pelo seu modernismo e velocidade, deixando esta de ser apanágio da aviação e cavalaria. Todos hoje possuem velocidade, o que permite dispersões e concentrações até hoje nunca encaradas, facultando possibilidades ofensivas e defensivas pela exploração em pleno da surpresa, hoje preocupação estratégica e tática dominante.

A trilogia «aviação-blindado-artilharia», é quem mantém em suas mãos poderosas, o poder da decisão, e é susceptível de impor em poucos momentos a desorganização de uma situação considerada muito estável.

*O inimigo*, tem hoje a faculdade de alterar rapidamente efectivos e meios, impondo-se portanto o conhecimento da sua doutrina de guerra, do seu valor como combatente e do seu grau de gastamento.

O chefe necessita mais do que nunca ser completo, rápido e constantemente informado, o que se torna tanto mais difícil, quanto menos possível se apresenta a possibilidade de contactos com grossos do adversário. Impõe-se a contribuição para a informação, de todos os subordinados, sem restrições.

*A noção de segurança*, tem de ser remodelada, pois que sendo o perigo, permanente, grave e súbito, não se concebe como garantia contra a acção do inimigo; os destacamentos de segurança são sempre insuficientes, sob pena de enfraquecer o grosso. *A liberdade de acção*, ou seja o espaço e

## Revista da Cavalaria

tempo para executar a missão, será em especial obtida pela informação e articulação do grosso, e os reconhecimentos ligeiros lançados até às primeiras resistências do inimigo, definirão, a todo o instante, a zona de terreno livre de que se pode dispor.

Como a missão é imperativa, e para o seu cumprimento se devem correr todos os riscos, não se deve exagerar a cobertura, e a preocupação dominante é atingir o adversário, surpreendendo-o, combater-lo num só esforço em bloco, não fraccionando possibilidades em combates de exploração, de segurança afastada, de guardas avançadas de flanco ou retaguarda, e por fim do grosso.

*Tempo e espaço*, substituindo a noção de *terreno*, por mais adaptável as modalidades actuais.

Serão sempre elementos constitutivos da missão o *tempo e espaço* que com a *direcção de esforço* bastarão por vezes para defini-la, tendo sempre o *carácter de urgência*. Isto implica o novo conceito adequado à época da velocidade, «*ver, decidir, actuar, depressa, sempre mais depressa que o inimigo*».

Manobra implica rapidez, combater implica potência. Manobra-se por agrupamentos e descentralizando comandos; agrupamentos constituídos por forma a terem potência para o desempenho da missão. Já pelo contrário a resistência precisa de centralização, única forma de congregar esforços sobre o mesmo ponto.

O fogo continua o factor dominante, e as possibilidades para o combate continuam aferindo-se pelas respectivas disponibilidades. O obstáculo natural ou artificial continua preocupação constante.

### Na Arma de Infantaria

À *Infantaria* reduzida aos seus meios está vedado conduzir uma acção ofensiva. O seu armamento moderno permite-lhe resolver um certo número de incidentes no campo de batalha, mas para o ataque precisa da acção combinada de todas as armas.

## Revista da Cavalaria

*Consagra o sucesso*, ao qual pela continuidade dá permanência.

Continua a única capaz de operar em certos terrenos, e com a faculdade de organizar e conservar terreno conquistado.

Pela sua fragilidade e sensibilidade moral, precisa da cooperação das outras armas que tem de lhe ser dada sem restrições. O sistema infantaria-artilharia de um agrupamento tático, em particular, tem de formar um todo indissolúvel.

Continua intervindo na batalha pelo fogo e pela manobra; manobra como meio de colocar os fogos.

O seu combate não difere muito do que era. Na ofensiva tem a preocupação primária de avançar, protegida pelo seu fogo e pelo das outras armas (aviação, blindados, artilharia), depois a de conservar o terreno. Na primeira receberá poderoso apoio das outras armas, mas na segunda deverá contar sobretudo com os seus meios e esforços.

Na defensiva, é empregada em agrupamentos táticos de todas as armas, com missões quer de cobertura, quer de manutenção de pontos importantes. Na cobertura, raramente como defensiva estática (nada de frente materializada por uma ou muitas barragens de fogos e obstáculos), antes como *manobra retardadora*, articulando-se em profundidade, com um mínimo de pontos de apoio largamente dispostos no terreno, e com reservas móveis e potentes.

Os pontos de apoio com a missão de informar, demorar e deslocar o ataque; as reservas para o contra ataque.

Os novos rumos da infantaria, incidem muito especialmente sobre a sua preparação moral e processos de instrução, para lhe dar a coesão indispensável. Torna-se necessário cultivar cuidadosamente a solidariedade entre as várias unidades da Arma, que os seus comandos a cerquem de solicitude, e que a sua preparação moral seja adequada para o ambiente depressivo do combate moderno, no qual é talvez a mais atingida.

Deve haver a preocupação de a trazer em permanência, bem e veridicamente informada, para que as acções depressivas da propaganda da adversa a não afecte. De resto, as outras armas, não estão imunes desta calamidade, mas pelas circunstâncias serão talvez menos atingidas.

# Revista da Cavalaria

## Na Arma de Cavalaria e na Arma Blindada

Nota — Uma revista de cavalaria, mal estaria tratar o assunto em breves palavras, razão porque, fugindo sempre a ser prolífico, será o assunto tratado mais extensivamente.

### Prefácio

A designação de CAVALARIA, não será mais do que a representação de uma herança de qualidades específicas, que pouco ou nada contrariarão a eficiência, da classificada — ainda que contra o senso comum —, que a imaginação não condena em absoluto, pois que ainda subsistirão como representantes da velha servidora, alguns anacrônicos esquadrões, que só poderão ter utilidade prática normalmente, além de para paradas e tumultos de população, em teatros e serviços especiais e secundários, visto que os restantes elementos componentes, de uma superioridade tática e estratégica incontestável, garantem incomparavelmente melhor a execução das várias missões antigas e modernas, que se atribuem a armas rápidas.

A ARMA BLINDADA, nasceu e impôs-se, e a sua eficiência ou utilização não serão prejudicadas pela designação de «cavalaria», em que se integrou e absorveu quase por completo, o que afinal não passaria de justo preito de homenagem a um velho e caduco servidor, como pagamento de serviços passados, representados na história por vividos dias de emoção e glória que propiciou.

Herança pois, como homenagem, que pode ser extensiva à substituição nas funções que prevalecerem como necessárias, e que por exigirem maior âmbito e potência a velha Arma, já não consegue suprir com os seus meios e adaptações. Herança do *espírito cavaleiro* talvez, para muitos simples alargamento desse espírito, admite-se na generalidade, porque não só as velhas concepções são alteradas pela nova potência e velocidade, mas também porque, há novas modalidades de

## Revista da Cavalaria

meios e processos gerais, que no fundo modificam apreciável e basicamente as anteriores missões da Arma de Cavalaria.

Julga-se assim, um pouco ousado, admitir *à priori*, que o «espírito cavaleiro» é idêntico ao «espírito carrista», e por mais palavras e frases encomiásticas com que se guarneça tal tema, não se sairá de moderadas proporções, afirmando que o «espírito cavaleiro» é o que possui mais afinidade com o novo «espírito carrista», mas que este, é mais facilmente alcançado por maior número de elementos estranhos de qualquer proveniência, do que o era aquele, que exigia condomínio simultâneo sobre dois sistemas nervosos independentes, ao passo que o novo exige só auto domínio.

Enquanto o cavaleiro se emprega sem contar o inimigo, com ousadia e entusiasmo franco, comunicativo, espectacular e a peito descoberto, o carrista, calculista, mede o adversário que evita, se mais potente, e emprega-se, ousadamente sim, mas de dentes cerrados, concentrado em frio cálculo protegido por couraça potente que lhe tira a visão e que a todo o momento se pode transformar em mortalha. O primeiro, exercido o condomínio sobre o adversário, dizia venci; o segundo, somente disso está seguro, quando o infante a pé lho garante.

Todas as concepções de emprego de grandes ou pequenas unidades de cavalaria, nascidas da Grande Guerra, falharam estrondosamente, ou melhor apagadamente, pois não eram mais do que o agarrar à vida de quem sente estar perdido. Será mais cavaleiro, confessar a insuficiência e adoptar novos meios e processos, visto que, pelo espírito criado tem mais possibilidades de adaptar-se, e porque... o novo espírito carrista tem qualquer coisa de mais perigoso, nobre, útil e trabalhoso, no isolamento e perigos a que sem espectacularidade tem de sujeitar-se.

De resto, *Velocidade*, está hoje ao alcance de todos, deixando de ser apanágio de aviação e cavalaria, e quem impera em absoluto para o sucesso, é a trilogia Aviação-Blindados-Artilharia, toda poderosa no combate moderno, o que, em análise simples, significa o nascimento da nova Arma Blindada. Não se trata de uma transformação da Cavalaria, mas sim uma adaptação desta aquela, que nasceu e se impôs e se agrada, para afago de amores próprios, apadrinhamento

## Revista da Cavalaria

pela velha Cavalaria. Não faz mal a ninguém, soa mal entre nós, se assim o quiserem.

E para aqueles que traduzem o «espírito cavaleiro» por audácia, avaliação e decisão rápidas, agressividades e espírito de sacrifício, pergunta-se: Dadas as condições modernas da guerra, pode alguém pensar que não é necessário cultivar ao extremo essas qualidades nas outras armas? Pensa alguém que qualquer comando desde o do simples pelotão ao de agrupamento ou grande unidade, pode dispensar-se de possuir tais qualidades?

Isto tudo significa, haja coragem para o confessar e constatar, que, ou a velha cavalaria propriamente dita, se contenta com representações em missões de terceira ou quarta ordem,— uma vez perdida a capacidade para outras mais importantes e volumosas —, para subsistir como tal, ou se adapta inteiramente à nova arma, com técnica e processos diferentes, relevando para a história o passado. É uma transformação radical, e até a conservação do nome, pode vir a trazer inconvenientes em estudos e interpretações de textos de quem assim não proceda.

De resto, as faculdades de subsistir e combater isoladamente estão hoje tão diminuídas para todos, visto os auxílios mútuos de que ninguém pode prescindir, que ou passa tudo à categoria de cavaleiro, ou mais vale esquecer velharias, mesmo envoltas em mantos de glória, do que diminuí-las para salvar um mito.

### Unidades blindadas

São as Unidades Blindadas elementos essenciais da decisão, talvez seja melhor dizer, da Guerra Moderna. Mobilidade e protecção permitem-lhe explorar a surpresa, *actuando depressa e batendo forte*.

Esclarecidos e cobertos pela aviação, engenhos de reconhecimento e caçadores de carros (carros especiais), actuam pelo fogo dos seus carros ligeiros e médios, eventualmente pesados apoiados de perto pelos fogos de aviação e artilharia auto. Elementos transportados de infantaria e engenharia

## Revista da Cavalaria

acompanham, por vezes precedem, a acção dos carros, exploram-a e completam-a.

São constituídas por forma a serem aptas a desempenharem as missões de *reconhecimento, cobertura, combate e exploração do sucesso*. Suas possibilidades de manobra estão estreitamente ligadas a dotação e funcionamento de meios poderosos rádio-eléctricos.

O *reconhecimento*, com base sobretudo na informação, a qual será conseguida por meio de reconhecimentos de carros ligeiros apoiados por vezes por carros médios e caçadores de carros, susceptíveis de ir longe e depressa e de transmitir sem demora, graças a forte dotação de meios rádio. O alcance das suas investigações é naturalmente cerceado pelo fraco efectivo, limitando-se naturalmente ao encontro das primeiras resistências inimigas, e quando haja necessidade de penetração no dispositivo adverso serão naturalmente reforçados com carros médios e caçadores de carros. Sendo o pelotão indivisível em princípio, os reconhecimentos serão constituídos por esta fracção, não podendo ser muito numerosos, porque as disponibilidades o não consentem, (cerca de nove).

Os reconhecimentos não podem assegurar a *cobertura* senão pela informação do terreno, limitando-se somente a deter eventualmente os reconhecimentos adversos. Quando necessário, à cobertura, destinar-se-ão elementos de ocupação necessários.

A *cobertura*, implica naturalmente uma situação defensiva ou acção retardadora, em que a manobra prima, baseando-se no ataque de blindados desenvolvidos em torno de centros de resistência, mantidos pelos apoios, que serão utilizados quer como pontos de partida, quer como zonas de recolha.

Não se concebe a cobertura sem espaço e tempo para manobra e reveste-se inteiramente das características do combate ofensivo.

No *combate ofensivo*, sob o aspecto de ataque contra um inimigo cujos meios de fogo estão instalados, actuam normalmente em proveito da infantaria, e em ligação com ela. A prévia destruição ou pelo menos neutralização da defesa anti-carro adversa, é indispensável para o sucesso, e se tal

## Revista da Cavalaria

não tiver sido possível, ou haja obstáculos intransponíveis que não possam ser torneados, a sua acção será precedida da da infantaria, que apoiará com fogos móveis e potentes.

Para o avanço, a superioridade de fogo obter-se-á pelo dispositivo em profundidade, que será de regra, isto é, o primeiro escalão será apoiado pelos seguintes, será possível manobrar as resistências que se revelem durante a progressão, e ainda neutralizar o terreno de ataque em toda a profundidade da posição de resistência.

Nos ataques frontais, sempre onerosos, serão os carros apoiados por todas as armas, imprimindo ao combate um ritmo acelerado que não deixa ao adversário possibilidades de se restabelecer; são susceptíveis de penetrações profundas, sem serem retardados por deslocações de bases de fogos de infantaria, ou de posições de artilharia. Contudo só a ocupação do terreno pela infantaria consagra o sucesso.

No *combate defensivo*, normalmente afectando a forma de acção retardadora ou contra ataque.

Na acção retardadora, tomados os primeiros contactos o mais longe possível, a primeira finalidade será opor-se à penetração dos reconhecimentos adversos destruindo-os recorrendo a emboscadas. Depois os carros em ligação com unidades transportadas asseguram a posse de pontos importantes, e, apoiados por artilharia e aviação, actuam por golpes curtos e violentos desencadeados de surpresa, que terão por fim destruir ou dispersar os elementos avançados adversos e obrigar os seus grossos a desenvolver, retirando porém, antes que esse desenvolvimento tenha lugar, e deixando simples elementos para manter o contacto e balizar o avanço inimigo.

O contra ataque desencadeado segundo os processos do combate ofensivo, com a preocupação dominante de o fazer antes que o adversário tenha organizado um sistema coerente anti-carro (armas anti-carros e minas).

Na *exploração do sucesso*, iniciada desde que a defesa inimiga permita penetrações profundas, com a finalidade de sempre, ou seja manutenção de contacto e impedir o adversário de se reconstituir acabando por desorganizá-lo completamente.

# Revista da Cavalaria

## Constituição das G. U. B.

De uma forma sumária, entram na constituição das U. B. os seguintes elementos:

- Carros de reconhecimento (A. M.), organizados em regimentos;
- Carros ligeiros { organizados em regimentos;
- Carros médios {
- Caçadores de carros, organizados em regimentos;
- Infantaria transportada, organizada em batalhões;
- Artilharia, organizada em grupos;
- Engenharia, organizada em companhias ou batalhões.

O Reg de Reconhecimento dispõe de 3 esquadrões de A. M. e 1 esquadrão de carros ligeiros; cada esquadrão a três pelotões de 4 carros e um grupo de apoio com dois canhões de 37 e dois morteiros (em cada pelotão). As A. M. possuem fraca blindagem, mais ou menos armadas, dispendo porém de velocidade, muito maneáveis e de dimensões reduzidas.

O Reg. de C. C. dispõe essencialmente de: 1 grupo de C. C. ligeiros, 2 grupos de C. C. médios, 1 esq. de reconhecimento, 1 esq. de D. C. B., etc. O Gr. C. C. ligeiros tem 3 esq. a três pelotões (51 C. C.); cada Gr. C. C. médios, tem 3 esq. a 3 pelotões (51 C. C.); o esq. de rec. é idêntico aos do Reg. Rec.; o esq. D. C. B. dispõe de 10 canhões anti-carro.

O Reg. Caçadores de Carros, dispõe de 1 esq. de rec., e 3 esq. anti-carro a três pelotões de combate.

## Características médias actuais das U. B.

- a) *Velocidade*: — Dependente dos seguintes factores:
- Velocidade dos meios de combate
  - Capacidade de transposição de obstáculos

## Revista da Cavalaria

- Articulação dos meios para obter a utilização máxima da velocidade (organização da velocidade)
- Método de comando apropriado à velocidade de deslocamento e combate (regulamentação da velocidade)
- Meios de transmissão adaptados à velocidade de deslocamento e combate.

b) *Potência*: — Dependente de:

- Potência das armas
- Número de armas
- Grau de protecção das armas (blindagem)
- Articulação dos meios, permitindo o rendimento máximo.

A evolução do material blindado tem sido muito grande. O canhão de 75 tornou-se a arma normal do carro; os caçadores de carros dispõem do canhão 76,2 com grande velocidade inicial. Este armamento permite atacar o inimigo a grandes distâncias bem como realizar fortes concentrações.

A defesa anti-carro muito desenvolvida.

Uma Brig. de carros de uma Div. B. dispõe em média de 165 canhões de 7,5 e 70 de 37 bem como de cerca de 500 metralhadoras, tudo sobre carros. Nem todas as armas são protegidas por blindagens e nem há material à prova de todas as armas.

c) *Servidões*: — São de três ordens:

- Reabastecimento de carburantes
- Manutenção do material
- Terreno de emprego

O reabastecimento de carburantes dependendo dos raios de acção do diverso material.

A manutenção do material dependendo da qualidade, mas sempre exigindo cuidados temporários e mais ou menos demorados.

# Revista da Cavalaria

O terreno de emprego, tanto sob o ponto de vista de deslocação como de combate; o primeiro influenciado pela rede de rodovias, seus perfis, e grau de instrução do pessoal; o segundo influenciado pelas possibilidades de manobra que faculta, bem como obstáculos naturais ou artificiais que há a defrontar.

## Segurança

### Generalidades

A liberdade de acção continua sendo imprescindível, e o seu elemento principal é definido pela *segurança*. Mas como já ficou dito a noção de segurança tem de ser remodelada.

Continua a segurança repousando na «informação» e no «dispositivo»; a informação tem hoje valor primacial, tendo o dispositivo de ser profundamente remodelado no que respeita à segurança.

A noção tradicional do dispositivo, era baseada na aptidão para o esforço e na graduação desse esforço, originando o escalonamento dos meios, materializando-se tal, por um escalão de manobra (grosso e reserva) e por elementos de segurança (dest. de seg.) adaptados à importância da sua missão. Os elementos de segurança tinham a missão de constituir uma frente, ao abrigo da qual haveria tempo de se tomarem as disposições para a manobra.

Hoje não é isto possível, porque a velocidade e potência das unidades blindadas, dá possibilidades não só, de em poucos momentos perfurar qualquer frente fracamente constituída, como de aparecer inopinadamente em regiões muito afastadas das forças amigas. Isto implicaria a necessidade de conferir à cobertura uma dosagem de meios, que desfalcariam apreciavelmente o grosso; por outro lado, as possibilidades actuais de desenvolvimento, quase instantâneo para a acção, graças ao motor e radiofonia, dispensam a necessidade permanente da cobertura, como então era encarada.

# Revista da Cavalaria

## A informação

As informações correspondem no tempo a duas ordens de necessidades:

- as informações iniciais
- as informações de momento.

*As informações iniciais*, resultantes do *plano geral de informações*, não são da competência das unidades blindadas, e serão referentes à natureza e articulação inicial das forças adversas, bem como à confirmação ou eliminação de hipóteses formuladas sobre as suas possibilidades; a velocidade obriga a estudos com certa precisão, sobre teatros de operações (itinerários, possibilidades das obras de arte, natureza do terreno fora das vias de comunicação etc.); as servidões do material implicam o estudo da organização das linhas de comunicação (bases e seus deslocamentos) bem como sua adaptação ao ritmo da manobra.

*As informações de momento*, serão o objecto de um *plano particular de informações*, o qual se adaptará particularmente às necessidades da manobra das unidades blindadas, móvel e movimentada como é pela necessidade de adaptação rápida a situações variadas, consequência da manobra adversa. No fundo, será uma verificação ou eliminação das hipóteses formuladas pelo comandante acerca das possibilidades de actuação do inimigo.

O raio de acção da busca da informação, dependerá das possibilidades de deslocação, próprias e adversas. A étape normal diária de unidades motorizadas é de 250 km., se não houver carros médios na coluna, e havendo-os é de 190 km.

Para base de cálculo, admite-se que uma G. U. B. é susceptível de em 5 horas percorrer 100 km. e ficar apta para o combate; partindo do princípio, de que o inimigo tem as mesmas possibilidades, pode concluir-se, que a informação necessária num espaço de tempo de 3 ou 4 horas, deve ser procurada num raio de 200 a 300 km. (contando com duas

# Revista da Cavalaria

horas para transmissões de informações e elaboração e transmissão de ordens).

## Orgãos de informação

Além dos orgãos de informação de qualquer G. U. a Grande Unidade Blindada dispõe da *descoberta aérea e terrestre*.

A *descoberta aérea*, continua com as suas funções, de descoberta afastada e colaboração com a descoberta terrestre.

A atribuição de esquadrilhas às G. U. B. não tem razão de ser, dada a organização actual das forças aéreas. Resolve-se o caso, com a atribuição de «créditos de missões» ainda que com restrições importantes, mas que a velocidade actual dos aviões facilita a solução.

A *descoberta terrestre*, tem a missão essencial de medir em permanência a margem de segurança que separa os primeiros elementos adversos dos nossos. Dará assim ao comando a noção de espaço livre — consequentemente do tempo — para a sua manobra. É função dos Regimentos de Reconhecimento.

O Reg. Rec. pela sua constituição, tem uma capacidade ofensiva bastante reduzida, o que implica a procura da informação sem recorrer ao combate, como princípio. Os destacamentos que lançará, procederão normalmente como procediam os antigos reconhecimentos de oficial, ou seja procurar penetrar por dissimulação.

Admite-se que o Reg. de Rec. deverá operar a uma distância de 100 km. à frente dos regimentos ou agrupamentos testas, e sobre uma frente de 50 a 60 km. O comando do regimento, a quem foi deixado o cuidado da descoberta, lançará os seus D. D. nas direcções que a missão lhe prescreve e nas que julgar convenientes, ficando inteiramente senhor da sua manobra.

Normalmente o D. D. será constituído por um pelotão (mínimo aceitável, podendo o Reg. dispor de 9). Se possível o esquadrão de carros ligeiros fará parte da reserva, facultando ao comandante a possibilidade de, por meio de uma acção de força, em favor do D. D. detido sobre um eixo

# Revista da Cavalaria

rodoviário, poder vencer a resistência, abrindo a via de comunicação à progressão deste, ou se isso for impossível ou assim for conveniente, utilizar os carros ligeiros para levar mais profundamente a colheita de informações, por fora das estradas.

Como outrora, o D. D. informará sempre sobre o terreno, parte da sua missão que hoje assume maior importância.

## Transmissão das informações

Dado o caracter móvel e imprevisto a que estarão sujeitas as G. U. B. no desempenho das suas missões, impondo a urgência na colheita das informações e na transmissão, esta terá de ser rápida, o que implicará uma organização e meios que possam rapidamente ser postos em acção.

No que respeita à descoberta, haverá necessidade de estabelecer certo número de redes rádio de reduzido número de postos, para evitar sobreposições que prejudiquem. O emprego da fonia com disciplina, quando seja possível, terá vantagem sobre a grafia, no sentido de facilitar as transmissões. A utilização de telefones civis pode em certos casos ser encarada.

*O dispositivo:* — Como garantia de segurança pode ser encarado de duas maneiras:

- articulação geral da unidade em marcha ou estação;
- dispositivo de segurança propriamente dito.

A articulação geral de uma G. U. B., em marcha ou em estação, baseia-se na constituição de colunas ou agrupamentos, capazes de por si só desempenharem uma missão de segurança em proveito do todo.

Compreende-se que a sua posição relativa no tempo e espaço, em relação mútua, ala, testa, etc., concorrerá para a mútua segurança. Naturalmente o agrupamento mais pesado ou menos apto a um rápido desenvolvimento, ocupará posição menos arriscada.

## Revista da Cavalaria

O dispositivo de segurança propriamente dito, resulta da necessidade de garantir o tempo para o desenvolvimento para o combate, e pode afectar duas formas:

- ou deter o inimigo durante o tempo necessário,
- ou informar a tempo da sua chegada.

A detenção do inimigo, opondo-lhe uma frente defensiva rapidamente instalada, a *cobertura*, é hoje normalmente improficua, porque ele dispõe de potência para a esmagar ou perfurar em muito curto espaço de tempo. Por outro lado, as unidades blindadas, em razão da sua velocidade e aptidão para desenvolver rapidamente e combater, dispensam a cobertura por espaços de tempo apreciáveis, visto que podem responder com brutalidade ao ataque inopinado e potente.

Estas considerações, já confirmadas pela prática, impõem novas concepções de segurança afastada, próxima e imediata, bem como novos processos para garanti-la.

*A segurança afastada*, cujo papel era garantir ao grosso o tempo para desenvolver, por meio da ocupação de pontos importantes de passagem, tem de passar a ser baseada sobretudo na informação, porque de outra forma conduziria a uma dispersão de esforços em torno do grosso, apreciavelmente oneroso como desfalque de meios e como risco de sua destruição separadamente.

Nestas condições, poderá a informação a cargo dos D. D. ser suficiente garantia de segurança afastada, o que não quer dizer que não haja casos, em que a G. U. B. (estacionada em ala descoberta, por exemplo) não deva precaver-se em certas direcções, recorrendo ao envio de Dest. de seg. afastada com capacidade de cobertura.

Isto significa que, o envio automático de pequenos elementos de seg. afastada, deve ser posto de parte. Contudo dada a eficácia actual das minas anti-carro, pode muito bem acontecer, que no futuro se recorra a elas para aumentar a capacidade de resistência dos pequenos destacamentos de seg. afastada, que então serão encarregados da guarda dos respectivos dispositivos.

*A segurança próxima*, cujo papel é constituir uma frente de contacto, informando e protegendo contra a eventualidade

## Revista da Cavalaria

de uma acção inimiga, é desempenhado por guardas av., guardas de fl., guardas de ret., ou postos avançados.

Em vista da rapidez de desenvolvimento das unidades blindadas, a frente de contacto poderá ser rapidamente constituída, com character aggressivo ou móvel conforme a potência e velocidade das unidades disponíveis, e dada a conveniência de não dispender esforços fragmentariamente em combate de fracções, antes empenhar um só combate com todos os meios reunidos, há nítida tendência actualmente, para reduzir o papel destes destacamentos de segurança próxima, não se lhes pedindo mais do que a segurança pela informação, e a cobertura sòmente inerente a uma acção de retardamento sobre a progressão do adversário, o que terá logar em pontos favoráveis para o efeito, sobre as vias de comunicação.

Isto pode conduzir a adoptar como regra, o confiar a segurança próxima às formações de reconhecimento dos regimentos ou agrupamentos (esquadrão de reconhecimento por regimento) reforçados ou não, e operando por reconhecimentos num raio de 30 km., à frente dos primeiros elementos, o que permitirá eliminar o perigo de ser surpreendido em bivaque ou coluna de estrada. O chefe da cavalaria não pode descurar o perigo, mas deve procurar opor-se-lhe também pela instrução do pessoal e pela organização das transmissões, por forma a permitir desenvolvimentos instantâneos e de improviso frente à ameaça.

*A segurança imediata*, será praticamente orientada na defesa anti-carro e anti-aérea (armas de D. C. B. em bateria sobre veículos blindados disseminados por esquadrões na coluna, por exemplo).

*A segurança aérea* das colunas pode ser assegurada pela aviação - forma mais desejável - mas isso depende de entidades estranhas, e de disponibilidades para o efeito. Para ela concorrem também as forças terrestres anti-aéreas das G. U. B. particularmente em estação. Em movimento poderão proteger passagens importantes obrigatórias. Como porém as forças anti-aéreas disponíveis são pouco consideráveis, terá de lançar-se mão ao recurso da marcha de noite, quanto possível, e largo emprego de camuflagem e dispersão.

É difícil organizar a segurança de noite de uma unidade blindada, tanto em marcha como em estação, visto que as

# Revista da Cavalaria

suas possibilidades de deslocação, de reagrupamento e tiro estarão muito diminuídas, do que resultará talvez a conveniência de reduzir o raio de acção da segurança próxima, e guardar por elementos a pé os engenhos blindados.

\*

As características das unidades blindadas estão em evolução; potência e velocidade tem valor relativo em face dos meios que o adversário lhe opõe.

É difícil estabelecer qual a noção que é válida ou bem prescrita, para a respectiva actuação, não se podendo assinalar mais do que a evolução.

No domínio da *segurança* a noção de informação toma importância capital, sobrepondo-se à noção de cobertura pelo dispositivo.

Há tendência para designar por «esclarecimento» a acção de todos os órgãos terrestres que concorrem para a segurança do chefe e das tropas; na G. U. B. esclarecimento, engloba descoberta e segurança afastada; no escalão agrupamento tactico é só a segurança próxima.

(continua)





# A Cavalaria Blindada

## As pequenas unidades de carros no combate

pelo Capitão PASCOAL RODRIGUES

*O emprego dos Carros de Combate, especialmente no ataque, exige, da parte dos Comandos e das tropas, um conhecimento perfeito desta Arma... e até um pouco de imaginação.*

### I — O CARRO

#### I — GENERALIDADES.

Considerado isoladamente, o Carro de Combate é uma viatura auto-blindada e armada, especialmente destinada ao combate, capaz de marchar através do campo, com a possibilidade de empregar simultaneamente os seus meios de acção — *fogo e movimento* — para assim chegar ao assalto e choque com o inimigo.

# Revista da Cavalaria

Convenientemente empregado em terreno apropriado é sempre um elemento de extraordinário valor, dado que:

— a sua blindagem o torna invulnerável aos projecteis das armas automáticas e estilhaços de granadas da artilharia e aviação, permitindo-lhe assim deslocar-se e manobrar sob o fogo do adversário;

— a sua capacidade de movimento permite-lhe efectuar manobras rápidas;

— a sua velocidade de marcha reduz consideravelmente a eficácia de tiro do anti-carro inimigo.

Entretanto sendo de considerar:

— que são deficientes as suas possibilidades de visão, dada a dificuldade de observação do interior da viatura que o pode tornar vítima de surpresas inimigas — minas enterradas ou camufladas, anti-carros em pontos dissimulados, armadilhas especiais, etc. —;

— que não é ilimitada a sua capacidade de transposição de obstáculos que o podem impedir de progredir no seu movimento ou até mesmo imobilizá-lo momentaneamente;

— que o seu grande volume o torna facilmente referenciável, e portanto vulnerável, ao tiro do anti-carro inimigo em tiro directo; e,

— que as «pannes», de admitir sempre possíveis, o expõem a ficar parado, por avaria, à mercê dos seus inimigos;

deve considerar-se princípio assente que *um Carro jamais deve ser empregado isoladamente.*

## 2 — MODO DE ACTUAR.

O Carro actua pelo fogo e movimento, e sendo os seus principais inimigos o carro e o anti-carro adversos, a sua actuação deve ser sempre orientada no sentido de os combater, sem entretanto deixar de ter em conta o aniquilamento das resistências que se oponham à progressão da própria Infantaria.

A forma de combater do Carro pode resumidamente dizer-se que consiste em duas operações:

## Revista da Cavalaria

— primeiro: marcha rápida até alcançar um obstáculo que o ponha a coberto dos fogos inimigos;

— segundo: observação do terreno feita pelo Chefe de Carro daquela posição em que se oculta; para isso, a coberto dessa posição, avança lentamente até se descobrir apenas o suficiente para poder *ver sem ser visto*.

Se desta observação constata não existir inimigo nem qualquer coberto suspeito, rapidamente avança para nova posição; no caso contrário informa e toma as disposições de ataque aflorando com as armas o necessário para poder executar o tiro.

Isto é portanto: primeiro há que atender à ocultação do Carro pelo terreno, para depois nele apoiado tomar as suas disposições de combate.

### 3 — A EXPLORAÇÃO DO TERRENO E A PROGRESSÃO.

A exploração do terreno pelo Carro, dentro da zona em que o ataque se há-de desenrolar, apresenta grandes dificuldades, dado o número de factores que implica o seu conveniente aproveitamento.

De facto:

— o Carro oferece um considerável alvo em relação à massa cobridora, donde os pequenos acidentes não permitirem subtraí-lo totalmente das vistas do inimigo, se bem que já seja vantagem o ocultar-se parte dele;

— a velocidade de ataque é geralmente grande donde o não haver tempo na maioria das vezes de procurar o terreno mais aproveitável, por não poder apreciar devidamente as condições dos acidentes em virtude de por eles passar relativamente depressa;

— a visibilidade é limitada donde o não ser fácil aperceber-se de itinerários de ataque a coberto;

— a necessidade da manutenção da formação de ataque, da qual, em principio, não lhe é permitido desviar-se mais de duas a três dezenas de metros para cada lado da sua direcção de ataque — a fim de não prejudicar a coesão desar-

## Revista da Cavalaria

ticulando o ataque e dificultando a acção do comando — obriga por vezes a ter de prescindir duma melhor protecção do terreno.

Apesar disso o Carro deve sempre por iniciativa própria procurar todos os acidentes e desenhamentos que o terreno ofereça para sua protecção na sua direcção de marcha, apresentando ao inimigo o menor alvo possível no mínimo tempo, mas também sempre de forma a encontrar-se a todo o momento pronto a actuar com as suas quatro forças: rapidez, potência de fogo, blindagem e acção de esmagamento, colocando em acção o seu poder de fogo em tempo oportuno no local necessário.

O terreno deve assim ser utilizado nas suas linhas gerais, devendo-se aproveitar as suas depressões, ondulações, arvoredos, casas, etc, tendo sempre bem em atenção o fundo em que o Carro se projecta, e, conquanto haja assim que utilizar, tanto quanto possível, itinerários desenhados das vistas e fogos inimigos, não deve, em princípio, sacrificar-se demasiado a velocidade e a formação de combate ao aproveitamento do terreno.

Considerando-se que iniciado o ataque a guarnição do carro fica materialmente separada dos seus comandos, tornando-se impossível a acção pessoal destes, há que verificar a importância do conhecimento da utilização do terreno; para tal observar as seguintes regras práticas:

— utilizar as depressões de terreno, enterrados, arvoredos, grupos de casas, valados, muros, sebes, etc., para se aproximar a coberto;

— rodear as alturas, aproveitar a depressão transversal para mudar de direcção;

— efectuar a progressão com terrenos escuros por fundo;

— aproveitar terrenos escuros para progredir, a fim de que os carros se destaquem menos; da mesma forma procurar os terrenos lavrados que por serem mais escuros mais facilmente permite ocultar o carro às vistas aéreas;

— avançar nos terrenos de bosques ou muito cobertos de forma a não prejudicar a coesão da formação em que se encontra e sempre em condições de poder efectuar o fogo;

## Revista da Cavalaria

— antes de ultrapassar terrenos como os anteriores reconhecer o terreno na frente e ao sair deles procurar logo entrar na formação que permita mútuo apoio de fogos.

### 4— A ENTRADA EM POSIÇÃO.

A entrada em posição de um Carro obriga à sua paragem no campo de batalha e pode realizar-se segundo três modalidades:

1.º — Posição em contra-encosta a coberto do tiro, e onde só a torre sobressai;

2.º — Posição atrás de muros, arbustos ou sebes, a coberto das vistas e onde também apenas sobressaem a torre e as armas;

3.º — Posição a descoberto em terreno livre.

Para conseguir a primeira posição deve o Carro progredir 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 de 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 de Carro; antes de tomar esta posição — «torre enfiada» — deve-se tomar a de «Carro desenfiado» em que este se encontra todo a coberto, para que desta posição o Chefe do Carro em cima da torre ou apenas fora dela, possa reconhecer a posição inimiga e então ordenar ao condutor para lentamente progredir até ficar só com as armas a rasar o coberto em que se apoia; o Carro não deve apresentar-se sempre no mesmo ponto, mas sim mudar frequentemente de posição, a fim de não permitir ao inimigo a sua referenciação, com a vantagem ainda de o manter indeciso sobre a composição da força que o ataca. Para a execução destes movimentos o Carro sai da posição de «torre enfiada» em marcha atrás, para depois ir aparecer noutra ponto, novamente na posição de «torre enfiada», variando assim a sua situação perante a resistência inimiga.

## Revista da Cavalaria

A segunda posição — o Carro à retaguarda de muros, arbustos ou sebes — apenas interessa para efeitos das vistas, encontrando-se o Carro imediatamente referenciado logo que haja que fazer o primeiro tiro.

Finalmente a terceira posição — o Carro a descoberto em terreno livre — é de considerar em terrenos planos sem obstáculos de qualquer espécie, e nela embora com a vantagem de aumentar consideravelmente a certeza do tiro do Carro, em virtude da sua paragem, não deve este porém nela permanecer senão o tempo indispensável para efectuar o tiro.

### 5 — A OBSERVAÇÃO.

O Carro pode enfrentar todos os seus principais inimigos — o carro, o anti-carro e o avião — mas primeiro que tudo é necessário *descobri-los a tempo*. Daqui a imperiosa necessidade de o Carro manter em todo o momento uma observação permanente no tempo e no espaço, de forma a descobrir o inimigo no próprio momento em que ele entra no seu campo de visão. Sabido como é quão difíceis são as condições de visibilidade do Carro que mais aumentam ainda com os violentos movimentos a que ele e a sua guarnição são submetidos na sua progressão, e certos de que a «visão directa» é sempre a melhor, as «tampas da torre» não se devem fechar senão no último momento, a não ser que de «combate de ruas» se trate, em que então aquelas deverão logo inicialmente ser fechadas.

É necessário dominar com a vista o campo de batalha, antes de o dominar com o fogo e o movimento, por que há que atingir primeiro aquele domínio para conseguir o segundo que se alcançará tanto mais facilmente quanto maior for a superioridade de visão: descobrir os objectivos, reconhecê-los e não os deixar escapar é dever de todos os elementos da guarnição dum Carro.

Sempre que um Carro é surpreendido pelo inimigo, imediatamente deve primeiro que tudo — abrigar-se —, e só depois observar, procurando esclarecer a situação.

# Revista da Cavalaria

No respeitante aos inimigos aéreos deve o Carro atender aos seguintes princípios básicos para obter protecção contra os seus ataques:

- Dispersar;
- Fazer alto e abrigar;
- Confundir a sua sombra com qualquer sombra natural;
- Preparar a metralhadora anti-aérea.

## 6 — A SURPRESA.

Sendo a surpresa na zona de combate uma condição primordial para o êxito do emprego do carro, deve-se recorrer a todos os meios para a conseguir, tão completa quanto possível, quer nos itinerários de aproximação procurando itinerários desenhados, quer mascarando os ruídos dos motores, quer enfim não denunciando de qualquer forma a sua presença, actuando de maneira a realizar o ataque brusca e repentinamente, surpreendendo o inimigo na sua posição e paralizzando assim a sua acção.

## 7 — COMANDO DO CARRO

O Comando do Carro compete ao seu Chefe e traduz-se em ordens claras e concisas, transmitidas ao condutor e apontador, tendo em vista, respectivamente, a *directão de marcha* e a *directão de fogo*.

### *Deveres do Chefe de Carro:*

- Comando da guarnição;
- Manter a ligação com o seu comando;
- Dar à guarnição um conhecimento tão perfeito quanto possível da missão a desempenhar;
- Proceder aos necessários reconhecimentos;
- Municimento das armas (quando além de Chefe de Carro é também municionador);
- Regular o consumo de munições;
- Operar com o posto rádio;

# Revista da Cavalaria

- Dar as ordens ao condutor para a condução do Carro;
- Dar as ordens de fogo ao apontador;
- Observação terrestre e aérea.

— *Direcção de marcha* — A direcção de marcha é da responsabilidade do Chefe de Carro, devendo entretanto o condutor aproveitar sempre o terreno de forma a conduzir o Carro o mais possível desenhado das vistas do inimigo, quando essa própria condução não for dirigida pelo Chefe de Carro, como deve acontecer em terreno acidentado e coberto.

— *Comando de fogo* — O Comando de fogo compreende:

- Deslocamento do Carro;
- Referenciação do objectivo;
- Elementos de tiro (distância, pontos de pontaria, pontos de referência, etc.);
- Abertura e interrupção do fogo;
- Regulação do fogo.

Sendo o fim das ordens para o comando de fogo obter um fogo eficaz sobre o inimigo no mais curto espaço de tempo, necessário se torna que essas ordens sejam breves, claras e rápidas e que um resumido e conciso vocabulário convencional seja empregado, a fim de mais rápidas tornar essas ordens. Assim:

Carros de combate inimigos.	}	. . .	Blindados
A. M.; outras viaturas blindadas			
Canhão anti-carro . . . . .			Anti-carro
Tropas apeadas . . . . .			Homens
» montadas (a cavalo ou transportadas) . . . . .			Montados
Tropas abrigadas . . . . .			Cobertos
» em posição defensiva. . . . .			Trincheiras
Qualquer transporte. . . . .			Transporte
Motociclistas . . . . .			Motos
Árvores: . . . . .			Devem ser indicadas atendendo apenas à sua forma que, consoante a sua semelhança, se devem resumir em 3: pinheiro,

# Revista da Cavalaria

cipreste e árvore copada; árvore em que não se veja o tronco: arbusto.

— *Ordens de fogo* — A sequência das ordens de fogo a dar pelo Chefe de Carro é a seguinte:

Indicação ao condutor (quando necessário);  
Arma a empregar;  
Referenciação do objectivo (do ponto de referência, ou hora — direcção do canhão em relação ao eixo do carro, linha 12-6 horas — e ponto de pontaria, quando necessário);  
Distância ao alvo;  
Designação do objectivo;  
Abertura e cessação do fogo.

## *Exemplos de ordens:*

«Condutor»: Motor em marcha — avançar — depressa (devagar) — à direita — em frente — para a esquerda — avançar 20 — alto; avançar — abrigar.

«Condutor»: Avançar — à direita — em frente — alto;  
«Apontador»: Metralhadora (canhão) — rodar à direita (esquerda) — rápido — lento — alto — 500 — anti-carro (blindado, moto, transporte) — fogo — alto fogo (cessar fogo).

«Condutor»: Avançar — depressa — alto — recuar — alto — avançar 5; «Apontador»: Canhão — rodar à direita — lento — alto — 400 — moínho em ruínas — à esquerda 20 (1 hora) — blindado — fogo — alto fogo; metralhadora — rodar à esquerda — lento — alto — 500 — homens — fogo — cessar fogo.

## *Ordens breves:*

Em situações de emergência quando o objectivo aparece ao Carro inopinadamente e seja de rápida e fácil referenciação, as ordens são reduzidas:

Exemplo: Canhão — à direita — blindado — fogo. Metralhadora — à esquerda — motos — fogo.

# Revista da Cavalaria

## Pontos de referência:

Exemplos: «Metralhadora» — rodar à direita — lento — alto — 300 — *base árvore copada* — anti-carro — fogo — alto fogo.

«Canhão»: Rodar à esquerda — rápido — lento — alto — *pinheiro* — direita 20 — blindado — fogo.

## Outras ordens (operações a realizar):

«Preparar»: carregar as armas, primeiro a metralhadora depois o canhão; condutor pronto, iniciar a marcha;

«Cessar fogo»: descarregar as armas, primeiro o canhão, depois a metralhadora; só quando esta ordem for dada o apontador pode desviar a vista da luneta de pontaria;

«Alto fogo»: pára o fogo; o apontador continua observando através da luneta de pontaria;

«Comando das armas»: o apontador pode assumir o comando das armas pelas seguintes ordens do Chefe do Carro:

«Apontador»: Rodar à esquerda — lento — alto — 1300 — *pinheiro*; rodar à direita — lento — alto — 1700 — *casa vermelha* — entre estes dois pontos «comando das armas».

Estes dois pontos de referência — *pinheiro* e *casa vermelha* indicam o campo de tiro dentro do qual o apontador pode utilizar as armas.

## 8 — EMPREGO DAS ARMAS

A *metralhadora* — Esta arma, essencialmente de neutralização, é empregada contra pessoal a descoberto, dando, com a sua densidade de fogos, a possibilidade de bater objectivos, mesmo marchando.

Dadas as precárias condições de visibilidade e a dispersão de tiro com o Carro em marcha, o fogo não deve ser executado senão a distâncias inferiores a 400 metros; a distâncias superiores admite-se a possibilidade de tiro desde que o Carro se encontre parado.

O *canhão* é especialmente destinado à luta contra engenhos blindados e também contra anti-carros, quando estes

## Revista da Cavalaria

apresentem ao Carro de frente a sua couraça e a sua guarnição está protegida; é ainda empregado contra inimigo protegido e obras de fortificação.

Como regra o seu fogo é executado à distância de 500 a 600 m., devendo o Carro para o executar, encontrar-se parado, situação em que é uma esplêndida plataforma de tiro.

Sendo de considerar a reduzida dotação de munições desta arma que o Carro transporta, deve o seu tiro ser reduzido ao absolutamente indispensável e procurando-se mesmo, sendo possível, a sua mais perfeita estabilidade para assim se aumentar a precisão de tiro e diminuir portanto o consumo das suas munições. Contra anti-carro a distâncias inferiores a 400 m. pode já ser empregada a metralhadora, visto que a tais distâncias já os projecteis desta arma perfuram normalmente o escudo daquele, economizando-se assim munições de canhão.

O *lança bombas de fumo* é destinado ao estabelecimento de ligeiras cortinas de fumo, com o fim de cobrir momentaneamente os movimentos do Carro ou «cegar» órgãos de defesa inimiga cobrindo-lhe o campo de tiro das armas e dificultando-lhe assim a sua precisão de tiro; é condição essencial para o seu emprego o entrar-se em linha de conta principalmente com a direcção e velocidade do vento.

A *pistola metralhadora* destina-se à defesa próxima da guarnição do Carro ou ainda a protege-la quando tenha que o abandonar.

Todo o tiro das armas do Carro só deve ser executado quando haja possibilidades de atingir o objectivo, para o que sempre que for possível, este deve ser reconhecido, avaliada a distância e rigorosamente feita a pontaria, evitando-se toda e qualquer precipitação, sendo sempre de considerar que

«a própria segurança é função dos tiros que se aproveitam e não dos tiros que se disparam».

# Revista da Cavalaria

## 9 — REGRAS PRÁTICAS PARA A ACTUAÇÃO DO CARRO NO COMBATE

— Quando haja que bater armas automáticas não se deve limitar a aniquilar os seus serventes, mas sim também a destruir a arma por esmagamento executado pelo próprio Carro, mesmo que para isso tenha de se deslocar um pouco para a direita ou para a esquerda da sua direcção de marcha; se a deslocação a fazer for superior a 50 metros então limitar-se a fazer fogo com a metralhadora, deixando ao Carro que progrida mais próximo da arma inimiga essa acção de esmagamento; se os serventes desta arma se esconderem em qualquer «cratera» marchar para esta da mesma forma e esmagar com uma rápida rotação do carro sobre aquela; se dum anti-carro se tratar, inutilizá-lo passando-lhe por cima das flechas;

— Contra pequenos objectivos, não fazer fogo marchando a mais de 300 a 400 metros, mas sim, para conseguir melhor êxito, aproximar-se e batê-los a curta distância, esmagando depois as armas que se depararem; se tiver que fazer fogo àquelas ou a maiores distâncias, parar, pois assim o Carro é então uma boa plataforma de tiro e a eficácia é consideravelmente aumentada; entretanto não continuar a marcha sem que o inimigo se tenha posto totalmente a coberto;

— Se simultaneamente dois objectivos se deparam ao Carro, aniquilar primeiro aquele que for mais perigoso ainda que mais pequeno. Ex: entre uma metralhadora e um grupo de atiradores aniquilar primeiro aquela e só depois estes.

— Quando um Carro se avaria e fica imobilizado no campo de batalha não se deve abandonar sem pretender aniquilar todos os objectivos que se apresentem, tomando assim parte na luta o mais tempo possível, pois em caso de prematuro abandono, as metralhadoras inimigas aniquilarão facilmente os serventes do Carro; desde que um se encontre imobilizado não deve ser abandonado pelo outro Carro que antes deve estar pronto a auxiliá-lo, sobretudo na luta próxima contra os atiradores inimigos.

## Revista da Cavalaria

— Ao depararem-se observatórios inimigos, estações de rádio e telefônicas não deve o Carro limitar-se a batê-los pelo fogo, mas sim explorar também detalhadamente o terreno para descobrir e destruir postos rádio, telefones, óculos, etc., a fim de impedir que possam ser dados pelo inimigo informações sobre a situação;

— Antes de ultrapassar uma crista reconhecer bem o terreno da contra encosta procurando as armas que ali se possam encontrar e depois fazer um completo reconhecimento do terreno em frente; da mesma forma deve proceder com um reconhecimento tão completo quanto possível, a fim de se garantir contra as surpresas, antes de sair dum bosque ou de terrenos cobertos, assim como de povoações cujas saídas são facilmente referenciáveis e batidas; ao aproximar-se de sectores difíceis, tais como rios, bosques, povoações, alturas, etc., a progressão deve ser feita com prudência, admitindo que o inimigo pode ali encontrar-se instalado defensivamente;

— O anti-carro é o principal inimigo do Carro, que o desvia da sua missão; a sua eliminação é por isso condição prévia para o êxito da missão. Por isso atacá-lo, atacá-lo sempre, mas não o fazer de frente senão quando ele se apresente inopinadamente e a curta distância; normalmente logo que se assinala, desviar-se da direcção geral com a maior velocidade, o que muito dificulta a pontaria do anti-carro, e entrar em posição; quando é assinalado a cerca de 400 m. fazendo fogo noutra direcção, não pretender eliminar assim de flanco os seus serventes com o Carro marchando, mas sim entrar em posição fazendo fogo com ele parado, o que torna grande a eficácia de tiro a tal distância; se se verificar um anti-carro ainda em movimento, não fazer fogo sobre a sua viatura de reboque, apesar de ser o objectivo maior, mas sim entrar em posição e bater o anti-carro, visto que a não se proceder assim poderá acontecer que os serventes desta arma ainda tenham tempo de o colocar em bateria;

— Ao deparar-se um blindado inimigo, não o atacar marchando, a não ser numa situação de emergência, mas

# Revista da Cavalaria

sim entrar imediatamente em posição e fazer fogo com o canhão.

— Havendo Sol, e tornando-se isso possível, procurar atacar com aquele pelas costas, com o que se facilita a acção e as vistas e em muito se dificulta a do inimigo.

## II — A SECÇÃO

### I — GENERALIDADES

Ao agrupamento de dois Carros de Combate que combatem em ligação e se apoiam pelo fogo, dá-se o nome de **Secção de Carros de Combate**, por analogia com os seus similares de outras tropas; é comandada por um sargento — Comandante de Secção — que é também o Chefe do seu Carro do qual é um dos tripulantes; o seu carro é assim o guia pelo qual o outro carro subordinado se orienta, tendo entretanto este no combate uma certa iniciativa e liberdade de acção, dado que o seu Comandante de Secção só lhe pode servir de guia na progressão, enquanto que tem de ficar à sua própria iniciativa a modalidade dessa progressão dentro da zona que lhe foi determinada, utilizando itinerários desenhados das vistas e fogos inimigos, fazendo o aproveitamento do terreno, quer para actuar pelo fogo, quer para progredir, sendo de considerar que nenhum dos carros deve estar fora das vistas ou do apoio imediato do outro carro.

Sendo a Secção a célula elementar de toda a formação blindada, *jamais ela pode ser dissociada.*

Por outro lado, em princípio, a Secção de Carros de Combate, é quase sempre acompanhada de elementos de infantaria, geralmente no efectivo de uma Secção, que assim constitui o seu *apoio* durante o empenhamento no combate.

### 2 — FORMAÇÕES

A Secção de Carros pode utilizar no combate as seguintes formações: *linha aberta, coluna aberta e escalão.*

# Revista da Cavalaria

— Na *linha aberta* os carros progridem aproximadamente em linha, intervalados de cerca de 25 a 50 m., com o Comandante da Secção à direita — quando isolada — e à direita ou à esquerda — quando encorporada no pelotão;

— Na *coluna aberta* os carros marcham à retaguarda um do outro, com o Comandante de Secção na frente ou à retaguarda e distanciados de cerca de 25 a 50 m., sempre em condições de o carro que marcha na retaguarda poder apoiar o que vai na frente;

— No *escalão* um carro progride à retaguarda e à direita ou à esquerda do outro, devendo manter entre si uma distância e um intervalo de cerca de 25 a 50 metros.

Estas formações não têm qualquer rigidez, apenas determinando a posição relativa dos carros, em que impera sobretudo uma dada *direcção*.

## 3 — DEVERES DO COMANDANTE DE SECÇÃO

Qualquer que seja a sua missão, o Comandante de Secção deve assegurar a *direcção*, a *observação*, a *transmissão de informações* e a *ligação*:

— A *direcção* — O Comandante de Secção é o guia da sua Secção, sendo portanto seguido pelo outro carro sempre que é ele que marcha na frente; no caso em que é o seu carro subordinado que marcha na frente, deve fixar-lhe uma *direcção* e um *objectivo*;

— A *observação* — Para que esta seja tão completa quanto possível deve dispor de binóculo, aproveitando a visão directa sempre que as circunstâncias lho permitam, e até ao último momento, dispondo depois dos aparelhos ópticos do carro; é ele quem orienta a observação do carro subordinado;

— A *transmissão de informações* — Para a sua execução deve utilizar o melhor possível todos os meios de que dispõe: rádio, bandeiras e agentes de transmissão;

# Revista da Cavalaria

— A *ligação* — Compete-lhe assegurar a ligação com a infantaria que o apoia.

## 4 MISSÕES

Se bem que a dois carros perfeitamente ligados pela vista e a distância tal que se possam mutuamente proteger, se possa já confiar uma missão comum, esse agrupamento apresenta para tal certos inconvenientes.

De facto:

se adoptam a formação em linha os seus flancos encontram-se descobertos;

se adoptam a formação em coluna ou em escalão o carro da frente pode ser visto e apoiado pelo que à sua retaguarda progride, mas este não tem praticamente grande protecção, por o primeiro carro não lha poder dar com a sua atenção distraída para a frente na sua progressão;

por outro lado, se um deles se avaria, o outro fica naquelas precárias condições próprias de um carro actuando isoladamente.

Daqui a verificação de que o emprego de dois carros, agrupados na Secção actuando isoladamente, não pode ter um carácter tático, e sim, constituindo a unidade elementar das unidades de Carros de Combate, se apresenta esse agrupamento então como unidade de articulação do Pelotão.

E assim a Secção de Carros combate:

— *incorporada no pelotão,*

ou

— *fazendo parte duma patrulha mista.*

## 5 — MISSÕES DA SECÇÃO INCORPORADA NO PELOTÃO.

A Secção pode receber as seguintes missões:

- a) *progressão para um objectivo;*
- b) *apoio a outra Secção na sua progressão;*
- c) *vigilância e participação no plano de fogos da defesa.*

# Revista da Cavalaria

## 6 — PROGRESSÃO PARA UM OBJECTIVO.

### *Modo de proceder.*

Os carros devem progredir com velocidade, sobretudo nos terrenos pouco 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; todos os cobertos deverão ser aproveitados, porquanto é da judiciosa utilização do terreno que muito depende o êxito da acção, devendo a escolha no terreno dos pontos mais favoráveis estar a cargo do carro que segue na frente.

*Fogo e movimento* é o sistema a que os carros devem recorrer, de forma que um carro avança sobre a protecção do outro, pois que contra inimigo previamente localizado é fundamental avançar com apoio recíproco; as resistências que se oponham à progressão não devem ser normalmente atacadas de frente, mas sim fixadas de frente e envolvidas, conjugando-se assim essa fixação feita por um carro com a acção de envolvimento do outro carro que permita atacá-las de flanco com o fogo da metralhadora, a fim de eliminar os serventes da arma inimiga; eliminados aqueles deve a arma ser destruída por esmagamento, para que não possa voltar a ser utilizada.

Se o inimigo que se lhe revela é um blindado deve explorar a sua mobilidade para se aproximar e colocar à distância eficaz de tiro, pretendendo sempre recorrer à manobra — a não ser que de objectivos que inopinadamente surjam se trate — a fim de actuar com segurança.

Se bem que a Secção progrida naturalmente apoiada por outra e embora a sua missão seja avançar o mais rapidamente possível para se aproveitar desse apoio, não pode deixar de atender a que lhe convém desfazer-se do inimigo quanto antes, pelo que quanto mais cedo efectue o fogo em boas condições maiores serão as probabilidades de cumprir a sua missão: actuar depressa e bater forte com a certeza de atingir o objectivo é o fim em vista.

# Revista da Cavalaria

Durante a progressão os cobertos suspeitos devem ser batidos por fogo de metralhadora, como medida de segurança, e a Secção tem de atender à possibilidade de o inimigo ter colocado objectivos falsos com o fim de obrigar ao consumo de munições, sobretudo de canhão, pelo que normalmente se ao segundo empate, devidamente verificado, nada se revela é porque tal de facto se dá.

## *Deveres do Comandante de Secção.*

Para o cumprimento da sua missão o Comandante de Secção deve dar ao carro subordinado: uma *direcção*, um *objectivo* e a *formação*.

- uma *direcção* que deve ser materializada por um ponto do terreno tão afastado quanto possível;
- um *objectivo* e eventualmente lanços intermediários; o itinerário;
- a *formação*, em linha, em coluna ou em escalão (para a direita ou para a esquerda).

Depois de prevenir os elementos da infantaria que o apoiam e de lhe indicar as condições em que vai efectuar a sua progressão, compete-lhe ainda *dar a ordem de partida*.

## *Elementos de apoio.*

Esses elementos de infantaria que actuam com os carros transportam-se geralmente nestes até ao momento em que são obrigados a combater a pé, e, no respeitante a estes elementos, o Comandante de Secção deve ainda:

- assegurar a melhor ligação entre os seus carros e eles;
- fornecer-lhes os apoios de fogo de que carecem;
- pedir-lhes a protecção próxima dos seus carros;
- eventualmente comandar as pequenas manobras que sejam necessárias efectuar para se opor às reacções do inimigo: aproveitamento do terreno e dos fogos para cumprir a missão.

# Revista da Cavalaria

## 7 — APOIO A UMA SECÇÃO NA SUA PROGRESSÃO.

### *Modo de proceder.*

Para cumprimento desta missão a Secção deve:

- colocar-se em condições de se encontrar ao abrigo das vistas terrestres e aéreas e do fogo do anti-carro inimigo;
- estar sempre pronta a poder retomar instantaneamente a sua progressão;
- encontrar-se de forma a poder a todo o momento *ver e atacar* toda a arma que se revele, de forma a poder imediatamente destruí-la ou neutralizá-la, como condição essencial para poder continuar a sua progressão a Secção que está apoiando e que disso depende; se necessário se tornar deve concentrar sobre esse objectivo os fogos dos dois carros.

### *Deveres do Comandante de Secção.*

- Orientar o seu carro subordinado nas posições a ocupar;
- Dividir a zona de vigilância da Secção com o carro subordinado, de forma que fique a cargo de cada carro a abertura de fogo na sua zona;
- Vigiar especialmente os flancos;
- Assegurar uma observação absolutamente activa;
- Conduzir a Secção para nova posição, logo que para tal receba ordem do seu Comandante de Pelotão ou por não poder mais cumprir a sua missão;
- Para a progressão para nova posição fixar de novo ao carro subordinado: a direcção, o fim de lanço e a formação, e ordenar a partida;
- Na nova posição retomar imediata e prontamente as condições necessárias para poder continuar a missão.

### *Elementos de apoio.*

Os elementos de infantaria que actuam com os carros seguem a sua progressão, tomando lugar montados neles ou utilizando viaturas blindadas de todo o terreno.

# Revista da Cavalaria

## 8 — VIGILÂNCIA E PARTICIPAÇÃO NO PLANO DE FOGOS DA DEFESA.

Uma Secção pode receber estas missões quando, após a conquista de um objectivo, ou ocupação de uma posição na manobra em retirada, se torna necessário assegurar a sua conservação, e ainda quando excepcionalmente faz parte de um ponto de apoio.

### *Ordens a receber pelo Comandante de Secção.*

O Comandante de Pelotão dá ao Comandante de Secção as seguintes ordens:

- Sector de vigilância da Secção;
- Região em que deve escolher as suas posições de tiro e de alerta;
- Conduta a ter em caso de ataque inimigo.

### *Deveres do Comandante de Secção.*

#### *Na ocupação da posição.*

- Dividir o seu sector de vigilância com o carro subordinado;
- Instalar a Secção de forma a estar ao abrigo das vistas terrestres e aéreas e dos tiros inimigos e ainda por forma a poder rapidamente mudar de posição se tal se tornar necessário;
- Reconhecer e fazer reconhecer:
  - posições de tiro
  - posições de espera e acessos;
- Assegurar a ligação com a infantaria que actua no sector a seu cargo;
- Organizar a observação empregando para tal todos os meios de que disponha;
- Escolher pontos de referência, avaliar as distâncias convenientes, marcar e fixar no terreno as linhas limite para abertura de fogo, em função da natureza dos objectivos que se revelem, blindados ou não;
- Informar o Comandante de Pelotão das disposições tomadas.

# Revista da Cavalaria

## *Em caso de ataque.*

- Fazer ocupar rapidamente e com oportunidade as posições de tiro já previamente reconhecidas;
- Comandar o fogo da Secção, evitando desperdícios de munições.

## *Na progressão para nova posição.*

No caso de receber ordem para ocupar nova posição, seja para evitar uma referenciação já feita pelo inimigo, seja para responder a uma manobra inimiga, deve o Comandante de Secção:

- Reconhecer o itinerário para a nova posição determinada;
- Conduzir a sua Secção para essa posição por aquele itinerário previamente reconhecido;
- Ocupar a posição, dando agora novamente as ordens para a sua ocupação.

## 9 — A SECÇÃO NA PATRULHA MISTA.

### *Composição da Patrulha.*

A Patrulha compõe-se geralmente de uma Secção de Carros de Combate e de uma Secção de infantaria transportada; é comandada pelo Comandante da Secção de Carros que então se denomina Comandante da Patrulha.

### *Articulação.*

A Patrulha articula-se em dois elementos, compreendendo cada, um carro e uma esquadra de infantaria transportada, que para tal é aligeirada das suas armas pesadas, transportando-se em viaturas blindadas de todo o terreno, ou nos próprios carros quando a Patrulha se encontra na frente e que só abandonam quando a situação os obriga a combater a pé.

### *Missões.*

- Reconhecimento;

# Revista da Cavalaria

- Tomada de contacto;
- Conservação do contacto.

## *Modo de proceder.*

### *Na progressão.*

A Patrulha desloca-se por lanços de amplitude variável, função da situação e do terreno, de ponto de observação em ponto de observação.

O Comandante da Patrulha, que se encontra sempre em ligação pela vista com o seu carro subordinado que segue na sua frente, progride de posição de tiro em posição de tiro à sua retaguarda, sempre em condições de pronta e eficazmente o apoiar a curta distância pelo fogo; para tal ele fixa-lhe uma *direcção* e indica-lhe antes da partida, ou durante a própria progressão pelo rádio, *os lanços sucessivos* a atingir.

O carro testa progride rapidamente, realizando eventualmente a neutralização de pontos suspeitos que se lhe deparem com fogo de metralhadora e pede aos elementos de infantaria que com ele actuam o *reconhecimento* de qualquer coberto suspeito que tenha de atingir ou ultrapassar, acção essa durante a qual ele deve estar a curta distância desses elementos, pronto a apoiá-los imediatamente pelo fogo se tal se tornar necessário.

### *Nos Altos.*

Durante os Altos o Comandante da Patrulha põe-se em ligação com o carro testa, pede aos elementos de infantaria que explorem convenientemente todos os cobertos, observa com a maior atenção e actividade com todos os seus meios e determina o lanço seguinte.

### *Na ocupação de um ponto importante.*

Para a ocupação de qualquer ponto importante situado na zona da sua progressão — cruzamento de estradas ou caminhos, bosque, saída de povoação, etc., — a patrulha instala-se tal como foi dito para a Secção no número anterior — *Vigilância e participação do plano de fogos na defesa*, — e observa com todos os seus meios, no que é também auxiliada pelos elementos de infantaria, os quais asseguram ainda a protecção próxima dos carros, em caso de infiltração inimiga.

# Revista da Cavalaria

*Em caso de encontro com o inimigo.*

A Patrulha, em caso de encontro com o inimigo, ataca decididamente com toda a sua potência de fogo e de manobra, em condições de ser a que coloca o primeiro empate, pretendendo destruir todas as resistências que se revelem.

Com a finalidade de não interromper a sua progressão, garantindo assim a continuidade desta, o Comandante da Patrulha manobra com os seus carros acompanhados da infantaria ou com esta apoiada pelo fogo daqueles, de forma a poder realizar o transbordamento ou a destruição da resistência revelada, de maneira a colocar o inimigo em situação desfavorável e conseguindo assim a requerida superioridade.

Se a resistência foi vencida, a Patrulha continua rapidamente a sua progressão, cumprindo a missão; no caso contrário e verificada a impossibilidade de progredir, o Comandante da Patrulha informa, e instala esta em vigilância, ao abrigo das vistas e dos fogos inimigos, assegurando uma completa e permanente observação e vigilância com todos os seus meios, completada, se necessário for, por patrulhas ligeiras de infantaria que assim verificam o contacto, que faz por manter, e aguarda ordens.

(A seguir : O Pelotão)



# O Espírito Cavaleiro na Cavalaria Moderna

por X e 31

J á depois de termos remetido à *Revista da Cavalaria* o artigo anterior («Idéias antigas, idéias modernas, a Cavalaria sempre na mesma: sorri cortezmente...»), conseguimos ler o seu n.º 4-5 1945, razão porque, sendo agora do nosso conhecimento a mudança na sua Direcção, não podemos deixar de manifestar, como o mais modesto dos cavaleiros, a absoluta concordância no sentir expresso no referido número quanto à nova e à anterior Direcção: se o Cimento vai consolidando a Obra, o Dinamismo — na época que decorre — é também muito oportuno. Conhecemos esse dinamismo de há muito: relembramo-nos, respeitosamente, do espírito «p'ra diante» do cavaleiro do «Dèsire ou Guarda-mór», salvo erro, que, na gíria hípica, foi conhecido como o «envenenado» nas provas de campo do C. C. G. O Cavaleiro não tem dualidade de carácter: o que é a cavalo é a pé, ou sentado no seu gabinete. Se é dos que não transige nas resistências mal intencionadas que encontra no seu cavalo, é sempre activo em todo o género de dificuldades que lhe aparecem pela frente.

\*

Ao iniciarmos as mal alinhavadas palavras que se seguem, sob o título que escolhemos e, preocupando-nos mais com a intenção de que a pena reproduza os pensamentos que vão ocorrendo sucessivamente, do que com os ornatos pomposos da boa literatura, também não podemos deixar de referirmos aos nossos bons camaradas Leote do Rego, Ferreira da Silva e Espadanal, que a inexorável Foice roubou últimamente ao nosso Exército, no qual serviram com a máxima devoção; e a nós, particularmente, nos privou do seu franco e leal convívio.

É com a alma em «posição de sentido» que deles nos lembramos neste momento em que vamos falar do Espírito Cavaleiro que, na sua

## Revista da Cavalaria

verdadeira acepção, não é senão o espírito de sacrificio. Que os «pontos de queda» das trajectórias das vidas, para nós profissionais das armas, sejam como as daqueles nossos Camaradas e a Pátria jámais nos esquecerá.

\*

A profissão das armas é sempre a mais honrosa não obstante a guerra moderna — guerra total — pelas suas consequências, a todos atinja indistintamente. São os militares as sentinelas ou vedetas às quais cumpre primeiramente enfrentar o inimigo interno ou externo; é o exército a Escola da formação moral ou patriótica do povo; é a nós oficiais, em todos os escalões do Comando, que compete adestrar o cidadão sob o ponto de vista da *técnica militar* sendo certo que não há preparação material eficiente sem uma sólida *preparação moral* e hoje, mais do que nunca, rápida e simultâneamente temos que nos dedicar a elas.

Não descansemos porque findou uma guerra, na convicção de que tão breve não haverá outra: à volta de nós nunca as cubiças deixaram de espreitar; tenhamos presente o ultimatum de 1890, o mapa «côr de rosa» — são tudo «sonhos» para os pacifistas que acreditando nas convenções, nos pactos de não agressão, tratados e «acordos» mais parece estarem a dormir «acordados». Há bem pouco tempo foi dito que as Nações coloniais têm de fazer concessões!

Preparemo-nos e preparemos a «Mobilização Moral» que é de todas aquela que mais contribuirá para a vitória — consubstanciada pela vontade (tenaz, enérgica e dominante) de vencer: a nossa preparação metódica e persistente compensará a fraqueza dos efectivos e mesmo que se verifique a inferioridade na força material, esta também decuplará com uma sólida força moral. Nem uma, nem outra se improvisa e devem antes manter-se, sempre, sob uma forma latente; se aquela tem normas fixas (regulamentos, instruções e horários) a preparação moral não as tem objectivamente e baseia-se no Direito de viver, no Direito do Nacionalismo, isto é — na Força do Direito.

«Quem tem razão tem muita força — e muito mais quem a tem em sua casa» — diz Dr. Oliveira Salazar.

Se confrontarmos a extensão territorial de certos países com os efectivos dos seus exércitos — aos quais compete a cobertura — a desproporção é por vezes enorme, mas os números representam, quando muito,

## Revista da Cavalaria

a «força exterior» sempre inferior «à força de se manter pela constituição anímica e moral» — disse Ludendorff.

Há já alguns anos — ainda eramos aspirantes — ouvimos ao nosso Ferreira do Amaral o grande Mestre da «trincha»: «um homem por mais enrascado que esteja, nunca se enrasca»; e a propósito da guerra finda disse-se: «não há situações desesperadas, mas sim gente desesperada».

Quais os factores potenciais dum país, capazes de destruir o «potencial moral»; qual o calibre necessário para perfurar o Escudo da Nacionalidade em Estado absolutamente Novo? Por quanto tempo poderá ser hoje o domínio estrangeiro num País que, por exemplo, há três séculos atrás o não suportou?

O transporte motorizado do inimigo e nem mesmo a inovação dos engenhos vomitando metralha, em movimento, nos intimidará: é muito espessa a «blindagem moral» que vem da antiguidade e que ainda hoje se mantém.

\*

Se as características do Espírito Cavaleiro se consubstanciam no espírito de sacrifício — como pensamos — vem-nos à ideia um sem número de Cavaleiros de Portugal, da tempera do aço, ligados num só elo, constituindo uma «cinta de aço», onde não faltam os «botões de âncora».

É bem patriótica e Cavaleira, a proposta da nossa Revista *Infantaria* de que o Infante, como um Cavaleiro, jurasse defender pela sua Fé, a mais nobre noiva que Deus lhe deu — a Pátria.

Nesse elo — ligação moral e intelectual — de mãos dadas e bem presas, não tem havido solução de continuidade: se a fatalidade nos rouba um, aparecem outros. Se uns assinalaram a epopeia da nossa Colonização e Conquista, outros, o Esforço da Raça, quer na Guerra quer na Paz.

Nunca é demais recordar os nomes desses Portugueses de Lei — sem distinção de ideologias, categorias, datas e natureza das acções praticadas — quando mais não seja para escolhermos desde já, qual daqueles nós gostaríamos de substituir na nossa «cintura de aço» Mousinho de Albuquerque — o herói de Chaimite, o Lyautey Português —, Caldas Xavier, Gago Coutinho, Oliveira Salazar, Oscar Monteiro Torres, Areosa Feio, Teixeira de Barros, Curado — o «Condestável Infante» —, Azevedo Coutinho, Ernesto Vieira da Rocha, Afonso Cerqueira, Gomes da

## Revista da Cavalaria

Costa, Soldado «Milhões», Sacadura Cabral, Ferreira do Amaral, João Roby, Ribeiro de Carvalho, Brás de Oliveira, Carvalho de Araujo, Gonzaga — o Português do Império —, Paiva Couceiro, Coriolano da Costa, Pereira d'Eça, António Enes, João de Almeida, Prestes Salgueiro, Norton de Matos, Roçadas, Aires de Ornelas, Paiva Raposo, Plácido de Abreu,... Vilas Boas, Galhardo, Eduardo Costa, Felipe Vieira da Rocha, Ferreira da Silva, Gorgulho,... Álvaro Andrea, Roque de Aguiar, Jaime Leote do Rego, Santos Nunes, Machado Taveira, Pedreira Caçador,... e tantos outros que tornam o elo tão grande que não há extensão territorial que dentro dele não caiba! Recordando o valor dos nossos maiores teremos nele incentivo para acções futuras.

Disse o general Miajas (ou Miagas), ao microfone duma das emisoras espanholas: «vencidos os nacionalistas espanhóis iremos a Lisboa deitar ao Tejo os nacionalistas portugueses» ignorando que os portugueses (não interessa a facção política) nunca foram fortes em natação; que, poucos são os que atravessam o Tejo a nado e — segundo uma anedota bem conhecida — houve um, que, vencidas as dificuldades, conseguiu salvar um desgraçado prestes a morrer afogado: foi por isso condecorado mas, esse, nunca conseguiu descobrir quem foi o... que lhe deu o empurrão.

\*

Acabada qualquer guerra, os «papyrus» que têm mais adeptos são os do exército vitorioso e com os exageros naturais das inovações podem contribuir para a depressão moral. São as doutrinas dos vencedores que marcam sempre (também se por elas não nos deixamos arrastar chamar-nos-ão rotineiros). O mesmo por vezes se dá com os cavaleiros concursistas: o vencedor do Grande Prémio é o que tem a melhor monte; o «queixal» que aplicou quando o seu cavalo entrou «mal medido» no campo de um salto vertical de 1<sup>m</sup>,30 tem o nome técnico de «meia paragem» e, por vezes quando chega «aos visores de saída» ainda uma ou outra vara está tremendo mas... não caíu!

Foi o que sucedeu à Alemanha na 1.<sup>a</sup> fase — a sua doutrina marcou; mas não se confirmou na 2.<sup>a</sup> fase («concurso seguinte») pois a Alemanha já se contentaria com um prémio na «Consolação» e acabou finalmente... «por não tirar para as despesas»!

A Alemanha e a França não fariam grande diferença sob o ponto de vista material, mas outro tanto não diremos sob o ponto de vista da

## Revista da Cavalaria

sua preparação moral e técnica: o exército atacante tendo obtido a superioridade local, abriu a brecha e como uma serpente esgueirou-se por ela, espirrando fogo, corroendo o núcleo, atacando a retaguarda da defesa e espalhando o terror nas populações civis. Os primeiros êxitos retumbantes deram ao atacante a superioridade moral e, nas operações seguintes, essa superioridade aliada à prática adquirida e à depressão moral produzida na defesa, tornou a serpente ainda mais ligeira: nas restantes operações da 1.<sup>a</sup> fase, devia ser suficiente ouvir-se apenas falar da aproximação das «Panzer» que, certamente, se começava logo com a «preparação das retiradas estratégicas... mesmo no campo tático».

O que convém a uma «serpente eléctrica» é uma defesa inerte; o que a excitará muito, será a «electricidade negativa» pela sua retaguarda ou no seu escalão de abastecimentos. Neste sentido vem-nos à idéa a «pescadinha marmota de r... na boca» ou a «girândola rotativa» nos fogos de vista: assim estabelecer-se-á uma tal confusão, depois da brecha aberta que até a aviação dominante lançará as suas bombas com as mesmas probabilidades dos «plenos» na roleta — isto é: com vantagem para a «casa».

\*

A Alemanha foi sempre o inimigo n.º 1 da paz mundial: os seus laboratórios químicos, arsenais e centros militares trabalharam principalmente com o fim de dominarem o Mundo. A idéa de que «a erva não deveria crescer por onde passasse o cavalo alemão» é tão antiga como a História do Mundo.

Se a guerra é uma resultante da ambição dos homens (não nos esqueçamos do caso da «ambissínia») natural é, que, cada exército escolha a modalidade de batalha consoante o fim que tem em vista: aquele que provoca a guerra, prepara-se e adopta a ofensiva e não é de estranhar que seja dele a iniciativa, daí a necessidade de se dar primazia à Mobilização Moral no exército da defesa. A Alemanha encontrou ambiente favorável para a primeira das suas infiltrações que, por ser das «últimas», foi a primeira: — a 5.<sup>a</sup> coluna.

O Moral dum país deve ser o reflexo do seu estado social, da ordem interna; a política interna — política de partidos — infiltrou-se no Exército Francês e, quando isso sucede... até as armas criam tal ferrugem que ela não desaparece embora se realizem muitas manobras e exercícios militares: pode muito bem ter sido essa a «doutrina» vitoriosa da

# Revista da Cavalaria

1.<sup>a</sup> fase — provocar a desordem interna e portanto a desagregação moral.

Vem a propósito citarmos o que nos foi contado por um camarada nosso que, em missão oficial e ainda antes do início das hostilidades, esteve numa unidade dum dos exércitos derrotados nessa 1.<sup>a</sup> fase; a descrição que nos fez sobre a vida interna, maneira de se apresentar e comportar do soldado, o relaxamento ou a inércia, mesmo na instrução, etc., tudo terminou da seguinte forma: «sabes, o nosso soldado fez um figurão ao pé daqueles».

Não nos envaideça essa situação pois temos de fazer muito mais e melhor.

\*

Em igualdade de forças morais é evidente que a vitória penderá mais para o lado do partido mais adestrado; quando se verifica a igualdade sob o ponto de vista material são aquelas as dominantes e portanto, para um país de fracos recursos relativamente a outros, há que procurar o máximo rendimento do pouco (relativo) que se tem, que, deverá ser accionado pelas máximas forças morais. Há muito que temos adoptado como norma, mesmo nas conversações na sociedade civil, contra-bater certas teorias tendentes a considerar impotente qualquer defesa contra as inovações produzidas na última guerra que, tal como por vezes as descrevem, outra coisa não farão senão dificultar a Mobilização Moral, sabido como é que a desmoralização do povo leva o exército a depor as armas. Nas descrições espalhafatosas, enaltecem-se certos tactos e não se dá vulto a outros em que a «corrente eléctrica» se interrompeu. Há que incutir no combatente — quer no militar, quer no civil — o «espírito de resistência», o que, não só desgastará o atacante mas também dará tempo para o fortalecimento da posição de resistência principal e finalmente, tempo, para — uma vez que, o que é ambicionado por um país inimigo há muitos outros que ambicionam — ter-se o apoio de outra ou outras Nações.

Temos assistido a discursos inflamados de oradores fluentes que nos bars e cafés abordam os assuntos mais transcendentos; os «águias» que tudo vêem melhor que os outros e quando impulsionados pelos vapores inebriantes conseguem até a motorização total com a transformação do «alcool» em gasolina. Esses só se salvarão quando usarem como carburante o «amoníaco».

## Revista da Cavalaria

Para nós cavaleiros do «sistema misto hipo-moto-mecanizado» que o cavalo esteja próximo da nossa posição, pois estamos convictos que ele nos será ainda útil.

Abordar-se o espírito cavaleiro numa Arma em que se vêem, já, tão poucos cavaleiros com gosto pelos cavalos e tantos com o «espírito carlista» é obra muito difícil. Sentimos que o tema que escolhemos não é para as nossas posses. Se pudéssemos, mudaríamos o título adoptado para «o espírito dos cavaleiros blindados» e assim terminariamos este artigo.

\*

O armamento, blindagem e velocidade (o fogo em movimento) são as principais características das Divisões Couraçadas. Contra elas — dizem — só outras Divisões mais rápidas e mais fortes. O que se pretende com elas? — desorganizar a retaguarda adversa, não permitir o movimento das reservas e estabelecer o pânico. (Qual a Arma à qual competia esta missão, antes do advento da moto-mecanização? A aviação? A Artilharia? A Infantaria?).

Contra os tanks, outros com maior protecção, maior potência de fogo e maior mobilidade táctica. Será possível conseguirem-se todos esses requisitos? — o óptimo não é inimigo do bom?

Para manter a iniciativa, o atacante, deve garantir-se com o domínio do ar. Será esta a doutrina nova a que se referem os apologistas da guerra «eléctrica»? — já quando aspirantes o nosso Ilustre Professor (12.<sup>a</sup> Cadeira) nos dizia: «A Guerra — é uma manifestação de luta pela vida em que o mais forte devora o mais fraco. Para se conseguir a liberdade de acção, torna-se necessário o domínio do ar». Dizem aqueles que o tomam como um «novo conceito», nova doutrina que afinal é tão velha mas... sempre nova — alegando que a táctica militar não é imutável: «não é a aviação mais numerosa que se torna a dominante, mas sim a mais eficiente» e sabemos nós, que, na campanha da Polónia a luta estabeleceu-se na percentagem aproximada de 16 aviões contra 1!

Outro «novo» conceito da guerra «eléctrica». «O Chefe tem de decidir com acerto e rapidamente». Ainda não nos esquecemos do que foi dito pelo nosso «Pai» na 1.<sup>a</sup> lição (14.<sup>a</sup> cadeira): «se não tendes a decisão do «relâmpago» afastai-vos...».

(Pergunta-se: quais os Chefes mais aptos a irromperem as frentes «eléctricamente» e «à la venture?»).

## Revista da Cavalaria

Se considerarmos os princípios táticos imutáveis, o mesmo se não verifica quanto aos meios, e infelizmente... quanto ao título que adoptamos para tão fastidiosas palavras: depois da alteração em que pensamos

Iniciar um percurso—«saltar a sebe»—é fácil; mas... passar aquele ramo («o espírito dos cavaleiros blindados») voltaremos a manter o primitivo: «o espírito cavaleiro moderno».

«muro em crista de 1<sup>m</sup>,20», para nós que temos pouca «crista», sem as «três badaladas do estilo», é tarefa bem difícil.

As acções por nós praticadas são tão poucas ainda; a palavra é tão débil, o objectivo afigura-se-nos tão transcendente para uma pena tão fraca. Deus lhe ponha a virtude a todo esse montão de palavras e prosigamos.

\*

A rapidez na concepção e decisão, o espírito audacioso — o «espírito cavaleiro» na sua acepção mais nobre, e mais lata, evidentemente, que, não é apanágio exclusivo da Cavalaria, como o «espírito de camaradagem» não é somente o do Colégio Militar. Graças ao Criador eles chegam a todos embora aquele tenha o seu berço na Cavalaria e este no Colégio Militar. Pela nossa meia idade militar podemos já constatar que as qualidades de cada indivíduo dependem mais da natureza da sua «célula biológica» (o provérbio de que «o que o berço dá, a tumba o leva» nem sempre se confirma. O berço, por exemplo, dá sempre a honra e a maioria das vezes... ela fica por cá).

O espírito cavaleiro, na Cavalaria, isto é, no sentido mais restrito — daí talvez a confusão para alguns — é de facto o mais ligado ao cavalo. Cavaleiro que não seja homem de cavalos, que não pratique qualquer dos três ramos de Equitação (curta, exterior ou de obstáculos) perde a oportunidade que tem, sendo cavaleiro, de cultivar todos os dias o espírito de audácia, de decisão e de tenacidade. Em qualquer dos três ramos citados o cavaleiro tem de agir com desembaraço, discernimento, coragem e instantaneidade, o que, em síntese, é manter espírito cavaleiro sob uma forma latente; portanto a equitação é a base natural desse espírito e com ela se mantém, ao mesmo tempo, a aptidão física, tão necessária hoje.

No século decorrente têm aparecido várias modalidades de espírito Cavaleiro — consequência lógica do princípio basilar da vida do indivíduo: cada qual puxa o «espírito» à sua sardinha («pileca»).

# Revista da Cavalaria

Analisemos alguns:

*O Cavaleiro do sabre em riste* — É tipo já um pouco antiquado e que entende que a tática se resume a simples cargas; casos concretos só lhe interessam aqueles que se resolveram por meio de cargas. Quanto à técnica só lhe interessa a equestre e portanto, entende que tem mais espírito cavaleiro aquele que toma parte em mais provas equestres. Isoladamente «arrasta a espada», arqueando um pouco as pernas, bambuleando o corpo como o fadista e... muito particularmente, reprova ou desqualifica o cavaleiro que estuda os temas táticos, os planos de fogos e as possibilidades de tiro, mas que, no seu entender, poderá ter alguma coisa de aproveitável se ao menos... se embriagar uma vez por semana!

Se é concursista entende que o espírito cavaleiro tendo oscilações, que variam entre uma «Inauguração» e uma «Taça de Honra», atinge o espírito «piramidal»... quando se aborda com élan um obstáculo do tipo «vagão de caminho de ferro».

Entende que a equitação curta não é para os novos e que quem a pratica é um teórico; não lhe interessa saber as causas das irregularidades no percurso do seu ginete e, quando por elas dá, também não procura anulá-las ou atenuá-las por uma equitação racional, convicto que, no concurso seguinte, o equilíbrio melhorará (por vezes assim sucede, mas é raro).

Se um dia resolve trabalhar em «picadeiro», no intervalo das temporadas dos concursos ou, para dar uma lição de ajudas ou para ginsticar o seu cavalo, encontra como primeira dificuldade as respostas às perguntas que a ele próprio faz: «O que hei-de fazer? por onde devo começar»? Termina sempre por andar a cavalo, para as duas mãos, nos 3 andamentos — de preferência a galope para mais depressa fazer suar o cavalo! porque o suor vem do esforço, este resulta do trabalho muscular e assim terminou a lição.

Apeando-se diz ao seu camarada: «Aquela rédea direita... não há maneira!»

É precisamente o período do inverno o que mais preocupa o cavaleiro deste tipo simplesmente porque «não há concursos» e ele não sabe que tipo de equitação deve praticar nem como passar o tempo porque as chuvas não lhe permitem sequer, os passeios, o trabalho em terreno variado.

Se é cavaleiro do «exterior» entende que é no campo que se adquire mais o «espírito cavaleiro». Tolera a equitação de obstáculos e reprova a equitação curta porque acha que a «concentração» esforça os curvi-

## Revista da Cavalaria

lhões dos cavalos e tira-lhes aquela alegria, vivacidade, tornando-os um tanto melancólicos, românticos!

Se é cavaleiro de equitação curta, é muito exigente e não compreende que se ande a concursar com um cavalo que não esteja «bem posto» ou num grau de equilíbrio em que a perfuração não seja a mesma, quer no salto da sebe da «Inauguração» quer no do «Oxer» da «Taça de Honra»: que entre as duas badaladas no percurso não haja a mais pequena oposição da mão, mas apenas acções laterais!

Devemos deixar consignado que no tipo do cavaleiro acima citado e nos que vão seguir-se consideramos o prototipo, exagerando-o intencionalmente e sem preocupações mesquinhas de atingir este ou aquele e nem as contrárias, por mesquinhas também, não obstante estarmos convencidos que raro é aquele que não sentirá o seu defeito (quem há que os não tenha? atirai a pedra...) como nós próprios tivemos a nossa corda sensível a vibrar, quando descrevemos algumas das passagens típicas.

É reconhecendo os próprios erros que se consegue o duplo fim: aperfeiçoarmo-nos e sermos generosos para com o defeito do próximo. É aproveitando o bom de cada um, que, caminhamos para a perfeição embora estejamos convencidos que ela seja inatingível, semelhantemente ao «cavalo-monstro» que se idealiza com as regiões mais belas de cada um dos tipos cavалares: do vencedor do Derby, do galopador do steeple chase ou do trotador. Segundo dizem os técnicos não conseguiríamos um «cavalo-estampa». O mesmo se dá com os homens e com os cavaleiros: se é difícil dar-se ao corredor dos cem metros a resistência do boxeur, difícil é dar-se ao cavalo saltador a perfuração do cavalo de corridas, como não será fácil atirar «p'ra diante» aquele que está «acuado» sem que passe a «pesar nas espáduas». Ainda o mais equilibrado será o «galopador». E nos cavaleiros? Pretendendo-se aliviar as *pastas de oficial* dos arreios, poderemos ter a pasta do «casse-cou» apenas com a escova de dentes, o pau de lacre, muito papel de carta e... envelopes <sup>m</sup>/A.

*O cavaleiro do milésimo* — Contrariamente ao do tipo anterior só lhe interessa a tática e a técnica (o saber com todo o peso da ciência; o saber estático): há nele qualquer «sobrecarga» — de situação mal definida — que o leva a tomar decisões perfeitas: não esquece os mais pequenos detalhes, tem receio da má informação ou cotação, mas que, praticamente, colocam, por vezes, o executante da sua ordem impecável, em situações difíceis («Se houvesse tempo, marcharia a ocupar aquela posição, tomando tais e tais precauções mas... já não há tempo para se aplicar a tática, visto ter de estar *ali* à hora H. A cavalaria é

## Revista da Cavalaria

que isto se resolve e, portanto, temos o tradicional... *meia bola e força*»).

O cavaleiro do milésimo satisfaz, plenamente, em tempo de paz e no âmbito do R. D. M., visto que o executante não pode ter indecisões, não pode pensar: só tem de «cumprir, completa e prontamente, as ordens dos seus superiores».

Sob o ponto de vista equestre, entende que o melhor cavaleiro é o que ganha maior número de trofeus: se ele próprio os não consegue é porque não possui os bons cavalos dos outros; acha impossível que um cavalo da fileira se transforme num ganhador; só toma parte nas provas obrigatórias, montando cavalos (da fileira) já concursados (por outros) e, mesmo assim, previamente, pede a Deus que tudo termine com a «nomenclatura óssea» completa e em ordem; acabadas essas provas está, visivelmente, fatigado pelo que, nesses dias, tem de reforçar a alimentação; mas, por outro lado, tem de compensar... tomando o habitual medicamento para evitar o acesso da tensão arterial: não vá, mais tarde, esse acesso, prejudicá-lo... na Junta para o acesso aos postos superiores...

Tem o cérebro bem ginasticado e, se é 100% técnico, maneja, com facilidade e rapidez, as trajectórias, enfiando-as onde e por onde quer, transporta-as de A para B, conhecendo, apenas, o sítio de A; apresenta os transparentes dos Planos de fogos sem ângulos mortos, não há um milésimo por bater, porque a trajectória inferior do cone de fogo superior intercepta o terreno a bater, precisamente, no mesmo ponto por onde há-de passar a trajectória superior do cone inferior!

Anda absorvido com um trabalho importantíssimo que será uma verdadeira surpresa técnica: «Qual o ângulo de tiro com que uma metralhadora inimiga faz fogo, sabendo-se que os seus projecteis interceptam o parapeto da nossa trincheira, de declive conhecido, sob um ângulo também conhecido? — Não há telémetro, não há sitómetro, há apenas... tiros inimigos e... a nossa metralhadora, aguardando o At. com que há-de fazer fogo».

Ao cavaleiro deste tipo é, precisamente, o inverno o período da sua maior actividade cerebral, pois as chuvas não permitem a prática no campo e, no verão, por vezes, não há tempo para essa prática e o excessivo calor prejudica todo o seu trabalho.

*O cavaleiro moto-mecanizado* <sup>m</sup>/939-45 — Nasceu, pode dizer-se, durante a guerra «relâmpago»; pesarosamente, reconhece que os blindados «venceram a geografia» e entende que a cavalaria a cavalo sofreu o seu duro golpe final. Se é certo que o cavalo é mais fluido que o carro

## Revista da Cavalaria

de combate, não deixa de ver que os carros de combate podem tornear o obstáculo mais difícil («Atalaias e Ribeiras») e atingem os objectivos, mesmo assim, mais rapidamente que os cavalos. Sempre que possível, utiliza-se do motor, de preferência ao cavalo; nos exercícios e manobras prefere os moto-mecânicos, mas nunca abandona as «esporas» — o símbolo do espírito cavaleiro! Se é homem de cavalos, adora os concursos hípicas e faz «equitação larga», isto é: «*pega* no cavalo para o concurso hípico e... *larga-o*, nos intervalos», nos quais se dedica aos blindados.

Tem tendência a «deformar-se», especializando-se na táctica «courageada» o que o pode prejudicar no comando da tropa a cavalo (Vemos certa vantagem, periodicamente, no «trocar de lugares», dentro de cada Regimento, para que capitães e subalternos adquiram, indiferentemente, a prática de comando nas duas modalidades que agora se apresentam. A especialização (ou mesmo «deformação») orgânicamente, parece apenas necessária, na Escola Prática de Cavalaria para o máximo rendimento da instrução nos tirocínios e diversos estágios).

*O cavaleiro atómico (ou anatómico)* — Vem do modelo 73-914 que sofreu, seguidamente, alterações de que resultou o <sup>m</sup>/920. É no serviço interno que desenvolve a sua actividade principal, sendo as suas características :

- os artigos do material de guerra e aquartelamento, a seu cargo, a luzirem, e, quando utilizados, que entrem na arrecadação mais limpos do que saíram;
- poucas manobras ou exercícios para não se deteriorarem esses artigos, mas, quando nelas tem que tomar parte, entende que o material e o armamento, no nosso País é tão pouco que nada poderíamos fazer, em caso de guerra, devido ao enorme Potencial de guerra dos outros países (e mòrmente, agora, com a descoberta do poder atómico...!). Terminado o exercício, comenta tudo e todos, não acredita na ciência dos temas. Embora, em sua consciência, encontre notável progresso na nossa Máquina de Guerra desde 1936, e, especialmente, nos últimos anos, da sua boca só se ouve: *se isto fosse a sério!*... e é ele próprio que acha interessante que se prenda o Grupo de Comando do partido contrário! como se, num exercício a sério, não houvesse outras coisas — e tantas são elas — mais interessantes;
- nas provas hípicas regimentais, raramente passa da sebe: à medida que vai *conseguindo* as recusas, mostra-se enfurecido com o cavalo, puxa para a direita, puxa para a esquerda e julga-se

## Revista da Cavalaria

com muito espírito cavaleiro, porque, mesmo depois das «três badaladas», levou o cavalo a saltar a sebe e, então, vai a galope, esporeando-o para o g. c. d. (grupo de cavalos desmontados), apeia-se e dá um pontapé no pobre animal que vai para a cavalaria, *sem compreender se o cavaleiro, afinal, queria ou não saltar a sebe;*

- todas as ocorrências no quartel são por ele estudadas, «anatômicamente», detalhadamente; é «miudinho», conhece a fundo a legislação (mesmo a anterior à vigente) que se aplica a cada caso; em geral, tem horror às responsabilidades — é o vulgo «desaperta» ou, aplicando o novo conceito, «descentraliza» que é melhor, porque dá para os dois lados;
- não acredita nos «Ats»: a tudo e a todos chama «milésimos, teóricos, logaritmos» e, remata, sempre, com o proverbial desembaraço do «desenrascado» dizendo: «no campo é que eu os quero ver...» (quer ele dizer na guerra, pois, no campo, já o vimos...);
- quando tem de resolver algum tema tático, elaborar alguma O. Op. ou um Relatório, apela para os «Cavaleiros milésimos ou teóricos» e, se lhe fazem uma pergunta objectiva sobre tática divaga, porque, «divagar... se vai longe» (como dizem os brasileiros) e, frequentemente, diz «Bem vê, isso depende muito da natureza do terreno e do objectivo;... só no campo, à face da situação, é que se pode dizer qual a solução mais própria».

Assim vai vivendo, contando o tempo para a reforma, sempre na esperança de que a candeia de Meca continue acesa com o velho azeite subserviente; não se esquece, nunca, do dia do aniversário do seu comandante e manda sempre um raminho de flores, quando a sua filha se casa...

É o vulgo «caça louvores»; tem muita esperança na promoção por escolha, e, duma maneira geral, nos chamados «bons lugares».

Pela caserna:

«O nosso tenente levou uma escala do nosso capitão por causa dos canos de reserva que se perderam na marcha e ameaçou-me p... se eu não encontrar os canos. Oh! 31!: tu sabes bem que, há muito, venho dizendo ao nosso Furriel que aquelas correias todas já andavam pôdres e que era um perigo pindurar-se aquilo do arreio e o nosso Furriel só me dizia: «já disse ao nosso Tenente». Que culpa tenho eu agora disso? Ai! ai!... se me agarro na peluda sem um castigo, nem acredito. Já só me faltam 20 casqueiros!»

# Revista da Cavalaria

\*

*O cavaleiro moderno ou o espirito cavaleiro na cavalaria moderna:*  
É cavaleiro que reconhece a parte defeituosa dos tipos anteriormente citados (apresentados, como se disse já, com muito exagero) contudo, pretende seguir a parte aproveitável de cada um deles e que, evidentemente, todos a têm.

Embora fazendo parte duma unidade moto-mecanizada, não está convencido de que a Cavalaria a cavalo esteja posta de parte e a ela se dedica nas horas vagas — que não são poucas, certamente — pois, se hoje comanda um pelotão ou esquadrão moto-mecânico sabe que, amanhã, comandará as sub-unidades hipo, por vezes bem mais difíceis de comandar. Se comanda, hoje, cavaleiros a cavalo, amanhã, comandará cavaleiros auto e, portanto, não descarta da moto-mecanização. Sendo já grande a profusão das armas de que a Cavalaria dispõe — as mesmas que a Infantaria e a Artilharia e mais o cavalo —, o cavaleiro moderno entende, que, para manter o espirito cavaleiro, não é suficiente apenas a audácia e o desembaraço, já tradicionais na cavalaria, mas sim, que o desconhecimento da técnica dos meios e do seu emprego tático torna um oficial inconsciente e capaz de se sacrificar, e sacrificar os seus subordinados, ingloriamente, isto é, sem um rendimento útil. O oficial moderno sabe que é dos pelotões que depende a eficiência de qualquer exército e que, com maus comandantes de pelotão (ou esquadrão), não há Gamelin, Rommell, Montgomery que vençam.

Ao cavaleiro moderno nunca lhe falta tempo. Aproveita as 8 horas diárias da sua permanência no Quartel: no estudo e aplicação dos modernos meios da Cavalaria; no contacto directo com o seu pelotão, educando os seus homens no sentimento do Dever para o prestígio do Exército e, portanto, da Nação; pretende a sua própria aptidão (física e técnica) para assim poder «electrizar» a sua tropa, arrastando-a no meio da moderna tempestade de aço e tornando-a capaz de suportar toda a espécie de fadiga, e tudo com o fim de, simultaneamente, conseguir o máximo da eficiência e da instantaneidade de acção. Tem presente o que foi dito pelo nosso illustre General Vieira da Rocha: «Um oficial que não é *óptimo*, em tempo de paz, não chega a ser *regular*, em tempo de guerra».

O cavaleiro moderno não tem dualidade: a sua maneira de ser não varia conforme o feito e o temperamento do seu Chefe. Cumpre sempre,

## Revista da Cavalaria

não com medo do Comandante, mas com medo da sua Consciência (honestidade no sentido mais nobre) ou, quando muito, com medo dos seus subordinados (do que estes possam julgar a seu respeito...).

Embora alguns pensadores militares considerem a guerra como uma Arte (tal qual a Equitação Fina) e a natureza não o tenha fadado para artista, o cavaleiro moderno estuda e pratica, sempre na crença de que ainda possa vir a ser um artista, na Arte Militar (e na Equestre). Tem na sua memória o que lhe foi dito, quando aspirante, pelo ilustre coronel Pires Monteiro (4.<sup>a</sup> Cadeira): «A guerra é uma arte quanto à aplicação e uma ciência quanto à preparação» (A que atribuir a derrota dos aliados na 1.<sup>a</sup> fase? À falta de arte ou à falta de preparação?).

Estuda a tática e a técnica e não está convencido de que a «pouca tática», a que se referiu o maior Cavaleiro do Século XIX — Mousinho de Albuquerque —, signifique desnecessidade do estudo da tática mas, tão somente, que, à face do inimigo em objecto, bastou-lhe «um bocadinho de crista».

O Cavaleiro moderno não desfalece, perante os detractores das suas idéias, continua a estudar — embora lhe chamem nomes —, dedica-se ao «milésimo», anda de pasta e já vai «arqueando» um pouco as pernas, porque pratica as três equitações; não sucumbe diante das maiores dificuldades ou contrariedades que lhe apareçam no seu métier — (no qual, como é sabido, são mais esforçados — ou «esfolados» — os mais cumpridores, os mais generosos) —, simplesmente porque está muito habituado a «atirar o coração para o lado de lá do obstáculo»; também não há dificuldade ou contrariedade a pé, que lhe faça perder a «perfuração».

Se o Mestre dos mestres Cavaleiros se referiu à «pouca tática» também disse:

- «Ser soldado, não é arrastar a espada, passar revistas, comandar exercícios, deslumbrar multidões com os doirados da farda. Ser soldado é dedicar-se por completo à causa pública, trabalhar sempre para os outros».
- «A ciência da vida assemelha-se à arte da guerra em que numa e noutra é mais preciso que tudo aproveitar as ocasiões, e para fazer é preciso o exercício constante, a treinagem; ora o estudo e a meditação constituem a treinagem do espírito».

Terminamos como principiamos: cada qual puxa o espírito cavaleiro à sua especialidade; os que estudam podem tê-lo mais arreigado

## Revista da Cavalaria

do que outros que se desinteressam ou interessam menos pelas teorias. Não é apregoando aos 4 ventos que somos «desenrascados» que mantemos ou manifestamos espírito cavaleiro.

Na presente fase evolutiva da Cavalaria, para sermos chefes decididos (em qualquer escalão), além do nosso próprio domínio à face dos maiores perigos (audácia), necessitamos ainda de maior rapidez na decisão, o que só se conseguirá quando a concepção for ainda mais rápida. Ninguém está habilitado a conceber, rapidamente, uma decisão, sem um conhecimento profundo da matéria sobre a qual se tem de decidir.

É a esse conhecimento profundo, à «ciência do cavaleiro», que se deve dar a «impulsão» necessária para que se adquira um equilíbrio entre o peso do «saber» e a «tesura inconsciente», dando-se a esta, por seu turno, uma soma de conhecimentos técnicos e táticos (sobrecarga) para se evitar a fatal «entrada de peitos». (Na equitação é, contrariamente, a sobrecarga nas espáduas, que não permite o cavalo equilibrar-se). Na Cavalaria moderna (como na equitação) deve procurar-se que esse equilíbrio seja instável mas sempre com tendência «p'ra diante». Teremos assim o espírito cavaleiro moderno.



# U Centenário da Descoberta da Guiné

---

---

pelo Brigadeiro CARVALHO VIEGAS

*Conferência realizada no Reg. de Cav. 7,  
aos Regimentos de Cavalaria de Lisboa,  
no dia 18 de Maio de 1946, comemorando  
o V Centenário da Descoberta da Guiné*

Ex.<sup>mos</sup> Senhores Generais

**M**uito mais acima do dever protocolar de saudar V. Ex.<sup>as</sup> está o sincero sentir de lhes apresentar as minhas respeitosas homenagens, as quais devem ser interpretadas como o justo reconhecimento das altas virtudes e belas qualidades militares provadas por V. Ex.<sup>as</sup> através de uma vida inteira, razão de ser de muito respeito e consideração que lhes consagramos.

Foi o Senhor Governador Militar de Lisboa o meu Comandante quando ambos servimos neste regimento tão altamente conceituado; é V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor General Director da Arma de Cavalaria, o meu actual Chefe. A ambos apresento o preito do meu muito respeito e apreço, não só pelos altos ensinamentos recebidos de V. Ex.<sup>as</sup>, como porque V. Ex.<sup>as</sup> constituem um exemplo do bem servir a Pátria.

Reservei para o fim o Ex.<sup>mo</sup> Senhor General Vieira da Rocha, porque a sua presença nesta sessão é a encarnação do valor da nossa Raça, é o espelho onde se reflectem todas as virtudes heróicas da gente portuguesa, V. Ex.<sup>a</sup> consagrado já herói nacional, bravo como o bravo Mouzinho de Albuquerque, de quem foi Ajudante de Campo, V. Ex.<sup>a</sup> em cujo peito brilha a condecoração da Torre e Espada, significação do Valor, Lealdade e Mérito, e onde cintilam as mais gloriosas veneras atestando gloriosos feitos.

## Revista da Cavalaria

V. Ex.<sup>a</sup> é neste momento o símbolo do Dever para com a Pátria, o exemplo vivo do heroísmo; V. Ex.<sup>a</sup> é aqui o expoente máximo do valor da Raça portuguesa.

Os actos gloriosos praticados por V. Ex.<sup>a</sup> na defesa e honra da Bandeira da Pátria a que tão orgulhosamente pertencemos, constituem um livro que devíamos tomar como breviário, para nos mostrar constantemente as virtudes e nobres qualidades da gente portuguesa, tão bem patenteadas pelas auras militares soberbas que V. Ex.<sup>a</sup> tão brilhantemente traçou no Ultramar. Para V. Ex.<sup>a</sup> vão as minhas mais calorosas homenagens e o preito da minha muita veneração.

A prestimosa e patriótica Sociedade de Geografia que não podia ter mais categorizado representante, como o que nos quis sumamente honrar, para ela vão os meus agradecimentos e cumprimentos pelo reconhecimento do seu labutar constante pelo bem nacional e engrandecimento do nome português.

Aos Ex.<sup>mos</sup> Comandantes dos Regimentos e aos Senhores oficiais, aos graduados e praças, todos soldados da minha terra, meus camaradas, as minhas saudações de uma camaradagem firme e leal.

\*

Não quis Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor General Director da Arma da Cavalaria deixar de celebrar o V Centenário da Descoberta da Guiné, que este ano se comemora, esse padrão de aventura de outrora e hoje de energias e fonte abundante de trabalho, para que não ficasse silencioso o sentir patriótico dos seus camaradas da Arma, nos quais ninguém pode deixar de reconhecer como têm arreigado no seu espírito o fervoroso culto que todo o Portugal de hoje, rejuvenescido e cheio de esperança, professa por essas terras do Ultramar, onde o nosso temperamento vinçou, em sulcos bem profundos, todo um sistema de administração colonial, baseado na experiência de um passado de lutas contínuas em que a glória andou sempre de mãos dadas com o tempo.

É na repercussão francamente existente, é na afirmação calorosa desse sentido nacional, de pura elevação patriótica, que a ARMA DE CAVALARIA, consubstanciando o palpitar do coração dos cavaleiros portugueses ao evocarem o passado da Raça em sacrifícios sublimes de bravura estoica e de admirável grandeza espiritual, SAUDA A COLÓ-

## Revista da Cavalaria

NIA DA GUINÉ, parte integrante da Nação portuguesa, levando o seu pensamento e passando pela sua alma as mais patrióticas visões, desde os arrojados navegadores do século XV que em porfiadas derrotas desvendaram os mistérios do Mundo desconhecido, até àqueles que têm afirmado através dos séculos, desde então até nossos dias, a tenacidade de um povo, pequeno em número mas grande no ideal de Deus e Pátria, Pátria na qual brotou a magnífica epopeia da colonização criadora de rincões portugueses, dispersos pela terra inteira, a realçar, altivamente, as imperecíveis qualidades de uma Raça forte e destemida.

Quem conhece a Guiné, quem a viu com o exotismo variado da sua população nativa, com a sua configuração geográfica no extenso golfo a que dá o nome, marcando entre o Senegal e a Guiné Francesa um enclave generosamente enriquecido pela natureza, não pode deixar de ter a impressão nítida de quanto é verdadeira a afirmação, tantas vezes feita, de que ela é, em ordem económica e de possibilidades de vigoroso fomento, a terceira colónia de Portugal!

E nós, portugueses, ao passarmos nos seus locais de evocação histórica — em Cacheu, em Bissau, em Mansôa, no Churo, Bassarel, Brai e tantos outros — onde, defendendo valorosamente a Soberania nacional, a Fé e a civilização, correu generoso e fecundante o sangue português, não deixamos de sentir latejar o coração, num legítimo orgulho de pertencermos a um povo que tais feitos praticou, e cujo heroísmo não morreu na alma da nossa gente.

Quer o actual Governador, brioso oficial da Marinha de Guerra, já com um brilhante *curriculum vitae* dedicado a bem servir a Pátria, celebrar o V Centenário da Descoberta da Guiné dando-lhe um cunho patriótico e de valorização, em que, como se está vendo, a Arma da Cavalaria o acompanha. Assim consiga ele marcar bem a posição da Guiné no alto lugar que de direito lhe pertence no quadro ultramarino, como um dos primeiros padrões históricos de Portugal no espalhar a Fé cristã e alargamento do seu Império, e possa fazer, como é seu intento, «consagrar as figuras maiores da História da Guiné: os que já o foram, os que ainda vivem e aqueles que entre nós podem constituir exemplo de trabalho e de honradez».

Com efeito, esquecidos na penumbra do desinteresse com o qual, durante séculos, foram vistas as coisas da Guiné e dos homens que a serviram, servindo a Pátria — algumas vezes até fazendo-os propositamente ignorados, por despeitos mal contidos — nunca se fez a justa evocação dos verdadeiros heróis, dos beneméritos inconfundíveis que a essas terras, então de febres, sangue e morte, levaram o fanal esplen-

## Revista da Cavalaria

doroso da civilização e a afirmação prática da existência de uma incomparável nacionalidade, pigmeu feito gigante, pelas qualidades inigualáveis de uma Raça imortal!

Soldados, missionários, comerciantes pioneiros do sertão, entre todos eles há nomes que os portugueses deviam gravar nas suas almas, como gravaram os daqueles que, em outras colónias, se afamaram em feitos militares e em sacrifícios feitos perante o altar da Pátria!

\*

Vinte e nove dias se tinham passado depois da largada do Tejo da grande frota de 26 navios de várias classes para a conquista de Ceuta, levando nos seus homens de armas e marinheiros a alma e sonho da gente portuguesa, ou seja, em 21 de Agosto de 1415 quando é sagrada a mesquita de Ceuta e nomeado governador dessa Praça D. Pedro de Menezes, conde de Vianna, data inesquecível para todo o bom português porque foi então que se lançou a primeira pedra desse grandioso edifício, esse nosso imenso império colonial que se estendeu até às costas do Brasil, aos mares da China e aos confins da Malásia, marcando aos portugueses um lugar primacial na História dos Descobrimentos e como pioneiros da Civilização levada a povos ignaros do Mundo.

Assim, obedecendo à vocação da alma lusitana, começou a nossa expansão ultramarina, a epopeia das descobertas, as valorosas acções da grei portuguesa, dilatando a Fé e o Império, cuja projecção de glória ainda se mantém através do Mundo.

A ocupação de Marrocos não era mais do que uma posição avançada que não só defenderia a Península, como, ainda, as suas explorações marítimas até chegar à Índia por largo movimento envolvente, rodeando a África pelo Sul, iriam atrair o turco, enfraquecendo-o no seu avanço pela Europa no receio de um ataque às costas do seu império de então.

É para essa cruzada que o Infante D. Henrique, filho de D. João I, se estabelece em Sagres, em 1418, para impulsionar os descobrimentos marítimos, passando a levar uma vida austera de estudo, sacrificando a vida, a família e haveres, com o fim de desenvolver a Marinha, formando arrojados marinheiros, criando e aperfeiçoando a ciência náutica. E, assim, correspondia aos apêlos do Santo Padre que o incitava

## Revista da Cavalaria

e autorizava, por sucessivas Bulas, a conduzir a guerra sem tréguas contra o islamismo. Nesse tempo, somente Portugal e as nações fronteiriças do Oriente que recebiam o choque do Grão-turco, o combatiam, porquanto as outras nações da Europa consumiam-se em lutas entre si, degladiando-se, retalhando-se, empobrecendo.

E para isso nos devotámos à gloriosa tarefa de descobrir esses povos exóticos, levando-lhes os ensinamentos da Civilização que são os da Fé e doutrina cristã, mais com o fim de conquistar almas do que possuir terras. Mas notemos que, na alta compreensão desse dever sublime que a Providência nos deu, de orientar e conduzir à felicidade esses povos selvagens, e pelo respeito fraternal ao nosso semelhante, nunca, nunca a maldade cruel do homem prevaleceu sobre a bondade para com essas gentes ignaras. E se, na verdade, algumas vezes empregámos a força, ou foi num sentimento de defesa própria, ou por se terem esgotado todos os meios suasórios para conseguir que aceitassem a ordem fecunda, sem a qual não pode evoluir o progresso, nem melhorar o seu estado social.

E nessas viagens «com tão grandes mares que lhes comiam os navios», no dizer do cronista Zurara, nos lançámos, começando, em 1419-1420, com a redescoberta do arquipélago da Madeira por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, e de cuja colonização cuidámos logo. Assim os filhos de Portugal, em assomos de bravura, glória e sacrifícios, com uma alma cheia de patriotismo e iluminada pela Fé cristã, perdendo vidas em esforços e energias, quase sobrenaturais, patentearam ao Mundo o seu temperamento heróico, criador e indulgente para com os povos que iam revelando. Que maravilhas! Por toda a parte soa o nome de Portugal, sendo a sua gente respeitada, admirada e até temida.

Na coroa dos nossos Reis se foram encastoando essas jóias que são as nossas colónias, repletas de glórias que assombraram o Mundo e recebemos por herança com o encargo moral de as defendermos, mostrando que continuamos a ser bons filhos, dignos desses portugueses, e um povo mestre insigne na arte e ciência de colonizar.

Seria muito longa esta exposição se quisesse fazer a história dessa epopeia em que se glorificou a nossa Pátria e em que os portugueses revelaram a heroicidade da Raça. Portanto, falarei, apenas, da Guiné, aquela, das actuais colónias, a primeira a ser descoberta, aquela de gentio mais indómito, onde sempre se guerreou, até aos nossos dias, 1936, em que se escreveu nesse canto de rebeldia que era a Ilha de Canhaque, a palavra «FIM» na ocupação do Ultramar português.

# Revista da Cavalaria

\*

Quem descobriu a Guiné actual?

Diz-nos Gomes Eanes de Zurara na sua *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné* e depois João de Barros no seu livro *Asia e Damião de Goes* na sua *Crónica do Príncipe D. João*, estes dois últimos influenciados pela leitura da crónica de Zurara, embora só lhes chegassem «coisas derramadas, e por papéis rotos, e fora de ordem», que o navegador que a descobriu fôra NUNO TRISTÃO, onde arranca para o seu nome um título de glória, pagando-o com a vida, caindo crivados de frechas pelos nalús, ele e mais 19 dos seus companheiros «todos homens fidalgos e mancebos que o Iffante criara em sua camara e assy outros scudeiros e homens de pé daquela mesma criação... porque aquela peçonha era assy artefficiosamente composta, que com pequena ferida, soamente que aventasse sangue trazya os homens ao seu derradeiro fim», isto nos diz Zurara.

No fim da segunda metade do século passado, em 1837, foi descoberto em Paris, por Ferdinand Denis o manuscrito de *Crónica da Guiné* de Zurara, e, mais tarde, em 1845, aparece Schemeller a revelar o aparecimento da *Relação de Diogo Gomes*.

Muito tempo levaria eu se viesse aqui contar a polémica que se estabeleceu à volta da crónica de Zurara. Assunto embora muito interessante, seria fastidioso pelo muito que teria a dizer; assim a ela me referirei sòmente a traços largos.

No século XIX aparece em Portugal exalçando a obra dos portugueses e dando-lhe a primazia como sendo os primeiros navegadores ao longo da costa africana, os grandes escritores e historiadores: Alexandre Herculano, o Visconde de Santarém, Sousa Viterbo, Braamcamp Freire, e outros; e em Inglaterra: Major na sua excelente obra *The Life of Prince Henry of Portugal, surnamed The Navigator and its results*, Beazley, um dos maiores conhecedores da geografia medieval, Edgard Prestage na sua tradução da crónica de Zurara, e outros mais. Neste século encontramos também brilhantes escritores como Joaquim Bensaúde e Jaime Cortezão, levando as navegações henriquinas ao mais alto grau de admiração pela idéia do grandioso plano da circumnavegação da África, afirmando até que se procurou executá-la com o maior sigflio,

## Revista da Cavalaria

razão pela qual a crónica de Zurara contém tantas omissões e casos mal esclarecidos.

Como sempre acontece, veio depois a controvérsia negando a existência inicial daquele genial plano, contrapondo, àquelas idéias político-religiosas, as económico-sociais.

Assim não quiseram atribuir sòmente a D. Henrique a impulsão dada aos descobrimentos, mas também a seu irmão, o príncipe D. Pedro, homem muito culto e viajado, opinando-se, até mesmo, que a Crónica de Zurara fora propositadamente escrita para elevar a figura de D. Henrique em detrimento de seu irmão.

Duarte Leite com forte lógica e numerosos elementos conclui que Nuno Tristão não passou além do rio Gâmbia; Costa Pimpão numa crítica bem urdida demonstra que o tal sigílio é uma fantasia, e por fim Vitoriano Magalhães Godinho nas suas notas aos *Documentos sobre a Expansão Portuguesa* procura negá-lo.

Abusaria eu, ainda, da paciência com que amavelmente me escutam, se pormenorizasse as viagens que se fizeram ao longo da costa africana até se atingir a Guiné de hoje, e quisesse provar quem ali chegou primeiro, para o que se teria de fazer uma profunda análise das diferentes crónicas, em especial comparando as marcações geográficas de Zurara e de João de Barros com os mais antigos roteiros e referências à Costa da Guiné, e, sobretudo, a narração das viagens de NUNO TRISTÃO, de ALVARO FERNANDES, de ESTEVÃO AFONSO, de VALARTE, estas em 1446 e 1447, de CADAMOSTO em 1456 e de DIOGO GOMES no mesmo ano.

A *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, de Zurara, não indica qual o rio atingido por Nuno Tristão e onde pereceu com mais 19 companheiros.

As *Décadas de João de Barros*, historiador bastante consciencioso e geográfico, vem dizer-nos que esse rio é o Rio Grande — agora conhecido pelo Rio Gêba — a sessenta léguas de Cabo Verde. Não indica, porém, o nome do rio a que chegou a 2.<sup>a</sup> expedição à Guiné a que se refere Zurara no Capítulo 88 da sua crónica.

Barros relata contudo, ao referir-se a esta expedição, que alguns dizem que Nuno Tristão fôra morto «em o rio que ora chamamos de Nuno que é além do Rio Grande vinte léguas; e que desta morte de Nuno Tristão lhe ficou o nome que ora tem de Nuno». Mais tarde António Galvão e Damião de Gois repetem esta asserção.

Comparando, porém as diferentes distâncias indicadas pelos cronistas, os Roteiros, a natureza da costa, povos que a habitavam e o

## Revista da Cavalaria

carácter dos descobrimentos nesse período, chegar-se-á à convicção que Nuno Tristão não poderia ter alcançado o Rio de Nuno, mas, possivelmente, o Rio Grande, em 1446.

Outros navegadores com o nome de Nuno, tais como Nuno António de Gois e Nuno Fernandes de Baiã foram capitães de caravelas que demandaram aquelas paragens e algum deles poderia ter dado nome a esse rio, cuja descoberta foi depois atribuída a Nuno Tristão.

Quanto à diferença encontrada nas distâncias indicadas pelos diferentes cronistas, origem de várias opiniões sobre o local onde Nuno Tristão foi morto, é consequência da largura de muitas léguas atribuída à impròpriamente chamada foz do Rio Grande que fàcilmente comporta as sessenta léguas da *Crónica da Guiné*, de Zurara, as sessenta e tantas das *Décadas* de João de Barros e as sessenta e três ou sessenta e quatro do *de ritu orbis* do Esmeraldo.

Assim quer histórica, quer geográfica, e até lògicamente, — o que nos dá quase a certeza histórica — foi NUNO TRISTÃO ter sido o primeiro a atingir a nossa Guiné de hoje, em 1446, onde perdeu a vida.

Foi ele considerado «o mais persistente e activo de quantos capitães o Infante D. Henrique enviou ao reconhecimento dos litorais africanos», nos diz o ilustre professor e publicista Dr. Damião Peres.

Assim se chegaria às seguintes conclusões:

1.º — NUNO TRISTÃO, nas suas quatro viagens, foi o primeiro a dobrar o cabo Branco em 1441, a descobrir as ilhas de Gete e das Garças, na baía de Arguim, em 1443, a ter atingido a região do Senegal, terra de palmeiras, em 1444, chegando à nossa actual Guiné em 1446 onde foi morto, ele e mais 19 companheiros.

Este acontecimento não se deu, porém, no rio de Nuno ou de Nunes, a 30 km. além da fronteira Sul da nossa Guiné de hoje, nome posto e divulgado mais tarde na suposição de que foi ali que ocorreu. É de crer que foi no rio Grande que modernamente é conhecido pelo rio Geba da nossa Guiné, a cujo estuário chegou em 1446, conforme nos revelou o historiador e geográfico João de Barros.

2.º — ALVARO FERNANDES teria sido o segundo a atingir o extremo norte da nossa Guiné de hoje.

3.º — No mesmo ano de 1446, ESTEVÃO AFONSO alcançou o rio Grande ou de Geba, tendo desembarcado no mesmo local onde Nuno Tristão e seus companheiros foram mortos, e avançado pela terra dentro tendo sido também alguns mortos e feridos.

4.º — Quem primeiro fez uma referência pormenorizada da nossa Guiné de hoje foi o navegador LUIS DE CADAMOSTO.

## Revista da Cavalaria

De resto, a actual Guiné portuguesa faz parte da Grande Guiné que os portugueses iniludivelmente descobriram e dominaram cerca de cem anos, Guiné essa que ia desde o rio Senegal até à costa da Mina, não sendo portanto questão saber se ele só chegou ao Rio Gâmbia, como alguns querem, se ao Rio Grande da nossa Guiné de hoje. Foi ele quem descobriu a Guiné, e, portanto, essa glória lhe pertence, pelo que lhe prestamos agora patrióticas homenagens.

Eis porque se realizam este ano, de 1946, as Festas Comemorativas do V Centenário da Descoberta da Guiné portuguesa actual, que tão brilhante e patrioticamente a Sociedade de Geografia de Lisboa promoveu e está levando a cabo.

\*

Não conheceis a Guiné, assim julgo. Mas eu procurarei dar uma ideia: uma extensa planície com suaves ondulações dando aos nossos olhos panoramas aparatosos de côr e brilho, coberta de uma vegetação quase uniforme que na orla dos seus riquíssimos rios, de curvas caprichosas, marginados de mangais onde o ruidoso passaredo de plumagem multicolor dá uma fantasia celestial, toma aspectos de portentosa e rara beleza. Só no seu canto S.E. aparecem algumas altitudes que não pas-sam de 200 metros.

A terra e o homem formam uma paisagem de maravilha! Ela é entrecortada por um labirinto de canais que nos oferece o aspecto de um conjunto de grandes torrões vermelhos cobertos de uma luxuriante vegetação, formando ilhas como arrancadas à terra firme, boiando à tona de água, parecendo por vezes copas de corpóreas árvores arras-tadas pelas correntes dos rios.

Percorrendo esse ubérrimo solo pelas suas estradas, ora elas atravessam arrozais imensos cujos taboleiros, como espelhos, reflectem em fundo verde-claro, a luz do sol; ora passam através de extensos campos de amendoim tal qual uma passadeira sobre uma alcatifa de verdura; ora se vêem as lavras e culturas permanentes em derredor das moranças, aldeias indígenas que frágeis palissadas de verdes arbustos e cajueiros escondem, e dentro das quais se ostentam, sobranceiramente, as laranjeiras, as tangerineiras e limoeiros em flor, dando à vida uma natureza de aparência calma. Adorna o fundo da paisagem o limiar de palmeirais com a sua tonalidade verde-azeitona onde se recortam os troncos

## Revista da Cavalaria

esbeltos das palmeiras, formando, no cimo, ou uma coroa de folhas, ou então abrindo em leque, num perfil magestoso.

A Guiné é pois, um perene jardim, um imenso tapete multicolor que o sol, na sua majestade resplandecente, faz avivar, dando-lhe cores vivas donde parece brotar a vida exuberante da natureza.

E nesse cenário paradisíaco, nessa paisagem luxuriante que aparece o negro, o negro com o seu riso claro, riso transbordante de alegria e felicidade, ele sempre contente porque a terra lhe dá espontâneamente os seus tesouros.

Com efeito, a terra-mãe lhe proporciona uma opulência de bens para nada lhe faltar, tais como as essências vegetais que lhe fornecem a lenha para manter a lareira do seu lar sempre acesa e a madeira para a construção das suas palhotas e para o fabrico das suas canoas nas quais se desloca através do seu território servindo-se de numerosos rios e canais; as variadas culturas com que se alimenta, produtos que até lhe sobram de maneira a poder pagar fácilmente os seus impostos e a adquirir no comércio os adornos para as suas mulheres; não lhe falta a carne nem o peixe; e tudo isto, num clima que o dispensa de andar com a complicada indumentária que usamos; tão felizes, tão felizes que nunca necessitam de estender a mão à caridade pública.

Até na população, a Guiné é rica, tendo as vidas neccessárias para explorar a riqueza que a terra lhe oferece. Rica como não é S. Tomé que precisa importar braços de Angola e Moçambique, rica como não são estas a quem faltam homens para a exploração de toda a sua imensidade.

A juntar à rara beleza da terra, vem o pitoresco das suas gentes, das mais diversas e ignoradas origens, extraordinário mosaico de raças, de diversas religiões e diferentes hábitos, umas semi-cultas muito próximas de homens civilizados, outras semi-bárbaras, um pouco mais acima do que o homem primitivo.

Cerca de meio milhão de almas estão repartidas em 17 raças e sub-raças. Predominam, em número, os Balantas; e, a seguir, os Fulas, raça islamizada que conforme o seu cruzamento com os aborígenes assim se classificam em fula-pretos, fula-forros e fula-fulas. Vem depois os Manjacos, os Mandingas, Papeis, Brames, Bijagós, Felupes, Beafadas, Cunantes, Baiotes, Nalús, Sôssos, Cassangas, Banhuns e Saracolés, raças múltiplas e de características diferentes.

O Balanta é de todos o mais trabalhador, sendo o grande agricultor dos arrozais, tão activo como amigo de folgar, e que, pelos perigos que contém, considera o roubo como uma prova de valentia, astúcia e des-

## Revista da Cavalaria

treza; o Fula, é pastor, criador de gados; o Manjaco, marinheiro, por vezes agricultor, mas fora da sua região, aventureiro e em geral ébrio, entregando-se desmesuradamente ao capitoso vinho que extrai das suas palmeiras; o Mandinga, comerciante e artista; o Papel, trabalhando nos cais e fábricas; os Felupes, Baiotes, Banhuns e os Bijagós, entregando-se diàriamente à embriaguês pelo vinho de palma, sendo os mais refractários à civilização.

Mas apesar de tantas raças que antigamente se degladiavam ferozmente, agora vivem tranquilamente sob a nossa soberania, em perfeita calma, arroteando os seus campos, semeando e colhendo os produtos para a sua alimentação e para a exportação, principalmente do amendoim que na Guiné é conhecido sob o nome de mancarra, do arroz, do coconote e do óleo de palma. Campo aberto a todas as energias, a Guiné e os seus povos apresentam magníficas possibilidades. No passado, foi uma esperança; hoje, uma realidade, uma certeza para Portugal.

Mas para conquistar essa terra de exuberante riqueza, mas de natureza agressiva, que esforço formidável foi preciso, que soma de sacrifícios, de basto sangue vertido e de numerosas vidas perdidas! Para ganhar, a palmo e palmo, esse interior e dominar o seu selvático gentio, que torrente de sangue e dinheiro, que dispendio de energias e vontade, e que elevação patriótica!

Na Guiné, sempre se teve de lutar com o indígena, indómito, orgulhoso e valente, desde o dia em que pela primeira vez ali desembarcámos, e custou a vida a NUNO TRISTÃO e mais 19 companheiros, até ao snossos dias em que se dominou por completo a revolta sempre latente da ilha de Canhabaque, desde quando ficou generalizada em toda a Colónia a administração civil. Foi a última terra do ultramar a submeter-se inteiramente ao nosso domínio.

A nossa acção civilizadora tem sido uma obra maravilhosa, gigantesca, temerário cometimento em que porfiámos em chamar a nós, portugueses, e à Fé cristã, populações selvagens, levando-lhes os ensinamentos que constituem a sensibilidade portuguesa de justiça e de amor pela humanidade. E, assim, se immortalizou no Mundo o nome de Portugal, como país maravilhosamente dotado para colonizar, capaz pelo seu sentimento cristão de bondade de dar a essas almas bravias a protecção e a garantia necessária para, progressivamente, evoluirem para um estado social melhor.

A Guiné, longe desta boa e linda terra de Portugal, foi um terreiro de heroísmo onde benêficamente tem perdurado a ancestral vitalidade da colonização portuguesa e onde se regista, em blocos de sacrifícios e

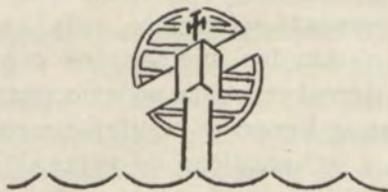
## Revista da Cavalaria

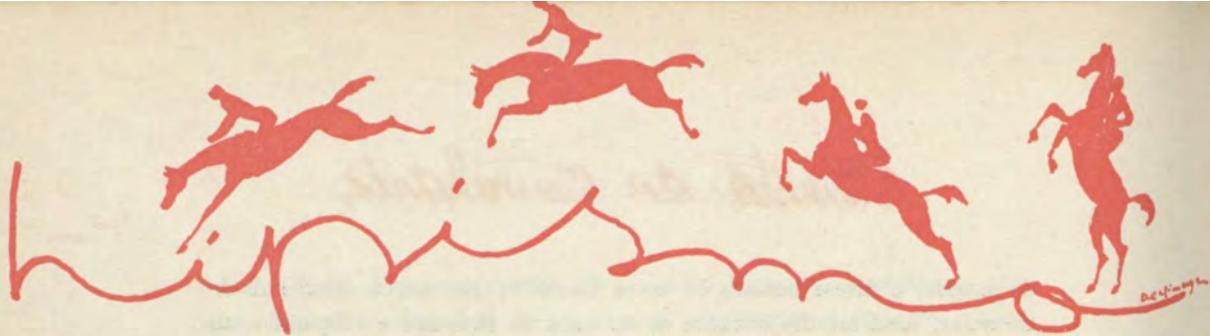
de sangue, a defesa heróica da nossa Bandeira que nunca deixou ali de tremular, nem mesmo durante os 60 anos de cativo e vilipêndio em que reis estranhos procuraram apagar a nossa nacionalidade. Assim a essa parcela do nosso Império se pode dizer que, desde há 5 séculos, foi sempre «Terra de Portugal».

Eram poucos os portugueses de então; e seremos poucos ainda hoje, mas os mesmos altos desígnios nos impõem um grande destino a realizar, cujos encargos constituem, na nossa firme consciência, um alto dever a cumprir. Talvez poucos povos tenham perante o Mundo um dever mais pesado e mais difícil a satisfazer; mas lembrai-vos, que somos descendentes daqueles que num gigantesco esforço fundaram um Império e que, para sermos dignos de usar o nome heróico de portugueses, temos de continuar, nós homens de hoje, a manter e a honrar a nossa Pátria.

Olhemos bem para o Ultramar que nos legaram envolvido num ambiente de beleza e de brilho pelos seus gloriosos feitos, para assim bem servir a nossa terra, prestigiando a civilização a que pertencemos.

A História do nosso Império cativa o espírito, e pena tenho eu da minha inteligência não saber reproduzir, com a côr e brilho próprios, aquele padrão histórico cujo 5.º Centenário hoje aqui se celebra. Mas, na ideia de bem servir e defender Portugal e seu Império a que um grande destino nos levou, património sagrado dos nossos Maiores, eu estou certo que continuaremos a sua Epopeia, não esquecendo que a ronda da Pátria a todos nos quer encontrar no seu posto, prontos, sem desfalecimentos, com muita Fé, dedicação e espírito de sacrifício, a dar o nosso sangue, e até a nossa vida se tanto preciso fôr, para que sejamos dignos de ter nascido nesta abençoada terra de Portugal.





# Concurso Hípico Internacional de Madrid

por \*

**N**a ampla e esplêndida pista da Casa de Campo teve lugar mais um concurso hípico de Madrid em que a participação de uma equipa do nosso País deu a categoria de internacional.

Às cómodas e bem delineadas instalações para a assistência — onde todos os pormenores foram cuidados — correspondia um campo de óptimas dimensões —  $193^m \times 95$  — e bom piso que permitia aos cavalos galopar francamente e abordar os obstáculos em boas condições.

Há hoje em Espanha um grande espírito reconstrutivo que leva não só a construir como a melhorar o que se vai fazendo; assim o actual campo de concursos, que tem 4 anos de existência, apresenta-se melhor cada ano. Agora fôra arrelvado e os obstáculos melhorados construindo-os de forma a que nos derrubes caísse só uma parte e não o todo, o que nos de grande frente se resume em colocar postes ao meio permitindo a substituição de varas de 6 metros por 2 com metade daquela dimensão, o que não apresentou qualquer inconveniente, evitou o constante partir de varas no decorrer das provas e deu melhor aspecto aos obstáculos pela uniformidade na altura.

## Revista da Cavalaria

Como obstáculos de terra, tão característicos dos concursos espanhóis, e acentue-se, em que os concorrentes põem à prova as suas qualidades de energia, vontade de vencer e decisão e também em que aos cavalos velhos ou sem sangue lhes é pedido um esforço superior às suas posses, apenas havia um modesto duplo de banquetas e uma banquetta italiana a 1<sup>m</sup>,40, obstáculo que tem a grande vantagem de permitir as mais variadas combinações.

Os percursos das diferentes provas estavam bem traçados mas com obstáculos de dimensões muito superiores ao habitual, o que deu ao concurso a categoria do mais forte dos últimos anos.

Como no ano anterior o programa dividia os cavalos em 2 grupos e só permitia a inscrição dos melhores nas provas internacionais; o que motivou a realização primeiramente de um concurso de provas nacionais que durou 4 dias e seguidamente a semana das provas internacionais.

À maioria das provas foi dada nomes de entidades oficiais, havendo taças para o vencedor de cada uma e que são entregues no campo com grande cerimoniais pela alta entidade a que diz respeito e que assiste ao decorrer da prova.

Recordamos a tribuna de honra sempre repleta de uma a duas dezenas de oficiais generais, de uniforme, assistindo ao decorrer das provas.

Um sistema de apostas nos vencedores dos grupos de cavalos, em que se apresenta dividido o programa, assim como no vencedor da prova, faz com que o público siga estas com o maior interesse. São as apostas que tornam possível a realização de tantos concursos em Espanha; no ano findo realizaram-se 27, segundo o boletim da Federação Equestre Espanhola.

Este ano alguns concorrentes espanhóis estavam fazendo em Madrid o seu 7.º concurso, sendo curioso registar que alguns não constam do boletim do ano anterior.

Notou-se este ano uma grande melhoria no conjunto dos cavaleiros espanhóis, verificando-se também um maior número de bons cavalos e progresso no ensino. Poder-se-á pensar que será resultado das centenas de cavalos irlandeses comprados pelo Estado, mas essa não é a razão pois quase todos esses cavalos são nascidos em Espanha e com mais ou

## Revista da Cavalaria

menos sangue inglês. A melhoria citada deve encontrar a sua explicação no número de concursos existentes no país vizinho.

Os cavalos irlandeses importados encontram-se mais atrazados do que os nossos; este ano apresentaram-se 24 no concurso, destacando-se uns 5 ou 6 com magnificas qualidades para obstáculos.

A equipa portuguesa não obteve classificações brilhantes, embora tivesse feito uma boa apresentação quer pela maneira como os officiais montaram marcando estilo, correcção e obediência aos princípios da equitação, quer pela forma como quase todos os cavalos se apresentaram, o que motivou as melhores referências à equipa, havendo quem justificasse com as estafadas palavras de «pouca sorte» os insucessos, esperando sempre ver chegar a desforra, o que não sucedeu.

As classificações obtidas pelos nossos representantes foram:

Cavalos	Diputa- cion	Ejército Español	Caza	Regula- ridad	Copa Genera- lissimo	Copa Madrid	Ganadores
<i>Xerez</i>	—	—	—	10. <sup>o</sup> 200	2. <sup>o</sup>	17. <sup>o</sup> 200	—
<i>Selecto</i>	—	—	—	—	—	—	—
<i>Gaza</i>	—	9. <sup>o</sup> 400	7. <sup>o</sup> 200	—	—	—	—
<i>Congo</i>	—	—	—	—	15. <sup>o</sup>	15. <sup>o</sup> 300	—
<i>Zuari</i>	—	—	—	7. <sup>o</sup> 300	9. <sup>o</sup>	13. <sup>o</sup> 300	—
<i>Tete</i>	5. <sup>o</sup> 300	—	—	—	7. <sup>o</sup>	11. <sup>o</sup> 300	4. <sup>o</sup> 700
<i>Raso</i>	—	3. <sup>o</sup> 800	10. <sup>o</sup> 200	—	13. <sup>o</sup>	12. <sup>o</sup> 300	—
<i>Vouga</i>	6. <sup>o</sup> 200	—	—	11. <sup>o</sup> 200	—	—	—
Soma	500	1.200	400	700	—	1.500	700

## Revista da Cavalaria

A verdade é que embora este ano, logo em Janeiro, tivesse sido indigitada a constituição da equipa nacional vários motivos dificultaram melhores classificações em Madrid: um inverno rigoroso que não permitiu a realização de treinos de conjunto, a substituição, à última hora, de 2 oficiais que por motivos de serviço se não puderam deslocar, o impedimento por motivo de doença de 2 dos nossos melhores cavalos e ainda o facto de algumas montadas se não apresentarem fáceis de conduzir.

Os treinos em Madrid, antes do concurso, tão satisfatórios foram que permitiram ainda prever uma boa classifica-



*A Equipe Portuguesa que tomou parte no Concurso Hípico Internacional de Madrid, acompanhada do oficial às ordens, comandante Kirpatrick*

ção para a equipa e, apesar de tudo, se o concurso tivesse sido organizado em condições idênticas aos dos anos anteriores assim possivelmente teria sucedido.

No final e bem observada a situação, foi o facto da surpresa dum concurso com grandes obstáculos, para que os nossos representantes não estavam preparados, o verdadeiro motivo das suas fracas classificações.

Só os percursos com grandes obstáculos permitem fazer cavaleiros de concurso; os pequenos obstáculos apenas servem para manter o gosto pelo hipismo naqueles que o praticam.

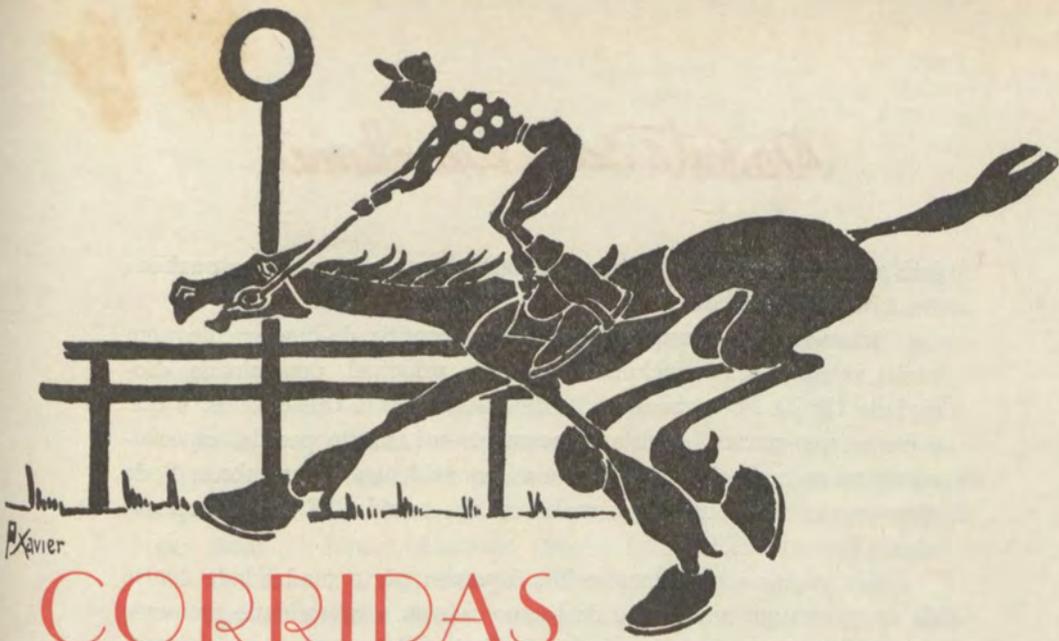
## Revista da Cavalaria

Embora de todos seja conhecida a maneira carinhosa como a equipa portuguesa é recebida e tratada em Espanha, tanto pelo elemento oficial como por particulares, a verdade é que parece em cada ano haver capricho em melhor a homenagear.

Não faltaram convites para aperitivos, almoços, jantares, etc.; recordamos um Domingo passado numa lindíssima vivenda no alto da Serra do Guadarrama onde não faltava a piscina e um formoso grupo de senhoras que tanta graça dava ao ambiente.

Seria ingratidão de cavaleiros não mencionar uma visita a Alcalá-Henares onde nos foi permitido ver, num amplo campo de manobras, dois regimentos a cavalo a sete esquadões cada — 2 grupos a 3 esquadões e 1 esquadão de metralhadoras e engenhos —, desfilar diante da equipa.





# CORRIDAS

PRIMAVERA DE 1946

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA

Embora seja lugar comum a afirmação de que as corridas de cavalos no nosso País não passam da mediocridade, ainda não julgamos assaz explorada esta verdade. Todos os críticos têm sido duma grande indulgência. Pela nossa parte, especialmente depois de ter visto os «meetings» ingleses e irlandeses, que despertam incalculável interesse e movimentam milhares de libras em apostas, cada vez nos persuadimos mais de que qualquer analogia entre as «correrias» realizadas no Jockey Clube e as verdadeiras corridas de cavalos é simples coincidência... E mesmo, quando houver coincidência, estamos dispostos a retirar tudo quanto dizemos !

Acreditem: estamos longe, muito longe mesmo, de conseguir reunir no nosso Hipódromo os elementos indispensáveis para tornar apreciada, junto do grande público, a bela modalidade do Hipismo a que em França — outro País onde adquiriu espantoso desenvolvimento — che-

# Revista da Cavalaria

gam a chamar «le sport légitime». E terreno que não possua as qualidades é de sáfara colheita...

Notou-se, por exemplo, uma enorme penúria de concorrentes; em várias competições — incluindo a corrida principal, denominada «Sociedade Hípica Portuguesa» — alinharam somente três cavalos, o que é menos que menos. A pista francamente má, muito pesada, especialmente na recta final, deu origem a vários acidentes em membros. Pode dizer-se que não houve jogo, mola real das corridas. E isto são apenas alguns pormenores...

Nós vemos o problema assim: é preciso pôr a modalidade dentro da época em que vivemos e de harmonia com a necessidade premente de valorizar as corridas de cavalos em Portugal! Andamos positivamente atrasados. E é urgente e inadiável que tudo se modifique. Uma modificação radical. Pense-se a sério no assunto ...apesar de Oscar Wilde ter afirmado que «pensar é o que há de menos saudável no Mundo e morre-se disso como de qualquer outra doença»...

É possível que, com estas palavras alinhadas com um certo esforço, já tenhamos dito demais. É um contra-senso, de facto, ser encarregado de uma crónica ligeira e, afinal, tratar do caso a sério, embora em tom superficial. Foi sem dar por isso. Por consequência, temos de reagir. Compenetrarmo-nos única e exclusivamente da missão. Vamos, então, ao relato das provas — mas sem tendências críticas.

## 1.<sup>a</sup> jornada

1.<sup>a</sup> corrida — «Cascais». Concorrentes: 12.

Como havíamos previsto, foi a competição mais animada do programa.

Depois duma falsa partida, os doze cavalos iniciaram a corrida em denso pelotão, comandado por *Queza* (F. Farrusco) e *Czevitch* (C. Azevedo). Na última curva começaram a definir-se posições: *Czevitch* destacou-se ligeiramente, seguido por *Garfe* (H. Calado) e *Esquecido* (V. Matos). No final uma cabeça, se tanto, separava o segundo do primeiro; dois comprimentos entre terceiro e segundo. Depois um numeroso grupo com *Fiador II* (B. Cunha), *Lajão* (J. Ramos), *Jafariz* (D. Silva), *Queza*, *Jafeiro* (A. Romeiras), *Luzeiro* (R. Silveira) e *Hussar* (M. Cerqueira), por esta ordem se não nos enganamos. Um pouco atrás, *Neossine* (M. Dias) e *Neoliss* (A. Silva).

## Revista da Cavalaria

Distância: 1.200 m. Tempo: 1 m. 28 s. e  $\frac{2}{5}$ . Velocidade: 818 m/m.  
Aposta mútua: *Cazevitch*, vencedor 1/26,3 (excelente percentagem), classificado 1/2,7. *Garfe*, classificado 1/2,3. *Esquecido*, classificado 1/2,1.

2.<sup>a</sup> corrida — «Granja». Concorrentes: 5.

*Diabo* (V. Matos) e *Dunquerque* (M. Dias) vieram juntos até à recta final. Por fim *Diabo* passou o seu rival e ganhou por um escasso comprimento. Em terceiro, a dez metros, *Ezamba* (J. Barreto) seguido por *Beijo* (F. Lima). Atrazado, *Izagod* (M. Ferro).

Distância: 1.200 m. Tempo: 1 m. e 25 s. Velocidade: 847 m/m.

Aposta mútua: *Diabo*, vencedor 1/2,6, classificado 1/1,2. *Dunquerque*, classificado 1/1,2.

3.<sup>a</sup> corrida — «Vila do Conde». Concorrentes: 5.

O estreante *Humbe* (H. Calado), com uma saída rápida, colocou-se à cabeça e terminou folgado, com quinze metros de avanço sobre os três seguintes. Os postos de honra foram disputadíssimos: *Abrolho* (M. Cerqueira) e *Bussaco* (H. Margaride), que tiveram um final bonito, conseguiram bater sobre o poste de chegada *Phoebus* (V. Matos), que tinha feito toda a corrida em segundo lugar. Mais atrás, *Almansor* (R. Silveira).

Distância: 1.500 m. Tempo: 1 m. e 46 s. Velocidade: 849 m/m.

Aposta mútua: *Humbe*, vencedor 1/1,3, classificado 1/1,4. *Abrolho*, classificado 1/3,2.

4.<sup>a</sup> corrida — «Campo Grande». Concorrentes: 5.

A primeira passagem pelas tribunas, iam juntos *Ninotchka* (Norte), *Sagunto* (J. Vicente) e *Ceylon* (F. Lima) e um pouco atrasados *Absténico* (M. Correia) e *Saturno* (Adelino). Na recta contrária, *Saturno* conseguiu passar todos os adversários num óptimo estilo. Em segundo passou a meta *Ninotchka*. *Ceylon* e *Absténico* travaram boa luta para o terceiro lugar, com vantagem para *Ceylon*. Por último, *Sagunto*.

Distância: 1.800 m. Tempo: 2 m. e 4 s. Velocidade: 871 m/m.

Aposta mútua: *Sagunto*, vencedor 1/5,7, classificado 1/2,1. *Ninotchka*, classificado 1/1,6.

5.<sup>a</sup> corrida — «Belém». Concorrentes: 4.

Henrique Calado, com a sua precisão habitual e sem se deixar impressionar pela partida rápida de *Idolo* (R. Almeida), levou o formidável *Batedor*, com uma acção longa e poderosa, a bater largamente — quase uma centena de metros — os mais próximos rivais: *Jalouse* (G. Campos) e *Lord* (A. Silva).

Distância: 2.000 m. Tempo: 2m., 27 s. e  $\frac{2}{5}$ . Velocidade: 816 m/m.

# Revista da Cavalaria

Aposta mútua: *Batedor*, vencedor 1/1,4, classificado 1/1,1. *Jalouse*, classificado 1/1,2.

6.<sup>a</sup> corrida — «Escola do Exército». Concorrentes: 11.

Uma competição muito interessante como estímulo para os futuros oficiais de cavalaria, mas que não tinha categoria para encerrar a jornada.

Classificaram-se: *Cliper* (L. Ferreira), *Velhote* (C. Freire), *Vitorioso* (X. Brito) e *Ardiloso* (N. Almeida).

## 2.<sup>a</sup> jornada

1.<sup>a</sup> corrida — «Mafra». Concorrentes: 8.

Depois de uma partida má, em que *Xiba* (M. Cunha) e outros ficaram atrasados, *Hussard* (M. Cerqueira) colocou-se à cabeça e deu a ilusão que ganharia. Na recta final, porém, foi ultrapassado por *Dunquerque* (M. Dias) e *Diabo* (V. Matos). Sobre a meta as distâncias eram de um comprimento entre 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> e de dois comprimentos entre 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> Depois, *Cazevitch* (C. Azevedo), *Fiador II* (B. Cunha), *Ezamba* (J. Barreto), *Luzeiro* (H. Calado) e *Xiba*.

Distância: 1.500 m. Tempo: 1.50 <sup>2</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 818 m/m.

Aposta mútua: *Dunquerque*, vencedor 1/1,3; classificado 1/1,3. *Diabo*, classificado 1/1,2. *Hussard*, classificado 1/3,4.

2.<sup>a</sup> corrida — «Fonte Boa». Concorrentes: 4.

Durante meia hora *Esquecido* (J. Desidério), *Garfe* (M. Correia) e *Lajão* (J. Amaro) foram juntos, apenas com *Géque* (J. Filipe) atrasado. Na subida para a última curva *Lajão* ficou para trás. À chegada, *Esquecido* precedia de trinta metros *Garfe*, que por sua vez batia *Géque* por quarenta.

Distância: 1.500 m. Tempo: 1.51 <sup>3</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 810 m/m.

Aposta: *Esquecido*, vencedor 1/2,5; classificado 1/1,4. *Garfe*, classificado 1/1,4.

3.<sup>a</sup> corrida — «Alter». Concorrentes: 3.

*Fiandeiro* (J. Vicente) e *Dique II* (J. Delgado) fizeram um passeio pela pista, a velocidade moderada. Perto da meta, o primeiro adiantou-se de um comprimento. *Neoliss* (R. Pereira), atrasada desde a partida.

Distância: 1.800 m. Tempo: 2.16 <sup>4</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 788 m/m.

Aposta: *Fiandeiro*, vencedor 1/1,8.

# Revista da Cavalaria

4.<sup>a</sup> corrida — «Rio Frio». Concorrentes: 3.

Os p. s. i. de Santos Jorge destacaram-se desde início. No fim, *Saturno* (Norte) ganhava por vinte metros a *Ninotchka* (Adelino). *Humbe* (J. Amaro), que não conseguiu acompanhar os animais de puro sangue, entrou com uma centena de metros de atraso.

Distância: 2.000 m. Tempo: 2.13. Velocidade: 902 m/m.

Aposta: *Saturno*, vencedor 1/3.

5.<sup>a</sup> corrida — «Torres Novas». Concorrentes: 5.

A primeira passagem pelas tribunas iam pela ordem: *Abrolho* (M. Cerqueira) e *Jalouse* (T. Lopes); *Lord* (A. Silva), *Batedor* (C. Barrento) e *Absténico* (H. Calado). Na recta final, *Batedor* (C. Barrento) e *Absténico* estavam destacados e em luta cerrada para o primeiro lugar. Na meta, *Absténico* batia o seu rival por dois comprimentos.

*Abrolho* colocou-se em terceiro, a três comprimentos de *Batedor*. Depois, *Jalouse* e *Lord*.

Distância: 2.400 m. Tempo: 2.56 <sup>4</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 814 m/m.

Aposta: *Absténico*, vencedor 1/3,4; classificado 1/1,3. *Batedor*, classificado 1/1,2.

## 3.<sup>a</sup> jornada

1.<sup>a</sup> corrida — «Santarém». Concorrentes: 6.

Foi uma competição emocionante em que *Diabo* (J. Filipe), num supremo esforço, conseguiu bater *Dunquerque* (M. Correia) por um nariz. Apenas com uma cabeça de diferença, *Fiandeiro* (J. Vicente). Nos restantes lugares, *Esquecido* (J. Desidério), *Dique II* (J. Delgado) e *Géque* (J. Custódio).

Distância: 1.600 m. Tempo: 1.51 <sup>2</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 865 m/m.

Aposta: *Diabo*, vencedor 1/4,8; classificado 1/1,7. *Dunquerque*, classificado 1/1,7.

2.<sup>a</sup> corrida — «Vila Franca». Concorrentes: 5.

A corrida destinada a incitar os criadores, que poderia ter sido muito interessante, apenas concorreram cavalos do dr. Emílio Infante e da Herdade do Pinheiro. Lamentável esta ausência dos restantes lavradores...

*Estimada* (J. Vicente) ganhou sobre a linha, por escasso meio comprimento, a *Beijo* (J. Inácio). Em terceiro, a dois comprimentos, *Fada* (J. Desidério). Depois, *Grilo* (J. Delgado) e *Glorioso* (J. Custódio).

# Revista da Cavalaria

Distância: 1.200 m. Tempo: 1.27 <sup>3</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 829 m/m.

Aposta: *Estimada*, vencedor 1/2,8; classificado 1/1,4. *Beijo*, classificado 1/1,6.

3.<sup>a</sup> corrida — «Turf Club». Concorrentes: 4.

*Absténico* (H. Calado), desembaraçando-se de todos os adversários, ganhou folgado por dez metros. Muito emotiva a luta para o segundo posto. *Bussaco* (H. Margaride) deixou-se passar na curva por *Sagunto* (V. Matos); depois, com um lindo final, aproximou-se novamente; mas na meta *Sagunto* tinha ainda meio comprimento de avanço. *Almansor* (M. Cerqueira) ficou para trás.

Distância: 1.600 m. Tempo: 1.49 <sup>4</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 873 m/m.

Aposta: *Absténico*, vencedor 1/1,7; classificado 1/1,3. *Sagunto*, classificado 1/1,7.

4.<sup>a</sup> corrida — «Soc. Hípica Portuguesa». Concorrentes: 3.

Apresentava um certo interesse em razão da luta de *Batedor* (J. Amaro) com os cavalos de puro sangue. Afinal o argentino foi batido, incontestavelmente, por *Ninotchka* (Adelino). A chegada, cinco metros os separava. Mas o que também é incontestável é que o «jockey» vencedor cometeu irregularidades!

A mais de dez metros de *Batedor* entrou *Saturno* (Norte).

Distância: 3.000 m. Tempo: 3.32 <sup>1</sup>/<sub>5</sub>. Velocidade: 849 m/m.

Aposta: *Ninotchka*, vencedor 1/3,1.

5.<sup>a</sup> corrida — «Cidade de Lisboa». Concorrentes: 6.

Depois duma partida laboriosa, quando passaram a primeira vez as tribunas vinham pela seguinte ordem: *Ceylon* (H. Margaride) e *Humbe* (H. Calado); *Jalouse* (T. Lopes) e *Abrolho* (M. Cerqueira); *Lord* (A. Silva) e *Arzila* (M. Dias). Depois, os dois primeiros «aceleraram» — e foi uma desilusão para os partidários de *Humbe* que foi batido, num estilo impressionante, por *Ceylon* (dez metros). No terceiro lugar, a quinze metros, classificou-se *Abrolho*. Terminaram depois, *Jalouse*, *Lord* e *Arzila*.

Distância: 1.800 m. Tempo: 2.03. Velocidade: 877 m/m.

Aposta: *Ceylon*, vencedor 1/3,6; classificado 1/1,5. *Humbe*, classificado 1/1,3.

6.<sup>a</sup> corrida — «Colégio Militar». Concorrentes: 9.

Foram premiados: 1.º, *Trovão* (Falcão); 2.º, *Fugosa* (P. Gama); 3.º, *Desertor* (S. Faro).

# Concurso Hípico Internacional de Lisboa

pelo Capitão JOSÉ BELTRÃO



Quando o barco chega ao porto são e salvo é caso para felicitar a tripulação e por isso apresento os meus cumprimentos à direcção da Sociedade Hípica Portuguesa que realizou a maior viagem do ano de 1946 — O Concurso Internacional.

Tenho sido ouvido nos anos anteriores e algumas das minhas sugestões foram adoptadas pelo

que lhe estou muito grato. Por essa razão ninguém veja na minha crítica qualquer intenção malévola tanto mais que me ligam laços de sólida amizade aqueles que empregam toda a sua boa vontade e maior esforço na sua organização.

Pena foi que a chuva, tão benéfica para os nossos campos, assolados por uma sede horrível, não permitisse a realização do Concurso da Primavera donde com certeza se tirariam conclusões para outras provas e evitariam erros que possivelmente não se cometeriam.

## Revista da Cavalaria

Caíu muito bem aos aficionados — como era de prever, só eles compareceram — a efectivação de provas na parte da manhã o que deu lugar a não aborrecer o público que ali vai mais pela reunião do que propriamente pela modalidade do desporto. É justamente esse, o mais melindroso mas mais numeroso, a quem convém cultivar e agradar para que haja maior animação.

Verifiquei que este ano muitas pessoas saíram sem aquele aspecto fatigado dos anos anteriores dumas provas que nunca mais acabavam.

Alguma coisa se avançou e se o campo tomar um aspecto mais agradável, o que é possível, teremos público sem o qual não pode haver brilho e entusiasmo indispensáveis em qualquer espectáculo.

Diz-se que em Portugal não há gosto pelo hipismo mas, com o acesso e conjunto do nosso campo — que não é dos melhores — não se pode exigir mais. Atrevo-me a afirmar que em tais circunstâncias públicos doutros países, onde há grande interesse, talvez não fosse tão numeroso como o nosso que nos honra com a sua presença. É caso para dizer — vão lá para comer o mel que não lhe damos.

\*

O campo de obstáculos necessita, com a maior urgência, de ser cuidado. A hipótese de mudança — que julgo não acontecer — nada impede de, quanto antes, ser abastecido de água da Companhia porque a canalização também serve para outro.

Não se concebe que Lisboa não tenha um campo relvado. Perdoem-me tocar no assunto mas este ano não teve justificação gradar o campo. Os buracos tinham desaparecido regando-o com os carros de água que lá vi durante vários dias, amolecendo a terra e com o escalracho existente não havia perigo de ficar escorregadio.

O piso é o mais importante e difícil de conseguir e francamente na véspera inutilizar o trabalho dum ano inteiro, não está certo. Não me arrependo de sugerir que é nele

## Revista da Cavalaria

que se devem gastar a maior parte dos fundos disponíveis da S. H. P.

Já nesta Revista contei a história do jardineiro escossês e o tempo preciso para se conseguir o piso da pista de Chantilly. Também não desejo recordar os numerosos cavalos que se têm inutilizado quer na pista do concurso quer na do treino que chegou ao último dos abandonos. Mas temos uma sede luxuosa — onde não vai ninguém — com dois contínuos para limpar cinzeiros onde não há pontas de cigarros e não temos alguém no campo de treino que nos valha numa queda perigosa, nos levante uma vara derrubada, nos modifique os saltos ou que arranje aquilo que foi escangalhado, muitas vezes, por quem não deve ali saltar — pelo menos sem ser acompanhado por um dono da casa.

Isto não vem de agora, mas muito mais de trás e tem que ser modificado — esperamos que seja feito desta vez. Ninguém tem culpa, mas alguém tem que se resolver a pensá-lo e a executá-lo.

O campo de treino só pode ser situado na frente das boxes porque os empregados não podem estar constantemente a ir e vir ao hoje existente. Deve ser charruado e gradado constantemente para que não se inutilizem os cavalos que tão caros custam, evitando desgostos a quem os estima.

Ali pode ser vigiado e assistido não havendo perda de tempo da parte do cavaleiro e do empregado.

Com um piso verde e elástico todos os obstáculos estão bem. Mas não é sómente dentro do campo que o escalracho é necessário — que se muda tão bem como a canalização ou cadeiras — é na pelouse e em toda a parte para que haja leivas para cobrir aquelas partes que as travagens dos cavalos estragaram e, menos pó.

Dentro do possível os percursos estavam bem, talvez com um nível baixo para um Concurso Internacional. A «omnium» — já do antecedente — mais difícil do que as outras provas — na proporção bem entendido — foi a única que esteve à altura do título do Concurso.

Ainda voltando ao campo vejo indispensável mudar a vala mais para dentro. O público gosta de ver e dá mais atenção aos últimos saltos, no que tem dificuldade por estar encostada à vedação.

## Revista da Cavalaria

Pretendeu-se fazer novidade das cristas e do pseudo-enterrado, mas as suas barbas brancas, apesar de bem rapadas viam-se à légua.

Este obstáculo não é para um Concurso Internacional. Há muito que se verificou que este e outros saltos dão vantagem ao habilidoso em prejuízo de grande cavalo que por vezes ali toca, motivo das suas faculdades. Ora num C. I. deve por-se à prova a classe dos animais que não é mais do que um conjunto de potência, elasticidade e estilo.



*Tenente Barros e Cunha no «Jocoso» vencedor da Prova «Adido Militar Espanhol» (Regularidade)*

Na provincia, quando já vêm detrás, está bem, mas no C. I. da Rainha do Atlântico cuja tradição foi sempre apresentar novidades aos outros e guardar as antiguidades nos seus lindos museus — não.

Os cavaleiros de Portugal têm génio e fantasia de sobra para mostrar aos outros coisas nunca vistas ou mesmo pensadas.

De resto da tradição só se guarda o bom. Bem lindos eram os antigos uniformes com que os nossos maiores se cobriram de glória mas já não servem; as suas cores vistosas e a incomodidade das suas golas aboliu-os completamente do campo de batalha.

Nós os portugueses não devemos tocar na tradição em que somos riquíssimos — deixamos isso para os outros exac-

## Revista da Cavalaria

tamente como o verdadeiro fidalgo que não fala de nobresa, o bravo que não conta as suas façanhas, o génio que não se refere a inteligência, etc.

Indo buscá-la muitas vezes batemos em nós próprios — damos lugar a que os outros digam: falam do passado porque o presente é fraco — e não é... E... a propósito quando teremos um cronómetro eléctrico? Acabemos também com esta tradição que já foi interrompida por pouco tempo.

Como pode ser feito um Concurso Internacional onde há provas da categoria «Velocidade» sem êle?

Eis uma pergunta com resposta difícil, que tem dado lugar a insinuações que só se podem evitar com a sua presença.

A modalidade dos percursos das amazonas e discípulos como já se tinha visto acabou com as correrias loucas e não houve acidentes com o que muito me regosijo.

\*

Boa matéria prima é a dos nossos cavaleiros. Se Portugal fosse tão rico nas outras poderia desafiar o Mundo inteiro que ganharia. Os portugueses competiram nas pistas mais exigentes e com montadas inferiores nunca ficaram para trás, pelo contrário, fizeram-se sempre notar pelo seu espírito combativo.

Neste momento, crítico, tenho alguma coisa a dizer? Sim — uma coisa é a demonstração — outra é a prova — luta — onde se manifesta a personalidade.

Há muito que verifico a preocupação da correcção em prejuízo da peleja.

Todo o cavaleiro, salvo raras excepções, deve entrar na pista para bater o adversário e para isso, discretamente e dentro das leis da honra, tudo é permitido.

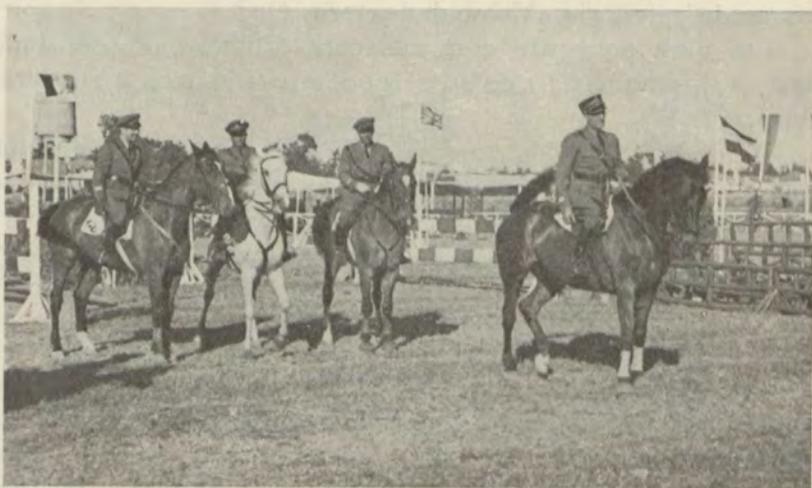
Impossíveis não se podem fazer — pretender conduzir um cavalo em bridão quando está provado que essa emboadura não dá resultado, não é de insistir.

Já aqui me referi ao assunto; raríssimos são os cavalos em que dá resultado. Se tiverem trabalho de ver revistas

## Revista da Cavalaria

que mostram fotografias dos grandes Concursos Internacionais verão que raros são os cavalos em bridão. Há quem o apresente com instrumentos ocultos muito mais bárbaros do que o honesto freio e bridão — focinheiras e rosetas que escondem coisas que não me atrevo a descrever.

Para lutar impõe-se uma embocadura que domina o cavalo — não pensar na quase totalidade dos obstáculos — e escolher o melhor caminho. As intervenções, quando a fazer, só preocupam deante do salto que está na frente —



*A Equipe portuguesa, Major Helder Martins, Capitães Pimenta da Gama e José Carvalhosa e Tenente Joviano Ramos, vencedora da «Taça de Ouro da Península»*

não se devem evitar logo que não haja impulsão ou equilíbrio (escolham como quiserem, porque vendo bem, uma não existe sem a outra e no galope de 400<sup>m</sup> por minuto não se distinguem).

Dizia-me um grande mestre da arte militar todoo General que não arrisca pode não perder mas nunca chega a ganhar.

Aqui em certos casos quem não arrisca perde com certeza e é exactamente no arriscar que está o interessante. O amor à responsabilidade, qualidade indispensável para cumprir as difíceis missões do cavaleiro, manda que se diga: «fiz esta intervenção porque a senti necessária».

## Revista da Cavalaria

Tudo o que diz respeito a Cavalaria «sente-se» antes de mais nada e quem está metido na situação «sente-a» melhor que ninguém. É digna de crítica a «inacção».

Como salta um cavalo? Preocupado com três factores:

- 1.º — Mão do cavaleiro «além» da qual não passa;
- 2.º — Perna ou espora do cavaleiro «aquem» da qual não passa;
- 3.º — «Receio» de tocar no obstáculo.

Factores estes de que nos servimos para montar como diz o grande Capprilli; «senza fare niente» que não é não fazer nada, mas tudo, quando necessário, para que o cavalo vá sempre equilibrado.

Entre nós pensa-se que intervir é actuar de mão. Intervir, é empurrar e opor a mão com diversas «nuances» dependentes da sujeição e finura do cavalo. É claro que a maior parte das vezes, devido à perfuração do cavalo, é mais vulgar a opposição de mão, mas sempre seguida da acção de perna ou de assento.

Já talvez estou aborrecendo com estas observações, e termino assim: «Quando se sentir que vai mal, fazer tudo para que vá bem». «Montar no treino da mesma forma que na prova, quer dizer: deve-se também, quando necessário, intervir». «A embocadura quem a escolhe é o cavalo e não nós». «Tão bonito é um cavalo em bridão, freio-bridão, etc. o que o faz belo é a harmonia do movimento ou salto sairem numa forma elástica e fácil».

Não posso deixar de salientar, e com grande prazer, a forma como o Tenente Miranda Dias se apresentou este ano.

Depois da desastrosa queda que sofreu num treino em Mafra, constitue um exemplo para todos nós, a decisão, moral e perfuração com que abordou todos os obstáculos, conduzindo com finura e oportunidade dignas de menção o seu cumpridor, mas modesto *Brioso III*. Ainda é para notar que onde o vimos brilhar mais foi exactamente na prova em que os obstáculos tinham maiores dimensões.

## Revista da Cavalaria

Rodrigo de Castro Pereira não podia faltar ao Grande Prémio e assim fez desta prova o seu «ensaio» no *Tobruk* e... com um pouco de sorte repetia a façanha do ano anterior — Bravo.

\*

Os cavalos!!!. Uns em melhor, outros em pior forma, o que praticamente vem a dar a mesma média. Nada de novo para registar — os novos ainda estão longe de nos poder orientar daquilo que será o seu rendimento máximo.



*Comandante Nogueiras no «Ranchero», vencedor do «Grande Prémio de Lisboa»*

Apenas *Tafara* se manifestou mais elástica que seus companheiros.

Com irlandezes é mais difícil de fazer previsões como já disse nestas páginas. São muito lentos para se fazerem compreender e admirar.

A nossa situação de cavalos é na quantidade, como nunca vi em Portugal, mas na qualidade deixa muito a desejar.

Não temos d'aqueles cavalos — como já houve entre nós — com qualidade.

Chamo de qualidade aqueles que têm umas faculdades ocultas que utilizam em certas circunstâncias. Animais que quando se vêem comprometidos se atiram para cima evitando

## Revista da Cavalaria

o toque de anteriores, que estendendo o pescoço se deslocam pelo ar cobrindo todas as circunstâncias e com golpes de espinha, que às vezes deixam o cavaleiro em maus lençóis, livram os posteriores de todas as varas.

Desculpando as faltas do cavaleiro, corrigindo-as mesmo, tirando-lhe as rédeas das mãos quando este não cede, poucas são as vezes que utilizam muito o pescoço. O cavalo que utiliza muito o pescoço tem em geral poucos meios. Aquele que salta naturalmente, sem esforço, emprega-o quase com as mesmas oscilações de galope.

Chegou o momento de definir o que são faculdades para Concursar. Usa-se com frequência também o termo «poder». Mas «poder» para puxar à carroça, «poder» para correr, «poder» para tourear e «poder» para concursar são «poderes» muito diferentes.

Primeiramente é preciso excluir daqui cavalos que «passam» por cima dos obstáculos. Partindo do parado não aproveitam a melhor faculdade do grupo daquelas que compõem o poder para concursar e que chegam a ganhar prémios mas não são dignos de «senhoria». São estes exactamente os que mais se servem do pescoço.

«Poder» para concursar é apenas uma coisa — agilidade no galope.

Todo o animal que tem o esqueleto com ângulos para galopar, uma estatura regular e harmonia nas formas sendo ágil é sempre um concursista.

Alguns há que passam grandes dimensões mas por não serem ágeis não têm a tal faculdade do concursista que evita o derrube em condições más.

Dizia então ágil — só ele depressa, devagar ou em galope normal se descola do chão sem esforço chegando ao fim do percurso sem fadiga.

Se naturalmente tem pescoço estendido assim vai, se o tem mais alto ou mais baixo assim o leva.

A agilidade reúne, equilíbrio, força no movimento e descontração permitindo-lhe esta última dispor de qualquer parte do corpo sem prejuizo do movimento que está executando. O cavalo concursista «empurra-se» e «arrasta-se» conforme lhe convém e geralmente faz as duas coisas ao mesmo tempo.

## Revista da Cavalaria

Têm-se visto cavalos ágeis, como são por exemplo os cavalos de toiros, mas não saltam. São ágeis no trote, nas andaduras em que os vemos fugir ao toiro, fazendo aquelas peripécias que nada têm de clássico e que são «arrastadas» e não «empurradas». Brilhantes no piaffé, na passage e no trote espanhol mas inferiores e contraídos no galope que quando natural nunca tem tres mas sim quatro tempos.

O concursista é ágil no galope, por isso se permite fazer todas as fantasias antes e durante o salto.

Esteve neste concurso um animal duma qualidade extraordinária. Refiro-me a *Reina* que mais tinha de gazela do que de égua. Bastante tarada, com a sua agilidade dominava os saltos com um à vontade que fazia espanto, e permitia-lhe saltar quando um outro cavalo, naquele estado, não daria um passo.

Para a minha maneira de ver foi a rainha da nossa pista. Com mais prática será temível porque lhe é indiferente a velocidade e o género de obstáculo.

Dirão. E o *Quorum*? — Sem dúvida grande cavalo, mas não tem a agilidade e por consequência a adaptação de *Reina*.

Deus permita que num futuro muito próximo veja em Portugal alguns animais da categoria dela.

\*

A equipe espanhola deu o maior brilho às provas. Os seus cavaleiros onde incluo o seu chefe, são sobejamente conhecidos para que precisem de apresentação ou dos meus adjectivos.

Cada um com a sua personalidade hipica nos fez passar momentos agradáveis e... alguns sustos.

Os meus cumprimentos ao Coronel Letona, Tenente-Coronel Navarro, Comandantes Muñiz, Ordovaz e Nogueras que fica proibido de ganhar outra vez o Grande Prémio.

Resta-me felicitar todos aqueles que foram vencedores. Quem venceu actuou bem — Poderia não ter sido correcto mas teve a inspiração necessária para saber e «querer vencer».

Um percurso com animação e com vida tem peripécias que originam atitudes incorrectas e descompostas que por

## Revista da Cavalaria

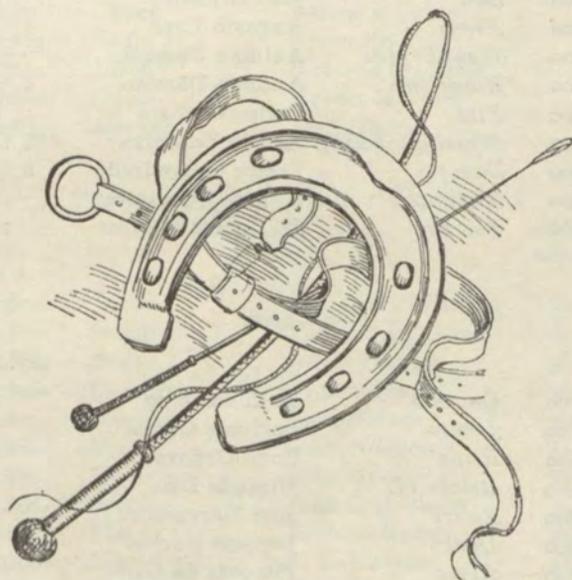
sua vez trazem ao cavaleiro uma reacção, ao compor-se, que transmite uma energia mais eficaz e oportuna do que todos aqueles processos clássicos de dar impulsão, que não é mais do «querer».

Essa oportunidade não foi «sem querer». Nada se faz «sem querer» como é vulgar dizer. O «sem querer» é uma desculpa que dão os inferiores para explicarem aquilo que não deviam fazer. Condenam o mais interessante do ser vivo — o instintivo — o comandando pelo sub-consciente.

Querer é impulsão, é vontade de fazer algo.

No dia da Vitória incutiram aos seus cavalos o «querer saltar» — que eles não gostam nada.

E... nada mais.



# Revista da Cavalaria

## Concurso Hípico Internacional Oficial de Lisboa — 1946

### RESULTADOS

#### Prova S. N. I. C. I. J. (Omnium)

##### 1.<sup>a</sup> Série

1. <sup>o</sup>	1.000\$00	<i>Balada</i>	Kaulza de Arriaga	1/2	1,26 — 2
2. <sup>o</sup>	700\$00	<i>Alcoa</i>	Cruz Azevedo	4	1,17
3. <sup>o</sup>	500\$00	<i>Joalheiro</i>	Trigo de Sousa	4	1,17 — 2
4. <sup>o</sup>	300\$00	<i>Don</i>	José Granate	4	1,20 — 3
5. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Xêque</i>	Augusto Lage	5 1/4	1,29 — 2
6. <sup>o</sup>	200\$00	<i>West-Bridge</i>	António Damião	6 3/4	1,35 — 1
7. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Kilcar-thy</i>	António Damião	7 1/4	1,37 — 2
8. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Zita</i>	Carlos Granate	8	1,24 — 3
9. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Wessington King</i>	Acácio Tenreiro	8 1/4	1,25 — 2
10. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Bazópio</i>	Freire de Andrade	8 3/4	1,27 — 4
11. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Tafara</i>	Manuel Cerqueira	11	1,37
12. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Escrava</i>	H. Buceta Martins	12	1,40 — 2

##### 2.<sup>a</sup> Série

1. <sup>o</sup>	1.500\$00	<i>Quorum</i>	T. C. Navarro	0	1,06 — 3
2. <sup>o</sup>	1.000\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	0	1,11 — 2
3. <sup>o</sup>	700\$00	<i>Reina</i>	Com. Ordozav	0	1,12
4. <sup>o</sup>	500\$00	<i>Brioso III</i>	Miranda Dias	0	1,13 — 2
5. <sup>o</sup>	300\$00	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	0	1,14 — 3
6. <sup>o</sup>	300\$00	<i>Douro</i>	Joviano Ramos	0	1,14 — 4
7. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Xerez</i>	Pimenta da Gama	0	1,20 — 1
8. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Marvão</i>	José Moraes	0	1,22 — 2
9. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Tarass</i>	Milho Ferro	0	1,22 — 4
10. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Sado</i>	Alves Pereira	4	1,12 — 2
11. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	4	1,12 — 3
12. <sup>o</sup>	200\$00	<i>Selecto</i>	Pimenta da Gama	4	1,13

# Revista da Cavalaria

## Prova «Caça»

1.º	1.500\$00	<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	1,28 - 4
2.º	1.000\$00	<i>Vouga</i>	Joviano Ramos	1,29 - 2
3.º	700\$00	<i>Ranchero</i>	Com. Nogueiras	1,30
4.º	500\$00	<i>Douro</i>	Joviano Ramos	1,31
5.º	300\$00	<i>Abanador</i>	Almeida Santos	1,35 - 2
6.º	200\$00	<i>Selecto</i>	Pimenta da Gama	1,37
7.º	200\$00	<i>Desejado</i>	Pascoal Rodrigues	1,37 - 1
8.º	200\$00	<i>Ursus</i>	Correia de Freitas	1,38
9.º	200\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	1,40
10.º	200\$00	<i>Blason</i>	T. C. Navarro	1,41
11.º	200\$00	<i>Castanho</i>	Vicente da Silva	1,43 - 2
12.º	200\$00	<i>Satirico</i>	Com. Ordovaz	1,45 - 3

## Prova «Turff-Club»

1.º	1.500\$00 e	Min. da Taça	<i>Nerval</i>	Com. Nogueiras	o 0,56 - 3
2.º	1.000\$00		<i>Brioso III</i>	Miranda Dias	o 0,57 - 3
3.º	700\$00		<i>Congo</i>	Guedes Campos	o 0,57 - 4
4.º	500\$00		<i>Reina</i>	Com. Ordovaz	o 0,58
5.º	300\$00		<i>Basculho</i>	Rhodes Sérgio	o 0,59 - 4
6.º	200\$00		<i>Cliper</i>	Barros e Cunha	o 1,00
7.º	200\$00		<i>Sado</i>	Alves Pereira	o 1,00 - 2
8.º	200\$00		<i>Xerez</i>	Pimenta da Gama	o 1,05 - 3
9.º	200\$00		<i>Optus</i>	Helder Martins	o 1,06
10.º	200\$00		<i>Marvão</i>	José Moraes	o 1,07

## Prova «Adido Militar Espanhol»

(Regularidade)

			Saltos	Tempo
1.º	Taça e			
	1.500\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	39 3,00
2.º	1.000\$00	<i>Selecto</i>	Pimenta da Gama	39 3,00
3.º <sup>as</sup>	600\$00	<i>Sado</i>	Alves Pereira	38 3,00
	600\$00	<i>Quorum</i>	T. C. Navarro	38 3,00
5.º	300\$00	<i>Marvão</i>	José Moraes	36 3,00
6.º	300\$00	<i>Nerval</i>	Com. Nogueiras	34 2,31
7.º	200\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	28 3,00
8.º	200\$00	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	27 2,05 - 2
9.º	200\$00	<i>Vouga</i>	Joviano Ramos	25 1,58 - 4
10.º	200\$00	<i>Blason</i>	T. C. Navarro	25 2,02 - 2
11.º	200\$00	<i>Palomera</i>	Com. Muñiz	24 1,55
12.º	200\$00	<i>Xerez</i>	Pimenta da Gama	24 2,08 - 4
13.º	200\$00	<i>Desejado</i>	Pascoal Rodrigues	23 1,49
14.º	200\$00	<i>Tarifa</i>	Com. Muñiz	20 1,36
15.º	200\$00	<i>Satirico</i>	Com. Ordovaz	19 1,31 - 3

# Revista da Cavalaria

## Prova « Diana »

1.º Obj. Arte	<i>Tobruk</i>	Maria T. Ivens Ferraz	0 1,17
2.º » »	<i>Palomera</i>	Cristina Albuquerque	0 1,17 — 2
3.º » »	<i>Jocoso</i>	Maria T. Ivens Ferraz	0 1,18 — 4

## Prova « Ministério da Economia »

(Nacional)

1.º Taça ao Lavrador e			
2.000\$00	<i>Jocoso</i>	Barros e Cunha	0 1,26
2.º 1 000\$00	<i>Garfe</i>	Correia Barrento	0 1,33 — 2
3.º 800\$00	<i>Vigoroso</i>	João Mesquita	0 1,34 — 3
4.º 500\$00	<i>Tarass</i>	Miho Ferro	3 1,46
5.º 300\$00	<i>Caviar</i>	Manuel Cerqueira	4 1,31 — 3
6.º 300\$00	<i>Xarão</i>	Alves Pereira	4 1,32 — 3
7.º 200\$00	<i>Válido</i>	Joaquim Dorés	4 1,34 — 4
8.º 200\$00	<i>Xadrez</i>	Joaquim Matias	4 1,36
9.º 200\$00	<i>Xequê</i>	Augusto Lage	4 1,40
10.º 200\$00	<i>Vencedor</i>	Augusto Lage	7 1,46

## Prova « Taça de Ouro da Península »

1.ª — Equipe Portuguesa

<i>Xerez</i>	Pimenta da Gama	0 1,45
»	»	8 1,39 — 2
<i>Optus</i>	Helder Martins	8 1,43 — 2
»	»	0 1,43 — 1
<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	0 1,34 — 3
»	»	4 1,37 — 2
<i>Sado</i>	Alves Pereira	15 1,46 — 3
»	»	8 1,32

## Prova « Sargentos »

1.º 400\$00	<i>Xaveco</i>	Nunes da Silva	0,59
2.º 300\$00	<i>Urano</i>	Victor Caldeira	0,59 — 3
3.º 300\$00	<i>Barbicacho</i>	José Carreira	0,59 — 4
4.º 100\$00	<i>Voisin</i>	Valentim dos Santos	1,00 — 1
5.º 100000	<i>Bainha</i>	Rosa Pereira	1,03 — 3

# Revista da Cavalaria

## Prova « Sociedade Hípica Portuguesa »

1.º	1.000\$00	<i>Escrava</i>	H. Buceta Martins	0	1,01 - 3
2.º	700\$00	<i>Maioral</i>	Serra Pereira	0	1,02 - 3
3.º	500\$00	<i>Xadrez</i>	Joaquim Matias	0	1,04
4.º	300\$00	<i>Joalheiro</i>	Trigo de Sousa	0	1,04 - 3
5.º	200\$00	<i>Isento</i>	Joaquim Leote	0	1,06 - 2
6.º	200\$00	<i>Xeque</i>	Augusto Lage	0	1,06 - 3
7.º	200\$00	<i>Bazópio</i>	Freire de Andrade	0	1,07
8.º	200\$00	<i>Wessington King</i>	Acácio Tenreiro	0	1,07 - 1
9.º	200\$00	<i>Ambriez</i>	Luiz Deslandes	0	1,08 - 4
10.º	200\$00	<i>West-Bridge</i>	António Damião	0	1,14 - 2

## Prova « Grande Prémio »

1.º	6.000\$00	<i>Ranchero</i>	Com. Nogueiras	3	1,45 - 3
2.º	4.000\$00	<i>Raso</i>	Joviano Ramos	4	1,30 - 2
3.º	2.500\$00	<i>Blason</i>	T. C. Navarro	4	1,34 - 1
4.º	1.500\$00	<i>Tobruk</i>	R. Castro Pereira	4	1,34 - 2
5.º	1.000\$00	<i>Reina</i>	Com. Ordovaz	4	1,34 - 3
6.º	700\$00	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	4	1,42
7.º <sup>os</sup>	450\$00	<i>Marvão</i>	José Moraes	4	1,43
	450\$00	<i>Académico</i>	Travassos Lopes	4	1,43
9.º	300\$00	<i>Congo</i>	Guedes Campos	4	1,45
10.º	300\$00	<i>Optus</i>	Helder Martins	4	1,49 - 2
11.º	300\$00	<i>Tarifa</i>	Com. Muñiz	8	1,38 - 2
12.º	300\$00	<i>Guadiana</i>	Henrique Calado	8	1,38 - 3

## Prova « Juventude »

1.º	Taça	<i>Ursus</i>	Pereira Coutinho	0	1,03
2.º	»	<i>Tarass</i>	Carlos Reis	0	1,07
3.º	»	<i>Ornaton</i>	Fernando Mota	0	1,08 - 1

## Prova « Despedida »

1.º	500\$00	<i>Ségur</i>	Craveiro Lopes	0	0,58 - 2
2.º	300\$00	<i>Magul</i>	Duarte Silva	0	0,59 - 3
3.º	200\$00	<i>Pinóquio</i>	Silva Ramos	0	1,00 - 1
4.º	200\$00	<i>Beduino</i>	Almeida Santos	0	1,02 - 3
5.º	200\$00	<i>Paiol</i>	Fernando Cavaleiro	0	1,02 - 4
6.º	200\$00	<i>Rovuma</i>	Pereira de Almeida	0	1,06 - 4
7.º <sup>os</sup>	200\$00	<i>Zagal</i>	Vasco Ramires	0	1,07
	200\$00	<i>Abanão</i>	Vasco Cordeiro	0	1,07
9.º	200\$00	<i>Princesa</i>	Pimenta de Castro	3	1,09 - 2
10.º	200\$00	<i>Bonita</i>	Fernando Cavaleiro	3	1,10 - 1

# Revista da Cavalaria

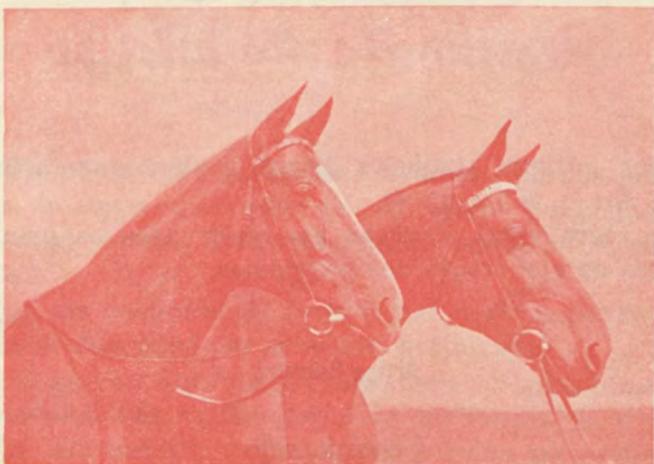
## Prova «Taça de Honra»

1.º	Taça	<i>Tarifa</i>	Com. Muñiz	0,55 — 4	à 6.ª	barrage
2.º	»	<i>Congo</i>	Guedes Campos	1,05 — 4	» »	»
3.º	»	<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	4	» 5.ª	»

## Prova «Parelhas»

1.º	Taça	<i>Guadiana</i>	Cond.ª de Schouvaloff	o 0,59
	»	<i>Brioso III</i>	Miranda Dias	
2.º	»	<i>Jocoso</i>	Maria T. Ivens Ferraz	o 0,59 — 3
	»	<i>Tobruk</i>	G. Ivens Ferraz	
3.º	»	<i>Palomera</i>	Cristina Albuquerque	o 1,00
	»	<i>Blason</i>	T. C. Navarro	





*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Equestre Internacional*

(Continuação)

CAPÍTULO IV

Concursos Hípicos

144. — Não se pode pensar em uniformizar as provas de obstáculos. A variedade constitui um precioso elemento de interesse para as reuniões, que deverá ser conservado a todo o custo. É portanto dada às Comissões organizadoras toda a liberdade, dizendo respeito à escolha do terreno, ao traçado dos percursos, ao perfil e natureza dos obstáculos.

Estes caracteres particulares têm, em certos casos, como causa necessitar um modo especial de julgamento e até de classificação. Pertence à F. E. I. examinar estas variantes e decidir se, sendo justificadas, quer por razões desportivas,

# Revista da Cavalaria

quer por antigas tradições locais, poderão ser toleradas (Cap. I, Art. 1, N.º 7, 7.º d).

Em regra geral, deverão ser observados os princípios seguintes na elaboração dos programas.

## Artigo Primeiro

### Generalidades

145. — Os PERCURSOS efectuam-se segundo o gráfico afiado. Fazem-se num galope franco e cadenciado. Começam no momento preciso em que o cavaleiro *no seu selim* transpõe a linha de partida, para acabar exactamente no momento em que transpõe, *em cima do seu cavalo*, a linha de chegada. É necessário que assim seja para que possa ser classificado.

*Linha de partida e linha de chegada* nunca deverão estar a mais de 50 metros do primeiro e do último obstáculo.

146. — Os OBSTÁCULOS não têm taquets, são enquadraados, maciços, imponentes pelo seu feitio e pela sua frente, aproximando-se do fixo sem o ser absolutamente, e fazendo lembrar tanto quanto possível os obstáculos que se encontram no campo.

Não devem ser anti-desportivos, nem darem origem a surpresas desagradáveis para os concorrentes estrangeiros. Qualquer sistema de fixação destinada a aumentar a solidez não deve ultrapassar a metade da parte do obstáculo que se apoia sobre a parte rígida (madeira ou ferro), base do suporte.

Para que um obstáculo em largura possa ser denominado *Vala*, não deverá ter nenhum obstáculo nem antes nem no meio nem depois do fosso cheio de água. Apenas poderá ser colocado do lado de entrada uma sebe de chamada baixa ou varas de chamada baixas.

A largura dos fossos ou valas é delimitada por uma fita colocada de cada lado e ao longo do obstáculo. A que está do lado em que o cavalo se recebe deve estar cinco centímetros aquém do afloramento da água e dentro de água.

## Revista da Cavalaria

A frente de cada obstáculo é sempre limitada por bandeiras, da côr regulamentar se possível for, uma bandeira branca à esquerda, uma bandeira vermelha à direita. (N.º 35 a).

147. — As *mudanças de direcção* podem ser marcadas quer por bandeiras, quer por arbustos, postes, etc.

b) O *gráfico exacto do percurso* deve ser afixado sempre. Os obstáculos são numerados e as mudanças de direcção indicadas nitidamente. O traçado definido no gráfico por uma linha deve ser seguido pelo cavaleiro e os obstáculos transpostos pela ordem prescrita. Todos os postes, bandeiras, arbustos, etc, obstáculos marcados nesse gráfico, devem ser deixados pelo cavaleiro do *lado indicado*, sob pena de *desclassificação*.

148. — PESO — O Peso Mínimo é fixado em 70 kilos, com o arreio completo compreendido, para as provas internacionais, excepto para o Prémio ou Taça das Nações para o qual é 75 kilos.

Para os Campeonatos e Records, o peso é livre.

As Amazonas montando como os cavaleiros correm com 70 kilos. O peso é livre para as que montarem em selim de amazona.

O peso pode ser sempre verificado ao apear. — Qualquer perda de peso envolve a desclassificação sem qualquer tolerância. — Apenas a cabeçada pode, se necessário for, completar os 70 ou 75 kilos ao apear.

149. — ARREIO — À vontade. É proibido qualquer sistema de ante-olhos.

150. — É proibido aos concorrentes, sob pena de desqualificação durante todo o concurso, penetrar a cavalo, ou treinar os seus cavalos na pista e nos obstáculos do concurso fora das provas. Serão postos à sua disposição obstáculos num campo de treinos.

A participação numa prova anterior, assim como as apresentações organizadas pelas Comissões e feitas imediatamente antes de uma prova, não são consideradas como «treino de obstáculos», desde que nessas apresentações não se salte, nem seja mostrado aos cavalos qualquer obstáculo.

# Revista da Cavalaria

## Artigo Segundo

### Tempo

151. — O programa de cada prova indica o *Tempo Concedido* para fazer o percurso.

152. — O TEMPO LIMITE de qualquer percurso é o dobro do tempo concedido. Ultrapassado este tempo limite, o cavalo é sempre desclassificado, excepto nas provas por équipes.

153. — O TEMPO é contado por meio de cronómetro de fio ou sem fio, desde o momento em que o peito do cavalo passe diante do visor de partida, até ao momento em que passe diante do visor de chegada.

154. — As velocidades são marcadas em quintos de segundo. Em caso de *ex-aequo* de tempo e faltas, para o primeiro lugar, haverá barrage obrigatória num número limitado de obstáculos alargados ou elevados.

155. — Em todos os C. H. I. O. deverá ser instalado um *cronómetro de funcionamento automático*. Será bom juntar-lhe cronómetros manuais, para o caso de avaria do cronómetro automático, ou por não poder ser parado antes do fim do percurso e voltar a trabalhar novamente sem ser levado a zero <sup>(1)</sup>.

O *cronómetro registador geral nunca é parado*, quer seja manual ou automático, mesmo que se produza qualquer incidente que necessite a interrupção momentanea do percurso.

156. — Por outro lado, um cronómetro especial colocado junto do juri, posto a trabalhar à ordem do Presidente, permite no fim do percurso deduzir do tempo total registado, o tempo durante o qual o percurso foi interrompido.

O Presidente fará pôr a trabalhar este cronómetro especial:

a) No momento em que um cavalo recusa iniciar a prova, ou se defende no meio do seu percurso (R. G. n.º 172).

---

<sup>(1)</sup> Nota. — Existem actualmente cronómetros aperfeiçoados que podem parar e voltar a trabalhar sem que o ponteiro volte a zero. — No caso de se fazer uso destes, o seu emprego suprime a segunda alínea do n.º 157.

## Revista da Cavalaria

b) No momento em que um cavaleiro que acaba de derrubar um obstáculo, voltou atrás, está pronto a continuar e acha-se obrigado a esperar que se recomponha o obstáculo.

c) No momento em que um incidente imprevisto obriga a interromper o percurso.

157. — Quando desapareceu a causa da suspensão do percurso, por toque da sineta o percurso é retomado no ponto em que foi interrompido e o cronómetro especial é parado. Deduz-se do tempo total levado a fazer o percurso, o tempo de paragem registado. — Em qualquer outra circunstância, o tempo corre sempre, mesmo em caso de queda, de erro de percurso, de furta, de acidente de arreo, etc.

158. — Qualquer cavalo tendo ultrapassado o tempo concedido para fazer o percurso, é penalizado com *um quarto de ponto* por segundo começado, ou é *desclassificado* se for excepcionalmente feita uma menção especial no programa de certas provas individuais.

O excesso do tempo concedido nunca é uma causa de desclassificação nas provas por equipas.

(Continua)

A. C.



## ≡ A EQUITAÇÃO ENTRE ≡ OS DESPORTOS MILITARES

Da Revista «Ejército»

**D**esde o ano de 1939, em que, terminada a nossa guerra de Libertação, puderam reanimar-se todas aquelas manifestações desportivas paralizadas pela mesma, pode dizer-se sem exagero que no campo do desporto hípico a volta à normalidade se realizou tão vertiginosamente que neste momento não só se igualou em número e qualidade as que existiam antes daquela guerra, como francamente se ultrapassaram.

O número de Concursos Hípicos alcançará este ano a cifra de *vinte e seis*: Malaga, Valencia, Cartagena, Aranjuez, Sevilha, Lérida, Palma de Mallorca, Cáceres, Alcalá de Henares, Madrid, Valladolid, Barcelona, Granada, Badajoz, Burgos, Pamplona, El Ferrol del Caúdilho, Santiago de Compostela, La Coruña, San Sebastian, Santander, Gijón, Bilbao, El Escorial, Zaragoza e Jaén.

À parte o de Madrid, que será de carácter internacional, com a provável assistência até à data das equipas portuguesa e irlandesa, é natural que em nenhuma das povoações mencionadas tenha também o mesmo carácter de internacional.

A assistência de cavaleiros a estas provas desde o ano passado tem sido extraordinária, e não é exagero, no que se refere ao número de cavalos, dizer-se que no ano actual anda em redor de 150 o número deles que saltam nas pistas.

## Revista da Cavalaria

O êxito que como manifestação desportiva têm tido os Concursos Hípicos e o favor que o público lhes dispensou ficam demonstrados pelo facto de não ficar no Calendário deste desporto datas livres desde o mês de Abril até ao de Outubro, dando-se além d'isso o caso de se efectuar nas mesmas datas até três concursos simultaneamente.

É indiscutível que, à parte o entusiasmo dos cavaleiros militares, contribuíram em grande parte para este renascer do hipismo, o demonstrado pelo elemento civil, não só como espectadores, como também como executantes, sem esquecer o elemento feminino que põe a sua nota de beleza nos dois aspectos anteriores.

Enquanto aos cavaleiros militares, é lógico que a grande maioria de participantes a dê a Arma de Cavalaria; mas também os cavaleiros das outras armas perderam a sua timidez e afluíram em número e com êxito indiscutível, colhendo triunfos nesta classe de provas. Provas pelas quais uma vez que se haja criado entusiasmo, é muito difícil perde-lo.

Os cursos Equestres para oficiais das outras armas que se vêm dando na Escola de Aplicação de Cavalaria e de Equitação do Exército contribuíram em grande parte, para não dizer no todo, a que grande número desses oficiais, uma vez terminado o seu curso, se dediquem a esta manifestação tão militar e tão desportiva como são os concursos hípicos.

Vamos tratar agora das três manifestações deste desporto no seu aspecto militar, que tiveram lugar nesta primavera que está decorrendo:

O concurso completo de Equitação, o campeonato de Cavalos de Armas, como se chamava anteriormente, e que é prova exclusivamente militar; os percursos de campo e as corridas de valas: estas duas últimas civil-militares.

O concurso completo de Equitação, em linhas gerais e sem entrar em detalhes da sua parte técnica, decompõe-se nas seguintes provas:

Prova de Ensino, que não chega, por não necessário, à Alta Escola, mas que tem por fim demonstrar o domínio do cavaleiro sobre o seu cavalo e a aptidão deste em toda a espécie de movimentos nos diversos ares (imobilidade, passo ordinário, passo largo, passagens de mão, trote ordinário à inglesa, trote curto à espanhola, trote ordinário à espanhola, voltas, serpentina, galope curto, galope largo, recuar, etc.). Para esta prova concede-se um tempo de 12 minutos, e é a única que se realiza nesse dia.

A realização deve ajustar-se a entrar com facilidade na parada, que o cavalo vá direito e tranquilo, que a transição nos ares se faça claramente e com regularidade, brilho no trote curto, regularidade, extensão e energia no trote largo; manejabilidade e equilíbrio do cavalo nas mudanças de direcção; cadência; obediência do cavalo nas voltas, e correcção na posição e ajudas.

O dia seguinte caracteriza-se por ser o mais forte no número de provas e na qualidade destas.

Começa por uma marcha curta de 7 quilómetros de extensão e de uma duração máxima de 29 quilómetros a 10 segundos.

Em continuação, um *Steeple* de 4 quilómetros com obstáculos e uma duração máxima de 6 minutos e 40 segundos.

## Revista da Cavalaria

Segue-se uma marcha de 15 quilómetros com a duração máxima de 1 hora e 1 minuto.

Imediatamente, pois o tempo é sempre muito à justa nas diversas provas, se continua com um percurso de campo de uma extensão de 8 quilómetros e duração máxima de 18 minutos e 36 segundos.

E termina-se com um percurso de 2.000 metros planos no tempo máximo de 6 minutos.

Como pode observar-se, as provas anteriores, que se realizam todas no mesmo dia em continuação umas das outras, constituem a parte mais difícil do campeonato e requerem, tanto no homem como no cavalo, um estado físico perfeito e um treino que tenha colocado ambos num ponto tal que lhes permita realizar as provas sem chegar ao esgotamento, quer ele se tenha dado naquele treino, quer por não haver chegado ainda ao ponto necessário.

...E no dia seguinte termina a prova com um percurso de obstáculos de uma altura sobre o 1,10 m.

Este último percurso tem por fim comprovar e demonstrar que, apesar do esforço realizado nas provas do dia anterior, se encontram cavaleiros e cavalos em condições de realizar ainda o esforço que exige a tal prova de obstáculos.

Vê-se, pois, que o conjunto das provas é de uma grande dureza; mas, ainda que sendo-o muito, ainda mais o é a preparação, que leva em si uma grande série de sacrifícios que é preciso diariamente realizar; o trabalho de preparação, que é monótono, pouco brilhante e que exige ao cavaleiro uma grande força de vontade, para que tanto ele como o seu cavalo estejam em condições de efectuar parte destas provas, como são a marcha extensa e o percurso de campo, em que a ostentação pessoal e o aplauso do público, que indiscutivelmente lisongeia todo aquele que pratica um desporto, não existe, pois o realiza unicamente à vista dos fiscais do percurso e obstáculos.

Das dificuldades que em si encerra o Concurso Completo de Equitação dá ideia o último, realizado no mês de Março do presente ano, em que de sete concorrentes que o iniciaram com a prova de Ensino, dois o abandonaram no segundo dia, um por acidente do cavalo e o outro de cavalo e cavaleiro, e dos cinco que terminaram, o vencedor sofreu um acidente lesionando-se numa perna, apesar do qual e da perda de um estribo, consequência da queda, não só terminou, como alcançou o triunfo.

Outro dos concorrentes terminou com pontuação negativa, ou seja por não ter coberto os tempos marcados; e exceptuando uma égua puro sangue que terminou em perfeitas condições, os restantes cavalos acusaram claramente a dureza da prova.

Passamos agora ao que poderemos chamar desportos hípicas no Hipódromo, ou seja os percursos de campo e as corridas de valas.

Os percursos de campo, ou seja o salto de obstáculos, o mais parecidos com os naturais que se encontram no campo, realizam-se na parte central do Hipódromo, e até hoje têm-se efectuado em Madrid e Sevilha. Sobre um percurso que varia dos 2.500 metros aos 4.000 metros encontram-se cerca de 15 obstáculos, como sebes, muros, rios, banquetas, etc....,

## Revista da Cavalaria

e o terreno não é plano, e sim suficientemente revolvido para que dê a ideia do que se encontraria na realidade no campo.

Estes percursos iniciaram-se, ao terminar a guerra, no Hipódromo da Zarzuela, de Madrid, como uma substituição das corridas de valas, por não existir naquela época suficiente número de puros sangue com que organizar aquelas, e o seu êxito foi tão grande, que continuam na actualidade.

A razão desse êxito existiu no facto de se ter quebrado a monotonia das corridas planas melhorando-as com emoção que o salto dos obstáculos a uma grande velocidade (para a classe que os cavalos tinham), com as suas consequentes quedas e grande número de concorrentes (pois houve percurso de 14 inscrições), produzia no público e a incerteza que existia sempre acerca de quem seria o vencedor.

Nos percursos de Campo não podem tomar parte os puro sangue.

Sob o ponto de vista militar, faziam o que em terminologia hípica se chama «fazer coração ao cavaleiro», e desportivamente o obrigavam a uma preparação cuidadosa do cavalo e sua manutenção em forma durante toda a temporada.

Actualmente sente-se a necessidade de igualar a classe dos cavalos que participam nesta classe de competições, pois, devido à grande diferença que entre eles existe, verifica-se um intervalo entre dois grupos, como se se corressem duas corridas numa.

E entramos finalmente na última modalidade, ou seja as corridas de valas, que se começaram a correr no último outono e na actual temporada do Hipódromo da Zarzuela.

Realizam-se sobre percursos planos em pista relvada e com uma distância que varia desde os 2.800 aos 3.600 metros.

Nestas corridas podem tomar parte qualquer classe de cavalos; não obstante e ainda mais do que nos percursos de Campo, é onde a classe se impõe, pois somente os puro sangue e os com muito sangue podem cobrir as distâncias destas corridas sem se distanciarem entre eles de modo excessivo.

Têm estas pois bastantes semelhanças com os percursos de campo no que se refere a emoção e interesse para o espectador e para o cavaleiro, exigindo a este na preparação o sacrifício de conservar o peso que esta espécie de corridas requer, e o seu êxito tem sido tão grande como os percursos de campo, tanto mais que escasso é o número de cavalos em condições de tomar parte nesta modalidade hípica.

Termina-se estas linhas, que não tiveram outro objectivo senão o dar umas idéias gerais sobre esta parte do desporto que é a equitação, nas suas três manifestações de Concurso Completo de Equitação, Percursos de Campo, e Corridas de Valas, para que, sobretudo os Officiais novos de qualquer Arma ou Corpo, não receiem ou creiam nas dificuldades de praticar este desporto, cuja aplicação principal é o fortalecimento físico, o «fazer coração» e a satisfação moral que proporciona o triunfo obtido em franca e nobre competição.

P. R.

# SIMPLES FEITOS GLORIOSOS

De L'Armée Française au Combat

## COMBATE NA NORMANDIA



12 de Agosto de 1944, dia da tomada de Alençon; um esquadrão do 12.º Regimento de Caçadores de Africa foi recebido duramente por anti-carros ante Cuissai, na orla da floresta de Êcouves, reduto das *Panzers*. Hoje, 13 de Agosto será o 3.º esquadrão que atacará e tomará Cuissai.

6 horas. Alvorada, sentindo todos no fundo um pouco de nervosismo. Reboiço de combate! Reconhecimento rápido do Capitão com os seus subalternos.

7 horas. Os carros arrancam; à direita em linha, o pelotão «Flandres», debaixo de fogo infernal, esmaga com as suas dez metrelhadoras e os seus cinco canhões os pomares onde se vêem silhuetas verdes saltar de cova em cova. Cuissai foi ultrapassada... Conversão à esquerda... travadela brutal: uma granada de 75 atirada a vinte metros e o primeiro canhão anti-carro do dia transforma-se num monte de sucata que fumeja.

«... Allô! Três Anatole (indicativo rádio do pelotão) atingido o objectivo!».

Durante este tempo, o pelotão «Champagne» atacando pela esquerda derruba tudo e limpa agora a povoação, ajudado pelos Coloniais do Regimento do Tchad. Os prisioneiros passam rapidamente para a retaguarda, mãos erguidas, escoltados pelos seus guardas hirsutos e sorridentes, que ostentam orgulhosamente o seu barrete azul ornado com a ancora da marinha.

Mas «Flandres» que atingiu a outra extremidade da povoação está inquieto. Ouve o roncar dos motores e avista grandes sombras suspeitas deslizando na direcção de Cuissai. Todos perceberam que chegam carros a reforçar o inimigo! E esperam, de armas engatilhadas...

Inutil! Roncos no ar: quatro «Thunderbolts» do «Air Support» viram o inimigo e picam logo direitos ao solo num rodopio estonteante... 3 ou 4 grossas bombas de 200 kgs... não chegámos a ver desembocar os carros boches.

Na tarde desse mesmo dia, a interminável coluna do sub-agrupamento Minjonnet irrompe pela floresta de Êcouves, na direcção de Sées. À frente, o 3.º esquadrão, coberto pela patrulha de carros do Sargento de Torcy, porque a floresta não é segura e a noite está a cair. Todos dormiram um pouco no fim deste duro dia.

Pum! Pum! Subitamente dá-se o drama; à frente um enorme clarão: «Valois», carro ponta, é apenas um archote. A floresta, atira agora de todos os lados, As balas tracejantes vermelhas dos carros con-

# Revista da Cavalaria

vergem na direcção do «88» alemão, inimigo n.º 1 dos blindados, que acaba de fazer uma nova vítima. Impossível fazer meia volta nesta estreita vereda da floresta; em marcha atrás, o sub-agrupamento retira deste vespeiro para procurar outro itinerário. Apenas fica no local o 3.º esquadrão que quer contar os seus mortos.

A floresta acalmou agora. Apenas «Valois» arde sinistramente na noite que cai; viu-se voltar, cambaleantes e chamuscados, os sobreviventes. O primeiro tiro de peça matou o municionador Garcie's e pegou fogo ao carro. Então, o Sargento de Torcy, com a sua calma habitual, saiu do carro pela frente para tentar accionar o extintor; o segundo tiro de peça deu-lhe morte instantanea.

Atrás de «Valois», «Bourgogne» atingido ligeiramente por ricochete, está indemne, mas empanado, virado num fosso. Não se pode pensar em rebocá-lo, porque o 88 ainda deve lá estar à espera de segunda presa.

Sai uma patrulha para o incendiar... e perto do carro cujos motores ainda trabalham, o capitão que dirige a operação, de pistola-metralhadora na mão, encontra sentado a uns cinquenta metros dos boches, o condutor que se recusou a abandonar a sua viatura intacta.

Duas granadas incendiárias na torre... O pobre «Bourgogne» não cairá nas mãos do inimigo. O esquadrão, após um regresso dantesco em plena escuridão, através dos escarpados da espessa floresta de Écouves, reúne enfim ao sub-agrupamento.

A sua primeira escaramuça séria custou-lhe dois homens, mortos ilustrando a tradição dos cavaleiros: cumprir a sua missão aconteça o que acontecer.

## UM BELO TIRO DOBRADO

No dia 10 de Setembro de 1944, junto ao Forte de Lomont, Ao cair da tarde, uma das nossas peças de 57 toma posições num pequeno pomar, a 200 metros da estrada que liga Pont-de-Roide a Grandfontaine, a Sudeste de Montbéliard. Está tudo calmo. De vez em quando, uma ave noturna corta o silêncio com o seu piar lugubre. A etape foi grande e, apesar do inimigo ocupar as vizinhas aldeias de Pont-de-Roide e Grandfontaine, os serventes, estafados, deixam-se vencer pelo sono.

Ó amanhecer e o frio acordam o chefe de peça. Põe-se à escuta: nenhum ruído. Olha e, à meia claridade do alvorecer, parece-lhe distinguir, perto da estrada, meio dissimulada atrás duns arbustos, junto a uma quinta uma massa sombria. O Sargento esfrega os olhos: «Estou sonhando» pensa. Mas não. Pouco a pouco tornam-se nítidos os contornos da massa; será um carro? É uma bela peça auto transportada alemã de 88. Com cuidado, o chefe de peça aproxima-se do seu apontador e acorda-o pondo-lhe a mão na boca para o impedir de falar; sem ruído, é colocada uma granada no cano; uma pontaria cuidadosa, metódica: o tiro é disparado e acerta em cheio. A peça auto transportada incendeia-se instantaneamente.

# Revista da Cavalaria

Mas eis que, à retaguarda da quinta, um motor é posto em marcha: um ruído de lagartas e uma magnífica auto-metralhadora inimiga, após ter descrito uma curva em redor da casa, apresenta-se em frente da 57. Trata-se de ser o primeiro a atirar. O Sargento teve apenas tempo para tornar a carregar; faz fogo: a auto-metralhadora volta-se e arde.

«Um belo tiro dobrado que lhe valerá uma citação» declara um pouco mais tarde o Comandante a quem o Sargento veio informar. «Mas, acrescenta, a proxima vez que você adormecer no seu posto, apanhará 8 dias de detenção... se por acaso os Boches não o tiverem abatido antes!».

## COMO ISOLADAMENTE SE APRISIONA UM COMBÓIO BLINDADO

Em Agosto de 1944, o Capitão Comparetti, das forças coloniais — «François» na Resistência — comanda uma companhia de F. F. I. no Massif Central. Há ano e meio que toma parte em todas as operações do *Maquis* de Auvergne, quando um dia duas companhias, entre as quais a sua, recebem por missão paralisar a circulação dos combóios entre Moulins e Digoín.

Nessa ocasião avisam que o campo de Saint-Loup-sur-Allier acaba de ser evacuado pelos Alemães e é guardado por um Francês. Torna-se necessário averiguar.

Deslocam-se num 402, os dois comandantes de companhia, um tenente e o condutor.

Efectivamente, os Boches foram-se embora, é evidente, mas... alguns voltaram e um soldado de capacete mantém em respeito o pequeno grupo sob a ameaça da sua pistola-metralhadora. François, que não foi visto, pode aproveitar o terreno e desaparecer sem ruído: será livre. Mas este pensamento nem sequer lhe vem à cabeça e a sua única preocupação é acudir aos seus camaradas.

Primeiro reflexo, puxar pela pistola, apontar ao Boche e fazer fogo; a pistola encrava-se, a bala não sai... mas o estalido chamou a atenção do verde-cinzento e não é preciso mais para que capitão, tenente e condutor descubram qualidades de *sprinters* de que nem sequer suspeitavam. Enquanto aquele que se sacrificou, é rapidamente apanhado, odiosamente brutalizado, expoliado e conduzido ao comandante do combóio blindado que estaciona na vizinhança.

O comandante faz espancar o seu prisioneiro, alternando pancadas com perguntas. Na cara do capitão François, multiplicam-se as equimoses, espirra o sangue, saltam os dentes.

Ah! valente rapaz! Roto, arranhado, moido, como ele domina de alto o seu adversário reluzente nas botas e uniforme! E ao mesmo tempo que lhe anunciam a sua próxima execução, o oficial francês tem uma grande

## Revista da Cavalaria

satisfação; uma patrulha bateu o campo e o bosque, mas volta sem resultado, os tres fugitivos estão em segurança.

E o combóio blindado põe-se em marcha: o prisioneiro é apenas autorizado a sentar-se, sem comer e sem dormir porque sofre.

No dia seguinte, na estação de Thiel, empurram-no para fora do vagão, para o pôr em presença dalguns oficiais alemães e do *maire* da localidade. Oferecem-lhe a liberdade se indicar ao *maire* onde se encontram prisioneiros alemães com vista a uma troca. A malícia é um pouco grosseira e bem evidente, o comandante do combóio apenas pretende conhecer a localização das nossas unidades. Apesar de enfraquecido o capitão Comparetti não se deixa apanhar...

Em Paray-le-Monial, nova paragem: fazem descer o capitão e levam-no ante um fosso dominado por um poste... Doze soldados armados. François pensa na dor que os seus irão ter... Pensa na França, para a qual ele desejaria ter feito mais. Mas quando lhe trazem uma venda ele afasta-a com um gesto. «Porquê?» pergunta o sargento... «A morte não me mete medo». Convidam-no a escrever e a assinar uma carta em que reconhece que merece o castigo e que o trataram com deferências. Ora, durante três dias, foi brutalizado e alimentado apenas com um pouco de água corada e um biscoito por 24 horas.

Um bocado impressionado com a altivez e a firmeza da sua vítima, o comandante alemão decide adiar a execução; não renunciou à ideia de troca e espera assim recuperar oficiais aprisionados pelo *Maquis*. E mais uma vez o combóio blindado continua o seu caminho.

A 6 de Setembro, como passam pela estação de Saint-Berain, em Saône-et-Loire, Comparetti que, esgotado dormitava num canto, põe-se de súbito de ouvido á escuta; não há duvida, desta vez é a artilharia que ataca o combóio portanto o exército regular!...

Os Boches desenvolvem-se em leque em torno da estação. E imediatamente o caso torna-se sério. Durante este tempo, tendo ficado só no combóio, o prisioneiro dá a volta à sua prisão e fecha-se sólidamente; tranca as portas, as vigias, mas tem dificuldade em arrastar-se. Por sorte encontra uma garrafa de rhum: aquela pode-se perdoar aos Boches tê-la roubado!... Reanimado, sobe à torre: alegria!... lá está uma metralhadora bem untada, munições em abundância. Sem pressas o capitão instala-se, a preciosa garrafa perto de si e abre fogo, mantido com ritmo regular: uma fita de cartuchos, uma golada de rhum... uma fita, uma golada...

Em pouco tempo são abatidos quatro duzias de Alemães, os outros desmoralizados, impressionados, dispersam-se ou abrigam-se perseguidos por um fogo implacável que não cessa. Enfim o Comandante dirige-se ao vagão; é recebido pelo capitão François que, depois de descer da torre, o mantém em respeito com uma pistola-metralhadora. Confuso, o outro levanta as mãos e rende-se: «Pronto acabou-se... já nos matou muita gente».

Comparetti está portanto senhor da situação: sob as suas ordens, o Alemão junta os seus homens, faz-lhe depor as armas na cantina da estação onde funciona um posto de socorros e onde se encontra um jovem

## Revista da Cavalaria

membro da resistência. Os dois Franceses ajudam a recolher os feridos, e fazem prisioneiros que desarmam. Com a ajuda duma bandeira branca, feita á pressa, põem-se em contacto com as tropas regulares às quais o capitão François enfraquecido por quatro dias de dieta e maus tratos entrega o combóio blindado, os quatro combóios de munições que escoltava, feridos e grande número de prisioneiros que ele só capturara.

Por esta proeza verdadeiramente sensacional e sem duvida única no género, receberá a Cruz da Legião de Honra e a Cruz de Guerra com uma magnífica citação bem merecida.

A. C.

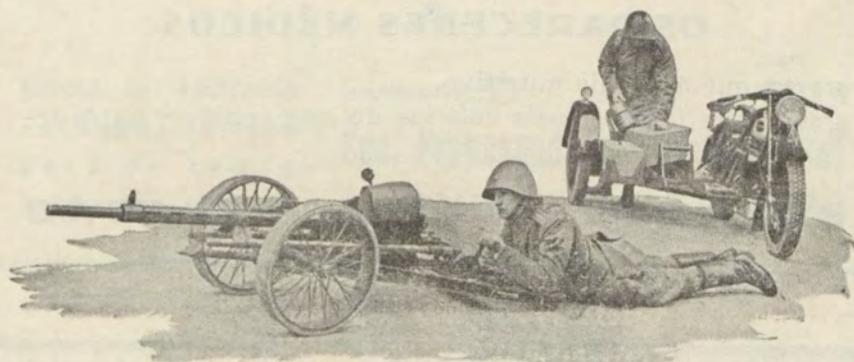


# Dansk Industri Syndikat

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

# **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**

## **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 ::

### **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 motocicletes

**Fornecimentos análogos para o público**

## **BANCO ESPÍRITO SANTO E COMERCIAL DE LISBOA**

SEDE EM LISBOA

95 — Rua do Comércio — 119

Capital realizado . 80.000.000\$00  
Fundos de reserva 81.000.000\$00

### **Filiais :**

Porto, Coimbra, Braga, Covilhã, Ponta Delgada.

### **Agências :**

Torres Vedras, S. João da Madeira, Santarém, Torres Novas, Gouveia, Estoril, Tortozendo, Abrantes, Mangualde, Figueiró dos Vinhos, Guarda, Matozinhos, Moura, Olhão, Espinho, Montijo, Alcântara, Poço do Bispo, Conde Barão, Almirante Reis, Benfica e Vila Franca de Xira.

# 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

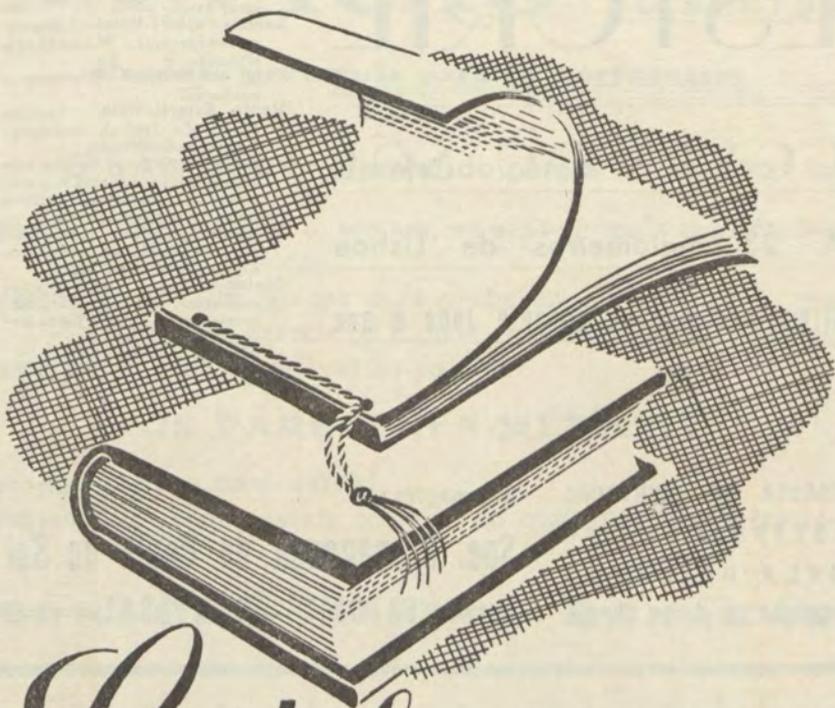


TIPOGRAFIA DA LIGA  
DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS  
EM TODOS OS GÊNEROS

Calçada dos Caetanos, 18

TELEFONE 2 1450  
L I S B O A



# Catálogos, *al*bums,

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

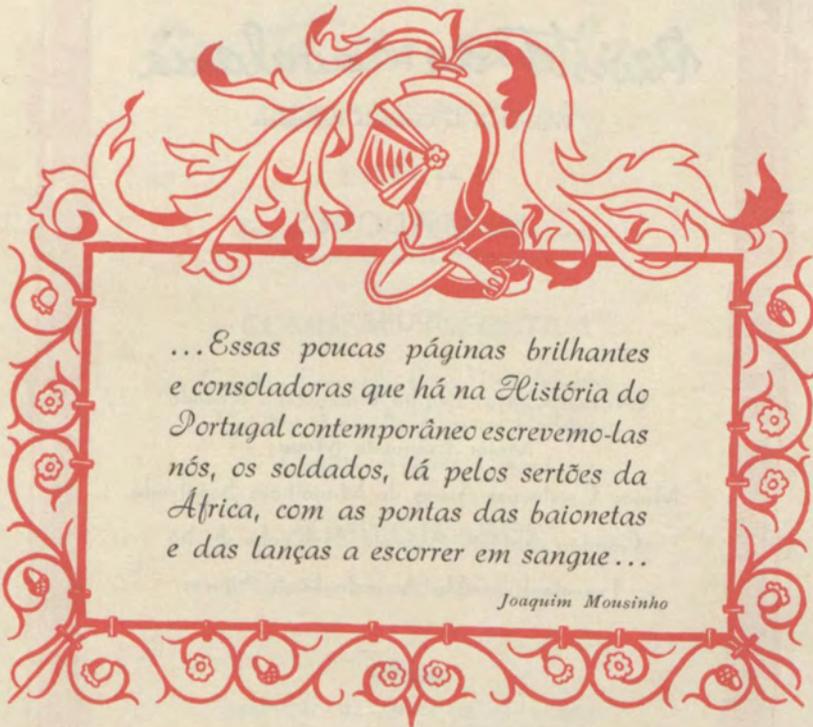
**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**

Travessa da Condessa do Rio, 27, LISBOA — Telefones P. B. X. 21227 e 21368

ESTADO MAIOR DO EXERCITO  
BIBLIOTECA

N.º ~~5618~~ 1204 Custo \$

Em 27 / 5 / 1947



...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 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 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. 36 290

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

F. C.

# SUMÁRIO

O PROBLEMA DA COBERTURA	<i>General Carlos Ramires</i>	277
CONCEITOS E REGRAS SOBRE O EMPREGO DE UNIDADES RÁPIDAS	<i>Major Faria de Moraes</i>	281
A LIGAÇÃO	<i>X e 31</i>	300
HIPISMO:		
ACUAMENTO	<i>Coronel Rogério Tavares</i>	308
CONCURSO HÍPICO DO PÓRTO		314
CONCURSO HÍPICO DE CASCAIS	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	317
CAMPEONATO DO CAVALO DE GUERRA	<i>Capitão Correia Barrento</i>	322
RELATÓRIO DA MISSÃO PORTUGUESA JUNTO DAS ESCOLAS DE EQUITAÇÃO FRANCESAS	<i>Capitão Fernando Paes</i>	329
REGULAMENTO DA FEDERAÇÃO EQUESTRE INTERNACIONAL		342
JORNALIS — REVISTAS — LIVROS:		
O FUTURO DOS CARROS DE COMBATE	<i>Ten.-Coronel Gonzolo D. de la Lastra</i>	349



# Revista da Cavalaria

7.º ano - n.ºs 4 a 6 PUBLICAÇÃO BIMESTRAL Julho a Novembro

## O problema da cobertura



Problemas de guerra e problemas de paz. Durante a guerra anseia-se pela paz, assina-se a paz pensando na guerra.

São fenómenos estes, que desde sempre preocuparam a humanidade, e actualmente se constata por vezes com certa virulência, apesar das altruistas manifestações de boa vontade para pôr termo ao recurso à guerra.

Domina os povos o anseio da segurança própria, e não é a posse pelos fortes, de armas poderosas e eminentemente destruidoras, que atenua nos fracos este sentimento, antes lhes traz maior acuidade. Se, aos primeiros, preocupa a posse de posições que lhes alarguem as garantias de segurança, reduzindo ao mínimo as possibilidades de agressão ao seu território, os segundos, preocupam-se pelo menos com assegurar no possível a mobilização das suas possibilidades para lutar. É um mínimo de segurança que se procura alcançar por meio da COBERTURA.

Processos de iniciar as guerras e modernos meios de agressão complicaram bastante este problema da cobertura.

## Revista da Cavalaria

Mesmo pondo de parte o ataque por surpresa absoluta, o que já não é concebível no mundo actual, e partindo do princípio de que não haverá agressão sem um pretexto qualquer, a verdade é que, dentro desta modalidade, se podem conceber muitas formas de surpresa, para as quais é necessário estar precavido.

Não se duvida que haverá naturalmente um período de discussões em que política e diplomacia terão a palavra, e que poderá e deverá ser aproveitado para precauções militares atinentes ao recurso às armas; mas não pode esquecer-se que os actuais progressos do armamento, vieram atenuar as vantagens que os progressos anteriores tinham trazido à defensiva, e como consequência, a cobertura, garantia de mobilização e concentração, viu as suas possibilidades diminuídas por forma muito apreciável a ponto de ter de ser encarada a sua remodelação.

Assim, a cobertura de um território, para ter alguma eficácia, só será possível desde que se lhe dediquem efectivos em volume tal, que a sua disponibilidade entra já nos domínios da mobilização, e quiçá, com prejuízo das massas de manobra. Isto implica uma mobilização a tempo, por vezes com grave prejuízo das discussões e da possível resolução pacífica, ou uma mobilização instantânea, que em parte dispensaria a cobertura.

Como o aperfeiçoamento dos povos ainda não atingiu o grau de poder conseguir, de uma hora para a outra, mobilizar as suas forças contra a agressão, a necessidade de cobertura subsiste, mas tem de contar-se com apreciável redução no tempo e espaço que a sua acção poderá garantir (não esquecer que a resistência até ao sacrifício, fora de casos especiais, não pode servir de base para cálculos), e, portanto, é evidente a necessidade de apressar as operações de mobilização e concentração, por forma a diminuir apreciavelmente o tempo a dispender na sua execução.

Isto significa, em resumo, que, pensar em cobertura sem pensar na mobilização, é resolver em separado dois problemas inteiramente ligados. A cobertura, nos seus efectivos, meios e actuação, depende em absoluto do tempo que necessariamente se há-de gastar na mobilização e concentração, e será tanto mais eficaz, quanto mais reduzido for o tempo da sua necessidade. Remodelação de cobertura, implica remodelação na mobilização.

Entretanto, o alargamento da utilização do avião, veio ampliar apreciavelmente o âmbito da cobertura aérea, a qual prevista

## Revista da Cavalaria

anteriormente para pouco mais do que bombardeamentos de pontos vitais, tem de ser alargada contra possíveis desembarques aéreos de tropas. É a possibilidade de combinar penetrações terrestres através as fronteiras, com desembarques no interior. Já não basta a vigilância e defesa de uma zona de cobertura fronteira, é necessário entrar em linha de conta com a vigilância e defesa de numerosos pontos interessantes do interior do território, o que vem imperativamente impor remodelações nos processos de mobilização e concentração, sempre no sentido de ganhar tempo.

Fortificações, obstáculos naturais ou artificiais, destruições, etc., desde que não sejam previstos e executados em escala bastante ampla, não levarão à cobertura grandes possibilidades no tempo e espaço, dados os modernos meios de que as tropas estão dotadas para superar tais estorvos.

Cobertura terrestre, aérea, marítima, são ainda insuficientes só por si; não terão valor real se não houver também uma espécie de cobertura moral da população.

Não se ignora que o moral de um povo para a luta, depende basilamente das suas virtudes ráticas, mas estas por melhores que sejam, são profundamente abaladas pelos processos da guerra total, e não dispensam precauções atinentes, sem o que provocarão o desastre.

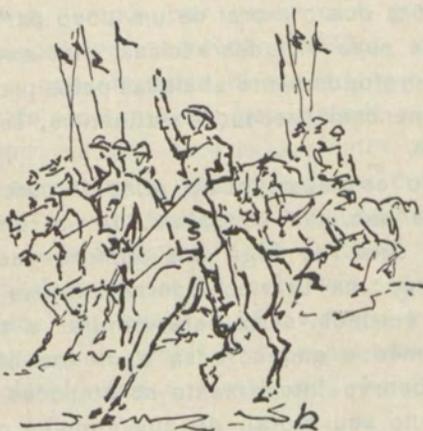
Convém não esquecer, que a crise de desconfiança começa sempre entre os que não se batem. Já no tempo de Roma se escrevia que o sinal de fuga era sempre dado pelos últimos homens da falange; na Grande Guerra também se verificou este fenómeno, e na verdade, seria para admirar o contrário, porque as retaguardas menos enquadradas e menos habituadas à luta, que lhes não absorve inteiramente as atenções, são mais facilmente abaladas no seu moral, do que aqueles que estão empenhados. Desconfiança e desânimo, aumentam sempre à medida que se verifica o afastamento do campo de batalha. De resto, isto não é ignorado pelo adversário, o qual naturalmente procederá conforme os seus interesses, o que leva a não poderem ser descuradas certas precauções.

A cobertura é um problema de aspectos vários, que não podem ser resolvidos separadamente, e alguns deles não podem ser solucionados, sem limitações no tempo, evitando sacrifícios, e isso está dependente de vários factores.

# Revista da Cavalaria

O ideal seria organizar as coisas por forma que a cobertura, como segurança que é, repose basilarmente na informação. Isto enquanto se não chega a qualquer conclusão, sobre se é a paz que garante a segurança, ou se é a segurança que garante a paz.

General CARLOS RAMIRES





# Conceitos e regras sobre o emprego de unidades rápidas

pelo Major FARIA DE MORAIS

*«A younger generation is likely to arise, bred up with mechanized vehicles, who will be imbued with mobility of thought and action. Some commanders have a natural gift for mobility, or in their war service missed the danger of developing immobility. But, otherwise, cavalry-bred commanders seem the most free» — Liddell Hart.*

Conceitos dignos não só de crédito como de ponderação dizem-nos que nada há mais qualificado para conduzir a uma derrota, do que a miragem de levar a bom termo uma campanha, mercê de uma batalha decisiva. Hoje em dia, há quem avalie os factores de um sucesso decisivo, afirmando que:

- 1.º — É indispensável a superioridade do poder *motor*, sobre o poder *homem*.
- 2.º — Maior capacidade industrial e económica.
- 3.º — Maior eficiência e ascendente moral e material da defensiva sobre a ofensiva.

## Revista da Cavalaria

Este último factor do successo, exprime, sobretudo, um conceito filosófico da estratégia Britânica, baseado no princípio de que todo o Estado agressor é levado a bater o inimigo e a ocupar o seu território, porquanto no conceito inglês o que é primordial será convencer o seu inimigo provável da impossibilidade quer de manter o que conquista, quer de bater a Inglaterra. Esta Nação parece tender para excluir de futuro os levantamentos em massa do seu potencial humano, segundo a clássica fórmula da «Nação em Armas», deixando assim de medir as suas possibilidades estratégicas, pelo maior ou menor número de divisões postas em campo. Para a Inglaterra, importa, sobretudo, canalizar os seus recursos para uma defesa à *outrance*, apoiando e mantendo o contacto com as Nações amigas, com o fim de impedir o risco de se ver isolada.

Portugal é tradicionalmente uma Nação amiga da Inglaterra, e para nós muito conviria que o Oficial Português se iniciasse no conhecimento das generalidades da Estratégia Inglesa, a qual, como é óbvio, está na base da sua política externa. Por outro lado, ninguém duvida que não só a existência como a finalidade do nosso Exército, dependem dos recursos trazidos por via marítima ou aérea, e que esses recursos só poderão ser obtidos em troca dos serviços que se ajustem não só aos interesses nacionais como aos da potência que tais recursos ponha à nossa disposição. Numa guerra futura não haverá mais Nações neutras, e isto porque nenhum povo poderá isolar-se no conflito, sabido como é que o raio de acção das Armas modernas permite-lhes intervir à quem e além das fronteiras naturais ou políticas. A península ibérica, formará assim um todo indivisível, impedindo pela força das circunstâncias, que a política militar e externa da Espanha, se transforme, por exemplo, numa política de agressão ao território português. Estrategicamente, creio eu, estas duas Nações serão conduzidas e orientadas segundo uma só directriz, consequência lógica das suas posições geográficas que constituem uma cunha no Atlântico e Mediterrâneo, com uma linha de vigilância levada até à Madeira e Baleares. A contiguidade geográfica que caracteriza a vizinhança anglo-francesa, estabeleceu entre estas duas nações uma inter-dependência de riscos e de possibilidades, que nenhuma política de ódio pode ignorar ou alterar. O mesmo parece observar-se no que diz respeito à Espanha e Portugal.

A velocidade, o alcance e instantaneidade dos meios de acção de que dispõem as Nações Atlânticas, transformam este baluarte avançado da Europa, constituído pela nossa península, numa região própria para a instalação de uma base de fogos de que aquelas não podem prescindir. A vida inglesa depende da segurança das suas vias marítimas, e o mesmo

## Revista da Cavalaria

se dirá do seu Império. A península comanda um ponto importante dessas vias, exactamente na junção do Atlântico com o canal Mediterrânico, com as suas duas mil milhas de extensão, e que é na realidade uma artéria vital para a nossa aliada, não sòmente no que respeita a abastecimentos, como no que mais de perto toca com as suas reservas estratégicas, concentradas quer na Índia quer no Egipto. A Espanha debruça-se sobre o Mediterrâneo, e Portugal sobre o Atlântico: Quer isto dizer que, não haverá apetites, vícios ou mesmo boas intenções espanholas que possam livremente expandir-se ou materializar-se, como não haverá outra finalidade para o exército português, que não seja a de prever a sua intervenção numa guerra total.

Parece assim ter chegado a altura de apreciar com frieza certas concepções e certas preocupações sobre linhas de invasão, a respeito das quais pensamos e agimos com uma boa fé digna de ser melhor esclarecida. O desenvolvimento da aviação e da arma submarina levou os ingleses a considerar axiomático que: «a friendly Spain is desirable, a neutral Spain is vital». Seja-me, pois, permitido prever uma revisão substancial dos conceitos militares até hoje aceites e seguidos na formação da mentalidade do oficial português.

\*

Diz-se que os povos não só têm os governos que merecem, como as guerras que merecem, o que se afigura ser uma afirmação justa, que devemos conjugar com o dito de Palmerston: «A Inglaterra não tem inimigos nem amizades eternas. Só os seus interesses são eternos». Conhecer bem esses interesses, e ajustá-los aos interesses nacionais está ou deve estar na base da nossa política externa militar.

\*

Esta política interessa especialmente ao comando em chefe, não só na conduta da guerra, como na sua preparação. Quer isto dizer, que as forças armadas pela sua constituição orgânica, pela quantidade e tipo de armamento, pelo seu grau de instrução e de disciplina, devem ser a expressão mais fiel da política de um país.

As divisões couraçadas alemãs, potentes e velozes, harmonizavam-se com os requisitos de uma política agressiva que deveria exer-

## Revista da Cavalaria

cer-se em profundidade, sob o signo da rapidez. O comando e a ligação das armas, indispensáveis para levar uma ou mais operações a bom termo, deu naturalmente origem aos *exércitos* couraçados, fundindo num só bloco a Infantaria e Artilharia, a Cavalaria e a Aviação. Mas é sobretudo no campo tático, isto é, no decorrer da acção, que o chefe melhor se revela às suas tropas. O Estado Maior prevê nos mínimos detalhes determinadas operações, porém, as circunstâncias de ocasião, após o contacto, decidirão em última análise e quase sempre fora do âmbito das previsões e dos cálculos meticulosos. Daí a importância das decisões do chefe.

A terminologia militar utilizada pelos tratadistas, condensava numa só expressão, quase sempre feliz, toda a gama da manobra estratégica e do movimento parcelar dos seus executantes. Tratava-se de um jogo de espírito, de uma ética peculiar, de uma forte concentração do poder da inteligência, digamos mesmo, de uma propensão especial, nascida com o indivíduo e exercitada pelo estudo e pelo hábito de pensar em larga escala. Assim se formavam os chefes. Mas mesmo a estes estava vedado qualquer movimento impulsivo (não dizemos irreflectido). Dezenas de olhos o observam, e a batalha que dirige, nunca será a *sua* batalha, ou a expressão do seu ânimo varonil. Factores de ordem técnica e política, tolhem-lhe a iniciativa e embotam-lhe a personalidade. Os factores de ordem técnica, amarram-no a uma liturgia esplendorosa, repleta de praxes estabelecidas e preconcebidas, cuja omissão constituiria grave ofensa à tradição, e que até mesmo, do lado inimigo, seria considerado de péssimo mau gosto.

A tomada de contacto, por exemplo, só por si, constitui um verdadeiro *master piece* de formalidades. Agora a rapidez com que se encaixam e amontoam contingências e situações, mercê da inter-dependência entre o espaço e a massa, utilizado um ou servida a outra pelo motor, leva o chefe a modificar a cada instante a sua concepção e o seu procedimento. Daqui resulta também não só a crescente responsabilidade do chefe, como a desvalorização dos planos laboriosamente preconcebidos.

A descentralização do comando está na ordem do dia. Hoje, portanto, a dinâmica militar não é só exigente em matéria de maquinismos aperfeiçoados, como no que respeita a quadros que pensem mecânicamente, que o mesmo é falar-se de espíritos realistas e não idealistas. O chefe deve prever longe e decidir com rapidez e concisão. Debaxo do ponto de vista intelectual será necessário dispor de uma inteligência viva, apta a apreender o que é fundamental, isto é, o chefe deve estar na posse de uma *inteligência tática*. Esta faculdade obtém-se pela experiência e

# Revista da Cavalaria

pelas reflexas. A incerteza e instabilidade das situações, e o sentido das oportunidades, formam o ambiente em que por via de regra os chefes são chamados a actuar, sobretudo os de cavalaria. O cavaleiro dispõe de um tempo muito limitado para reflectir, razão por que se lhe exige uma inteligência técnica que permita adaptar-se aos progressos do material, ter o gosto pelo risco e um sentido exacto da missão.

\*

Os leves comentários que adiante faremos sobre a acção de um C. C. francês, operando <sup>(1)</sup> na Bélgica de 10 a 14 de Maio de 1940 serão precedidos por breves palavras respeitantes à situação na frente ocidental antes do ataque alemão. Julgo conveniente dizer que noto nesta segunda guerra mundial dois períodos perfeitamente distintos, o primeiro dos quais é conduzido pela estratégia Anglo-Francesa. Este, não só assentava em princípios regidos ainda pela experiência de 14/18, como admitia uma ingerência directa de personalidades civis, nos negócios militares. A defesa em profundidade, a economia de forças, o cômputo numérico das divisões, a congelação da iniciativa, os reflexos morais que as flutuações da batalha podiam exercer na zona do interior, as possibilidades do auxílio Americano e Russo, etc., tudo isto exerceu influência em Gamelin e Gort, como não podia deixar de ser. Uma Vitória deixaria as personalidades civis em evidência, mas a derrota deixaria os chefes militares a descoberto, como aliás aconteceu, e a tal ponto, que não foram poucos aqueles que consideraram Gamelin um traidor.

A queda vertical da França deve-se em grande parte a uma concepção inoperante, a qual confundia a concepção inglesa — nação marítima, com a concepção francesa — nação continental. Estes erros não passam desapercibidos aos Americanos, e servem-lhes de lição. Contudo, este primeiro período permite o rearmamento e influi na organização militar Americana. No segundo período a América chama a si a inteira responsabilidade da condução da guerra, e nega sistemáticamente aos políticos qualquer veleidade de intervenção, colocando nas mãos de um só homem, a chefia suprema das operações. Estas vão revestir-se de características nitidamente ofensivas, onde a arma aérea suplanta todas as

---

(1) Exposição oral de um caso concreto.

## Revista da Cavalaria

outras. Os americanos, além de tudo, mantinham ainda o ressentimento pela forma como haviam sido tratados em 14/18.

Então as forças de Pershing por pouco não foram distribuídas pelos Regimentos Franceses e Ingleses, batalhão por batalhão, como propunham Lloyd George e Clemenceau. Foch, Pershing e o Governo Americano opuseram-se a esta dessimação de forças, que não só constituía um erro militar como afectava o orgulho da América. Neste segundo período, repito, uma mão de ferro põe cobro a toda a ingerência estranha na conduta geral das operações, e estas realizam-se e sucedem-se num ritmo acelerado, tornado possível, em virtude da destruição total dos centros industriais e populacionais, e vias de comunicação alemãs.

Para os americanos as baixas em mortos não foram além de 160.000 nos diversos teatros de operações na Europa.

\*

Postas estas considerações em guisa de preâmbulo, cabe-me expor agora, conforme me foi determinado, alguns assuntos de natureza táctica.

Das lições destinadas aos alunos do curso do Estado Maior Francês, na parte que interessa ao emprego da cavalaria moderna, depreende-se que a arma rápida é chamada a desempenhar certas funções características, tais como :

- Operações de Segurança, em largura e profundidade, isto é, descoberta exploração e cobertura ofensiva ou defensiva.
- Operações em potência, de horizontes mais limitados, onde os meios orgânicos das diferentes Unidades de Cavalaria, se combinam com os meios de outras armas, quer no ataque, quer na defesa.

Para o desempenho de tais missões necessita a Cavalaria de *velocidade* que lhe permita obter a informação e assegurar o efeito de surpresa, esta última indispensável nas fases decisivas da batalha. A velocidade está igualmente na base da condução útil e oportuna da exploração do sucesso. Por outro lado, no decorrer de acções impostas pelo inimigo, a velocidade permitirá cobrir em tempo oportuno forças amigas, a quem o insucesso colocou em circunstâncias difíceis. No que respeita à *potência*, sem a qual se não poderá impor ao inimigo o ritmo ou a mo-

## Revista da Cavalaria

dalidade de uma acção ofensiva ou defensiva, diremos que tal potência se traduz pela dosagem dos meios orgânicos ou de reforço, e se conjuga e deve adaptar à missão atribuída. Com efeito no decorrer de operações de segurança não convém ser-se detido por falta de meios, sem os quais nos fica vedada a procura da informação no interior do dispositivo inimigo. A evolução da cavalaria é suficientemente conhecida nas suas linhas gerais o que evita deter-me ou alongar-me no seu relato. O factor velocidade originou modificações importantíssimas, sem as quais escusado seria falar em evolução. Esta resulta, sobretudo, da velocidade própria dos meios de combate modernos, da sua capacidade de transposição de obstáculos, da articulação dos referidos meios, dos métodos de comando, e, finalmente, das transmissões. É, pois, intuitivo que o acréscimo de velocidade veio emprestar à cavalaria blindada qualidades particularmente notáveis em relação ao seu deslocamento e à passagem das formações de marcha para as formações de combate defensivo ou ofensivo. Deste conjunto de circunstâncias resultou para a cavalaria uma modificação radical nos seus processos de prover à própria segurança.

\*

A intervenção oportuna das Unidades de Cavalaria no espaço e no tempo, resulta, como é óbvio, do factor velocidade. Este depende, contudo, do estudo e metodização do seu emprego, a começar pela sua organização. Organizar a velocidade o mesmo é, que entrar em linha de conta com a extensão das colunas, com a natureza dos itinerários e ainda com a diversidade do poder da deslocação dos vários tipos de veículos a motor. Para isso haverá que fraccionar os agrupamentos de marcha no maior número de colunas, de escolher as melhores vias de comunicação, de constituir as colunas com veículos de similares características, aligeirando as colunas ao máximo. Os órgãos pesados dos serviços grupar-se-ão numa base que se deslocará por lanços de grande amplitude. A velocidade fica-nos assim dependente da qualidade e densidade da rede de comunicações e de uma organização meticulosa dos movimentos. No final desta palestra teremos ocasião de indicar a marcha de um C. C., na Bélgica, constituído por duas divisões ligeiras mecânicas, o qual sem o menor incidente efectuou de um jacto uma etape de 150 quilómetros, por 5 itinerários, dois dos quais destinados exclusivamente aos carros Hotshkiss, muito mais lentos que os restantes veículos do C. C.

O bom aproveitamento da velocidade depende também de factores de ordem intelectual. Para actuar depressa, com unidades rápidas, é

## Revista da Cavalaria

necessário prever longe e comandar a tempo. Prever longe, de maneira a dar precedência útil e construtiva ao que se delibera e decide; comandar a tempo, em especial no que respeita a missões descentralizadas de grande amplitude, à maneira de um chefe de uma Grande Unidade, ou então por ordens verbais ou telegráficas, à semelhança de um chefe de uma Sub-Unidade. Neste último caso impõe-se a presença do chefe no centro do seu dispositivo.

\*

No que respeita a potência, representada pelos meios orgânicos ou de reforço, uma Unidade Blindada dependerá:

- Da potência do seu armamento;
- Do número das suas armas;
- Da blindagem;
- Da articulação dos meios.

\*

Porém, as servidões da cavalaria moderna são originadas pelas próprias qualidades adquiridas no decorrer da sua evolução. À parte o reabastecimento em víveres e munições, haverá que ter ainda em conta o reabastecimento de carburantes, bem como o trato e conservação do material. Admite-se, geralmente, que uma Divisão Blindada necessita de fazer os seus planos por cada 5 horas de marcha ou de combate; daí a montagem de uma linha de comunicações que não só absorve efectivos importantes, como constitui um objectivo interessante para o inimigo. Este reabastecimento de carburantes solicita constantemente a atenção dos chefes, e exige previsões meticulosas e uma organização especial. O grau de preparação das tropas influi também na ordem e rapidez com que tais serviços se executam, tanto de dia como de noite.

\*

Pelo que respeita ao trato e conservação, nada ilustra melhor a sua importância do que o exemplo dado pelo corpo de cavalaria a que já nos referimos. No fim de 8 dias de campanha já não contava com veículos disponíveis. Os alemães resolveram em parte o problema, empregando durante a noite equipas de especialistas para rever o material, e obstando a que as operações renovassem o seu curso, antes das 10 horas da

# Revista da Cavalaria

manhã. Os veículos que exigem maiores cuidados são os de propulsão por lagarta, sendo certo que após um ataque normal se impõe uma revisão por especialistas não inferior a duas ou três horas, espaço de tempo que irá até quatro ou cinco, depois de um combate ou de uma marcha por terreno variado.

\*

O factor terreno é de considerar. No ataque, sobretudo, se o terreno é desfavorável devido a obstáculos naturais ou às organizações inimigas, muitas vezes terá a Infantaria que iniciar a operação para conquista de posições a partir das quais os carros possam prosseguir na acção. Em particular as minas contra pessoal e contra carros impõem servidões que limitam a acção de unidades rápidas. Bastará dizer-se que um ponto obrigatório de passagem pode ser obstruído no espaço de uma hora; que em 3 ou 4 horas uma equipe de 50 homens, com 3 ou 4 camions de material, inutilizam 10 quilómetros de estrada ou formam uma barragem sumária de 1 quilómetro de largo. Pondere-se ainda que uma brecha através de um terreno minado, que não permita a passagem de carros senão a um de fundo, imporá a estes uma velocidade horária de 150 metros! A procura de passagens livres constitui hoje em dia uma das missões mais importantes dos reconhecimentos terrestres. Do exposto, deduzir-se-á que as características da cavalaria, isto é: *velocidade e potência*, obrigam o chefe que a comanda, a adaptar a cada instante as suas manobras, às possibilidades técnicas dos meios.

## Liberdade de acção

Foch definiu-a com clareza ao dizer que toda a acção de comando assenta na missão. Um chefe, portanto, deve manter-se em condições de a poder cumprir apesar do inimigo, e a isto lhe chama salvaguardar a sua liberdade de acção para obedecer. Para tanto o chefe deve estar coberto, isto é, deslocar ou instalar os grossos das suas forças ao abrigo das acções inimigas ou eventuais. É o papel da segurança. Procurará saber o que faz o inimigo para adaptar a manobra às realidades da situação. Para isso deverá:

- Precisar as informações de que necessita;
- Fazê-las pesquisar e transmitir;
- Explorar e difundir as informações obtidas.

# Revista da Cavalaria

Partindo do princípio que uma divisão rápida é susceptível de realizar um deslocamento de 100 quilómetros em 5 horas, o raio de acção a atribuir à procura da informação, não poderá ser inferior a 200 ou 300 quilómetros. As distâncias máximas admitidas para os antigos D. D. não ultrapassavam 30 a 50 quilómetros.

## Órgãos de informação

Além dos órgãos de informação próprios das G. U. C., um chefe dispõe ainda da descoberta terrestre e aérea. Limitando esta exposição apenas ao âmbito da descoberta terrestre, dever-se-á dizer que a sua principal missão é a de controlar constantemente a margem de segurança que separa os primeiros elementos adversos, dos nossos. É o papel dos Regimentos de reconhecimento, cuja capacidade ofensiva é, aliás, diminuta. Estes devem obter a informação, esquivando-se quanto possível ao combate, à semelhança dos antigos reconhecimentos de oficial. Admite-se que um Regimento deste tipo actuará a uns 100 quilómetros à frente dos primeiros Regimentos do grosso da Divisão, e numa frente compreendida entre 50 a 60 quilómetros.

No quadro dos modernos exércitos este Regimento de reconhecimento ir-se-á buscar às reservas gerais, e então o regimento orgânico da divisão será repartido pelos seus agrupamentos tácticos. Fora deste caso dever-se-á atribuir um Esquadrão de Auto-Metralhadoras a cada um dos Agrupamentos da testa da Divisão, e o General manterá à sua ordem os restantes elementos. Indicadas por ordem de importância as direcções a explorar o Coronel de um R. R. articula os meios e dirige a manobra. Com esses meios constitui destacamentos, mantendo sempre que possível uma reserva destinada a alimentar e apoiar esses Destacamentos. Os carros dispor-se-ão por forma a prestarem o seu auxílio aos Esquadrões de Reconhecimento.

## Dispositivo

Sendo um dos factores de segurança, numa Grande Unidade Blindada, a simples disposição das suas colunas por agrupamentos, concorre para a segurança do conjunto. Desta maneira os agrupamentos de ala cobrem os flancos dos agrupamentos do centro, e os da testa, os agrupamentos em 2.º escalão. A necessidade de desenvolver para o com-

## Revista da Cavalaria

bate exige da segurança uma garantia de tempo e de espaço. A acção inimiga pode surgir por uma forma súbita e brutal, seguindo direcções variáveis, e com o emprego de engenhos capazes de ultrapassar uma defesa estabelecida de momento, sem a devida consistência. Contudo, as Unidades Blindadas mercê da sua *velocidade* e *potência* podem rapidamente desenvolver e actuar em força. Daqui o poder duvidar-se da eficácia de uma cobertura, ou se será preferível obter em tempo devido a informação pura e simples, sobre a direcção de marcha e provável intenção do inimigo, retardando-o na medida do possível. Somos assim levados a presupor modificações importantes nos métodos da segurança próxima, afastada e imediata.

Como é sabido a segurança afastada obtém-se quer pela informação, quer pela cobertura a grande distância, a fim de assegurar aos grossos o espaço e o tempo indispensáveis para desenvolver. Estes extremos de prudência não foram empregados na última guerra, atendendo a que praticamente só conduzia ao fraccionamento do dispositivo, pelo uso e abuso de destacamentos de segurança afastada, cuja capacidade de cobertura se mostrou pouco menos que illusória. Com efeito, em todos os *lexicons*, desde a testa dos grossos aos mais rápidos D. D. e, destes, até aos golpes da sonda da aviação, a *informação* aparecia tão nítida e precisa, e o *espaço* tão esclarecido no *tempo*, que o ...resto, (queremos dizer, a decisão, seguida de uma nação vitoriosa) constituia por assim dizer, um axioma. O esquema, com as suas distâncias matematicamente deduzidas, os seus tracejados, os seus sinais convencionais definiam, com efeito, um conjunto de princípios, não só baseados na mais inatacável lógica, como ainda servidos pela inteligência e dialética do tratadista. Tudo aparecia regido por regras fixas, por distâncias inalteráveis, por missões obedientes a princípios de honra e de interpretação dos textos,... como um desfile de embaixadores na corte formalista de um czar! As regras da *etiqueta* táctica, provinham, sobretudo, da França, onde pontificavam homens de real valor, e que dispunham de uma linguagem melódica e convincente.

As realidades da luta, porém, afastam-se sistematicamente do *latim* puro em que as regras andam enunciadas. São como a sombra e o corpo: alongam-se, perdendo as proporções, mas não se desligam, porquanto, em boa verdade, os princípios e fundamentos da táctica, sendo imutáveis, não são, contudo, inalteráveis. Compete ao homem frio e sereno, ter um sentido exacto das *miragens*, guardando em si, e em todo o momento, uma imagem perfeita da verdade, como o realizavam os estatutários gregos. O homem que tiver essa noção das proporções

## Revista da Cavalaria

exactas, reduz substancialmente as exigências da pragmática tática, e a prevalente obsessão desses destacamentos! Destaca-se por tudo e por nada, mas mesmo que se recupere em tempo devido o que se destaca, será bom ponderar que a *velocidade*, só constitui uma vantagem, enquanto não defronta o fogo adversário. Daí por diante, entra em luta a blindagem, e a velocidade perde em parte a sua preponderância.

\*

A composição dos Destacamentos para ser eficiente, reduz a capacidade ofensiva e defensiva dos grossos. A tendência actual é para simplificar as missões da segurança afastada com o emprego da descoberta encarregada simplesmente de obter a informação. No que respeita a segurança próxima — função específica das guardas avançadas, de flanco, etc., cuja missão era a de estabelecer uma primeira frente de contacto, e ocupar linhas de terreno favoráveis à manobra dos grossos, também aqui, dada a rapidez do desenvolvimento das Unidades Blindadas modernas, se preconiza uma limitação no seu emprego, que se traduz na procura da informação e retardamento nos eixos mais particularmente favoráveis ao inimigo. Os diversos agrupamentos táticos da Grande Unidade encarregar-se-ão de prover à sua segurança próxima pelo emprego de formações singelas de reconhecimento, ligeiramente reforçadas, operando a uns 30 quilómetros para além das suas testas. No que respeita à segurança imediata, deverá esta ser orientada no sentido de se opor aos engenhos blindados e aéreos, dessiminando os meios defensivos por toda a extensão das colunas em marcha, e pela aviação de caça. Finalmente, a segurança da Base da Grande Unidade rápida e da sua linha de comunicações, poderá em muitos casos ficar a cargo da unidade superior da qual dependa.

\*

As características das Unidades Blindadas — velocidade e potência dependem no presente momento não só do génio inventivo como da capacidade industrial, o que o mesmo é dizer que as noções de segurança, podem e devem adaptar-se à evolução dos meios. Por agora parece que a informação sobreleve em importância a cobertura a distância, obtida à custa do escalonamento do dispositivo geral. A acção de todos os órgãos terrestres encarregados de concorrer para a segurança do comando e das tropas, orienta-se mais no sentido de esclarecer quer o

Os alemães atravessam o MEUSE em MAESTRICHT, e atingem a  
Decisão do Comandante do C. C. (General Prioux) de se retirar  
para além desta linha.

	<p><b>A partir das 08H00</b> — A descoberta da III D. L. M. (12.º de Couraceiros CORONEL HASSELT, estão em poder dos alemães.</p> <p><b>09H30</b> — O General Prioux acelera a ocupação da posição, pelas suas forças.</p> <p><b>Tarde</b> — As informações recebidas no Q. G. do C. C. indicam:</p> <p>1.º — Que a posição de resistência está ocupada pelas D. L. M.</p> <p>2.º — Que o inimigo atravessou o CANAL ALBERTO, ocupando o forte de ÉBAN-EMAEL cai nas mãos dos alemães; Liège.</p> <p><b>15H00</b> — É enviado ao 1.º Ex.º o seguinte relato da situação:</p> <p>— Região d'HASSELT, posições mantidas. Descoberta sobre o inimigo.</p> <p>— O inimigo ataca em força segundo o eixo MAESTRICHT-TONGRES.</p> <p>Grandes formações de aviação sobre TONGRES-SAINT-TROND; Região N. de LIÈGE: grandes concentrações inimigas, sobretudo na Região entre LIEGE e HUY: Os belgas parecem manter-se na instalação 1 Ex.º até D + 6. Propõe adoptar a manobra Esplanade de G. Reconhecimento do III e IV C. Ex.º postos à disposição de GEMBLoux.</p> <p><b>20H00</b> — O Comandante do 1 Ex.º confirma a ordem de execução e de Cobrir a instalação defensiva do I Ex.º na linha WAVRE-GREZ-DOICEAU.</p>
Noite 11/12	Forças belgas evacuem a testa de ponte de HUY.
12 5 1940	<p><b>A partir da manhã</b> — A partir da manhã, não se encontram forças belgas entre o Canal Albert e a posição do C. C. (40 Km. de frente) está a cavaleiro, no caso de a região encontram-se as povoações importantes de HANNUWILLES, barra uma direcção aproveitável para o inimigo, no caso de as duas linhas de água, constituindo obstáculo de valor desigualmente. Estas linhas de água, de margens arborizadas, permitem não só a Acção em força dos engenhos blindados alemães.</p> <p><b>Das 05H00 às 09H00</b> — Acção retardadora dos elementos de descoberta desde Tongres.</p> <p><b>A partir das 09H00</b> — Bombardeamento intenso da aviação, e ataque de engenhos blindados.</p> <p><b>Às 14H00</b> — Nova investida alemã pela brecha de CREHEN, ameaçando o ponto de apoio de HUY.</p> <p><b>Ataque na direcção de MEHAIGNE DE FALLAIS.</b> Os ataques são realizados por carros.</p> <p><b>20H00</b> — Os alemães lançam um violento ataque sobre THISNES, perto de HUY. Tomada de THISNES pelos alemães, que não conseguem desalojar os belgas de flanco por carros.</p>
13 5 1940	<p><b>De manhã</b> — Calma em toda a frente. Nenhuma informação chega ao Q. G. do C. C. a posição que ocupa até à noite de 13/14, para em seguida manobrar para o sul, construído em tempo de paz, definida por GREZ-DOICEAU-LOMBRE.</p> <p><b>11H00</b> — Desencadeamento de novos e enérgicos ataques alemães.</p> <p>A 2.ª Div. Blindada cede terreno ao longo do curso do MEUSE.</p> <p>Contra-ataques de carros. O ponto de apoio de HUY, é ameaçado pela 3.ª Div. Bl., em face de um poderoso ataque vindo do N. Simultaneamente o sub-sector do S. é atacado por carros blindados.</p> <p><b>12H00</b> — O centro da 2.ª Div. Bl. é atacado por uma formação de 200 carros. O pedido dos Comandos das Div. Bl., as reservas do C. C. são pedidas para a 3.ª Div. Bl. é obrigada a retirar. A 2.ª Div. Bl., em cuja</p>
Noite 13/14	O C. C. procura reconstituir-se durante a noite a coberto do Canal Albert.
14/5/1940	Após alguns combates de carros o C. C. consegue ultrapassar o Canal Albert.

## Revista da Cavalaria

exactas, reduz substancialmente as exigências da pragmática tática, e a prevalente obsessão desses destacamentos! Destaca-se por tudo e por nada, mas mesmo que se recupere em tempo devido o que se destaca, será bom ponderar que a *velocidade*, só constitui uma vantagem, enquanto não defronta o fogo adversário. Daí por diante, entra em luta a blindagem, e a velocidade perde em parte a sua preponderância.

\*

A composição dos Destacamentos para ser eficiente, reduz a capacidade ofensiva e defensiva dos grossos. A tendência actual é para simplificar as missões da segurança afastada com o emprego da descoberta encarregada simplesmente de obter a informação. No que respeita a segurança próxima — função específica das guardas avançadas, de flanco, etc., cuja missão era a de estabelecer uma primeira frente de contacto, e ocupar linhas de terreno favoráveis à manobra dos grossos, também aqui, dada a rapidez do desenvolvimento das Unidades Blindadas modernas, se preconiza uma limitação no seu emprego, que se traduz na procura da informação e retardamento nos eixos mais particularmente favoráveis ao inimigo. Os diversos agrupamentos táticos da Grande Unidade encarregar-se-ão de prover à sua segurança próxima pelo emprego de formações singelas de reconhecimento, ligeiramente reforçadas, operando a uns 30 quilómetros para além das suas testas. No que respeita à segurança imediata, deverá esta ser orientada no sentido de se opor aos engenhos blindados e aéreos, dessiminando os meios defensivos por toda a extensão das colunas em marcha, e pela aviação de caça. Finalmente, a segurança da Base da Grande Unidade rápida e da sua linha de comunicações, poderá em muitos casos ficar a cargo da unidade superior da qual dependa.

\*

As características das Unidades Blindadas — velocidade e potência dependem no presente momento não só do génio inventivo como da capacidade industrial, o que o mesmo é dizer que as noções de segurança, podem e devem adaptar-se à evolução dos meios. Por agora parece que a informação sobreleve em importância a cobertura a distância, obtida à custa do escalonamento do dispositivo geral. A acção de todos os órgãos terrestres encarregados de concorrer para a segurança do comando e das tropas, orienta-se mais no sentido de esclarecer quer o

# Regimento de Cavalaria N.º 3

Instrução do Quadro Permanente  
(Inspeção Geral Ordinária de Outubro de 1946)

## Gráfico de Wereauch

10 5 1940	<p><b>6 Horas</b> — O C. C. (P. C. em SAINT-QUENTIN) recebe ordem preparatória do G. Ex. n.º 1 e do 1.º Ex.º, fixando a hora H = 10H00, para o início da manobra «DYLE» — (Entrada na Bélgica); Este movimento materializa-se pela ocupação, pelos grossos do C. C., da linha definida por TIRLEMONT-HANNUT-HUY, ou, se possível, mais para Este, se a resistência belga o permitir.</p> <p><b>Tarde</b> — O movimento foi executado sem oposição do inimigo. P. C. do C. C. em MELLET.</p> <p><b>Cair da Noite</b> — Não são assinalados avanços alemães a Este de MEUSE L'HUY; nenhum contacto na região de L'OURTHE; Os alemães atravessam o MEUSE em MAESTRICHT, e atingem o CANAL ALBERTO; Decisão do Comandante do C. C. (General Prioux) de se estabelecer defensivamente sobre a linha TIRLEMONT-HANNUT-HUY, mantendo as descobertas em contacto, para além desta linha.</p>	<p>fixando a hora H = 10H00, para o início da manobra «DYLE» — (Entrada na Bélgica); TIRLEMONT-HANNUT-HUY, ou, se possível, mais para Este, se a resistência belga o permitir.</p> <p>de L'OURTHE;</p> <p>a linha TIRLEMONT-HANNUT-HUY, mantendo as descobertas em contacto,</p>
11 5 1940	<p><b>A partir das 08H00</b> — A descoberta da III D. L. M. (12.º de Couraceiros CORONEL LEYER) informa que as pontes sobre o CANAL ALBERTO, que servem as estradas de MAESTRICHT, TONGRES, HASSELT, estão em poder dos alemães.</p> <p><b>09H30</b> — O General Prioux acelera a ocupação da posição, pelas suas Div. L. M., determinando que os dragões transportados e os B. Metr., se desloquem de dia.</p> <p><b>Tarde</b> — As informações recebidas no Q. G. do C. C. indicam: 1.º — Que a posição de resistência está ocupada pelas D. L. M. 2.º — Que o inimigo atravessou o CANAL ALBERTO, ocupando TONGRES pelas 14H00, dispersando, pela intervenção da sua aviação, a VII Div. Inf. Belga. O forte de ÉBAN-EMAEL cai nas mãos dos alemães; Liège mantém-se ainda em poder dos Belgas. A pressão alemã acentua-se na direcção do OURTHE.</p> <p><b>15H00</b> — É enviado ao 1.º Ex.º o seguinte relato da situação: — Região d'HASSELT, posições mantidas. Descoberta sobre HERCK. — O inimigo ataca em força segundo o eixo MAESTRICHT-TONGRES. Ponte de MAESTRICHT ocupada por paraquedistas, depois de violento ataque aéreo. TONGRES ocupada pelo inimigo; Grandes formações de aviação sobre TONGRES-SAINT-TROND; Carros da 3.ª D. L. M. bombardeados. Região N. de LIÉGE: grandes concentrações inimigas, sobretudo de elementos mecânicos. Região entre LIEGE e HUY: Os belgas parecem manter-se a coberto do obstáculo COINTET SUD MEUSE. Inimigo pouco activo. Conclusões: Parece difícil cobrir instalação 1 Ex.º até D + 6. Propõe adoptar a manobra ESCAULT exercendo o C. C. uma acção retardadora segundo o eixo — HANNUT-GEMBLoux-NIVELLES-SOIGNIES; Pedido de G. Reconhecimento do III e IV C. Ex.º postos à disposição do Comandante do C. C. (échelon de repli — escalão de apoio) a instalar na posição WAVRE-GEMBLoux.</p> <p><b>20H00</b> — O Comandante do 1 Ex.º confirma a ordem de execução da manobra DYLE, e atribui ao C. C. uma nova missão: Cobrir a instalação defensiva do I Ex.º na linha WAVRE-GEMBLoux, até D + 5.</p>	<p>sobre o CANAL ALBERTO, que servem as estradas de MAESTRICHT, TONGRES, HASSELT, estão em poder dos alemães.</p> <p>os dragões transportados e os B. Metr., se desloquem de dia.</p> <p>Belgas. A pressão alemã acentua-se na direcção do OURTHE.</p> <p>ocupada por paraquedistas, depois de violento ataque aéreo. TONGRES ocupada pelo inimigo;</p> <p>SUD MEUSE. Inimigo pouco activo. Conclusões: Parece difícil cobrir instalação 1 Ex.º até D + 6. Propõe adoptar a manobra ESCAULT exercendo o C. C. uma acção retardadora segundo o eixo — HANNUT-GEMBLoux-NIVELLES-SOIGNIES; Pedido de G. Reconhecimento do III e IV C. Ex.º postos à disposição do Comandante do C. C. (échelon de repli — escalão de apoio) a instalar na posição WAVRE-GEMBLoux.</p> <p>C. C. uma nova missão:</p>
Noite 11/12	<p>Forças belgas evacuam a testa de ponte de HUY.</p>	
12 5 1940	<p><b>A partir da manhã</b> — A partir da manhã, não se encontram forças belgas entre os alemães e o C. C. a não ser em TIRLEMONT. A posição do C. C. (40 Km. de frente) está a cavaleiro, no centro, na divisória do MEUSE e do ESCAULT, que forma uma linha de alturas perpendicular à frente. Nesta região encontram-se as povoações importantes de HANNUT, CREHEN, THISNES, MERDOP, JAUDRAIN. Região favorável ao emprego de carros. Constitui a chave que barra uma direcção aproveitável para o inimigo, no caso de uma exploração de sucesso em direcção a GEMBLoux. Nesta região central, a posição apoia-se em duas linhas de água, constituindo obstáculo de valor desigual: LA PETITE GRËTTE a N. até OPHEYLISSEM e a de MEHAIGNE a S., que constitui uma turtadura importante. Estas linhas de água, de margens arborizadas, permitem no entanto infiltrações do inimigo. Acção em força dos engenhos blindados alemães.</p> <p><b>Das 05H00 às 09H00</b> — Acção retardadora dos elementos de descoberta desde TONGRES até à linha TIRLEMONT-HUY.</p> <p><b>A partir das 09H00</b> — Bombardeamento intenso da aviação, e ataque de engenhos blindados pela brecha de CREHEN. Contra-ataque francês, aliás sem sucesso, por o grupo de esq. de carros, em reserva do C. C.</p> <p><b>Às 14H00</b> — Nova investida alemã pela brecha de CREHEN, ameaçando perigosamente o flanco do C. C. em TIRLEMONT. Ataque na direcção de MEHAIGNE DE FALLAIS. Os ataques são repelidos.</p> <p><b>20H00</b> — Os alemães lançam um violento ataque sobre THISNES, precedido de uma intervenção intensa de forças aéreas. Tomada de THISNES pelos alemães, que não conseguem desembocar da povoação devido aos tiros de detenção da Artilharia Francesa, conjugada com uma acção de flanco por carros.</p>	<p>TIRLEMONT.</p> <p>ESCAULT, que forma uma linha de alturas perpendicular à frente. Nesta região encontram-se as povoações importantes de HANNUT, CREHEN, THISNES, MERDOP, JAUDRAIN. Região favorável ao emprego de carros. Constitui a chave que barra uma direcção aproveitável para o inimigo, no caso de uma exploração de sucesso em direcção a GEMBLoux. Nesta região central, a posição apoia-se em duas linhas de água, constituindo obstáculo de valor desigual: LA PETITE GRËTTE a N. até OPHEYLISSEM e a de MEHAIGNE a S., que constitui uma turtadura importante.</p> <p>em TIRLEMONT.</p> <p>de uma intervenção intensa de forças aéreas.</p> <p>devido aos tiros de detenção da Artilharia Francesa, conjugada com uma acção</p>
13 5 1940	<p><b>De manhã</b> — Calma em toda a frente. Nenhuma informação chega ao Q. G. do C. C. por falta de aviação. O General Comandante do C. C. decide pelas 10H00, manter-se na posição que ocupa até à noite de 13/14, para em seguida manobrar em retirada sobre uma posição que é constituída por obstáculos a. c., linha que os belgas haviam construído em tempo de paz, definida por GREZ-DOICEAU-LONGUEVILLE-PERWEZ-AISCHES-SAINT-GERMAIN-MARCHOVLETTE.</p> <p><b>11H00</b> — Desencadeamento de novos e enérgicos ataques alemães. A 2.ª Div. Blindada cede terreno ao longo do curso do MEHAIGNE, especialmente nas regiões de MOXHE-FALLAIS-WAUZE. Contra-ataques de carros. O ponto de apoio de HUY, é ameaçado de envolvimento. A 3.ª Div. Bl., em face de um poderoso ataque vindo do N. em direcção a GOUSSONCOURT, vê o seu sub-sector do N. seriamente ameaçado de envolvimento. Simultaneamente o sub-sector do S. é atacado por carros pesados. Luta intensa nas regiões de MERDORP-JAUDRAIN e JAUCHE.</p> <p><b>12H00</b> — O centro da 2.ª Div. Bl. é atacado por uma formação de 200 carros, orientados na direcção geral MARET-MARILLES. Diante dos ataques conjugados inimigos e a pedido dos Comandos das Div. Bl., as reservas do C. C. são postas à disposição das Div. Bl. A 3.ª Div. Bl. é obrigada a retirar. A 2.ª Div. Bl., em cuja frente os ataques inimigos foram menos pronunciados, acompanha o movimento de retirada da 3.ª Div.</p>	<p>de aviação. O General Comandante do C. C. decide pelas 10H00, manter-se na posição que é constituída por obstáculos a. c., linha que os belgas haviam construído em tempo de paz, definida por GREZ-DOICEAU-LONGUEVILLE-PERWEZ-AISCHES-SAINT-GERMAIN-MARCHOVLETTE.</p> <p>de envolvimento.</p> <p>de envolvimento.</p> <p>menos pronunciados, acompanha o movimento de retirada da 3.ª Div.</p>
Noite 13/14	<p>O C. C. procura reconstituir-se durante a noite a coberto do obstáculo a. c. denominado — COINTET, situado a uns 12 Km. apenas, à frente da P. R. do I Ex.º.</p>	
14/5/1940	<p>Após alguns combates de carros o C. C. consegue ultrapassar a P. R. do I Ex.º na tarde de 14.</p>	

Informe de C. ...

Regimiento de Caval...

Gráfico de ...

No.	Descripción de los gastos
1	Gastos de ...
2	Gastos de ...
3	Gastos de ...
4	Gastos de ...
5	Gastos de ...
6	Gastos de ...
7	Gastos de ...
8	Gastos de ...
9	Gastos de ...
10	Gastos de ...
11	Gastos de ...
12	Gastos de ...
13	Gastos de ...
14	Gastos de ...
15	Gastos de ...
16	Gastos de ...
17	Gastos de ...
18	Gastos de ...
19	Gastos de ...
20	Gastos de ...
21	Gastos de ...
22	Gastos de ...
23	Gastos de ...
24	Gastos de ...
25	Gastos de ...
26	Gastos de ...
27	Gastos de ...
28	Gastos de ...
29	Gastos de ...
30	Gastos de ...
31	Gastos de ...
32	Gastos de ...
33	Gastos de ...
34	Gastos de ...
35	Gastos de ...
36	Gastos de ...
37	Gastos de ...
38	Gastos de ...
39	Gastos de ...
40	Gastos de ...

Total

Total

Total

# Revista da Cavalaria

chefe, quer as forças sob as suas ordens directas, dada a rapidez com que é hoje possível passar das formações de marcha, para uma frente de desenvolvimento. Numa palavra: para uma grande unidade, a informação oportuna sobre a situação que dê a conhecer a direcção de marcha, constituição e prováveis intenções do inimigo, substitui o papel da descoberta e da cobertura. Para o agrupamento tático, a informação sobre a situação, corresponde às suas necessidades em matéria de segurança.

## Concentração de esforços

Os meios de fogo protegidos pela blindagem, permitiram à cavalaria intervir de novo no combate, por acções de força. Compete assim ao Comando traduzir tais possibilidades, pela concentração dos meios respectivos. Para melhor utilização desses meios, a cavalaria requer um espaço suficientemente amplo de manobra, que esteja, em relação com as suas actuais possibilidades. Aproveitar o efeito de surpresa e orientar as forças, segundo eixos de esforço variáveis, sobretudo nas manobras de ala, tais são as características da arma mais dignas de atenção. Em presença de Unidades Blindadas adversas, a actuação deve revestir-se de modalidades agressivas, com base nas intervenções súbitas, servidas pela aplicação instantânea de todos os meios de que se dispõe. A uma situação de ataque pode suceder-se sem transição, e com emprego total dos meios, uma situação de marcha em coluna. A manobra ofensiva da cavalaria comporta inicialmente uma fase destinada a conduzir as tropas das zonas de estacionamento, para a zona de combate, onde as forças se concentram para o ataque. A execução desta fase baseia-se na informação obtida, e a sua importância é manifesta, porquanto dela depende não só o efeito de surpresa, como a possibilidade de exercer uma acção em força. A interferência do chefe manifestar-se-á, sobretudo, pela escolha do ritmo dado à manobra, e pela articulação por ele adoptada no seu dispositivo de marcha. A conduta geral da manobra influenciará o ritmo, e a articulação do dispositivo ficará dependente da velocidade requerida, esta tanto mais acentuada, quanto maior for a descentralização dos agrupamentos de marcha. A descentralização ou multiplicação dos agrupamentos é, no entanto, limitada devido a necessidades de reagrupamento e do apoio mútuo. O alcance dos postos de rádio impõe para um dispositivo de uma Divisão Blindada, uma frente de 40 a 60 quilómetros, por uma profundidade de 60 a 100 quilómetros.

## Revista da Cavalaria

Para concentrar e desenvolver os meios com rapidez e eficácia, é da maior conveniência que a articulação das unidades durante a marcha mantenha em germe o dispositivo previsto para o combate. Por outro lado, o sistema de articulação do dispositivo deve permitir também fazer face a uma modificação rápida da situação, o que exige que, pelo menos algumas das colunas possam inopinadamente entrar em combate, sem o apoio imediato das restantes. Estas considerações levam-nos à formação de agrupamentos táticos, constituindo colunas distintas, doseadas por forma a disporem de um chefe e meios de transmissão, elementos de reconhecimento, elementos blindados e artilharia, contando com o apoio de fracções mais ou menos importantes de blindados e infantaria.

Dada a potência e a mobilidade dos meios, sobretudo dos carros, o combate ofensivo da cavalaria blindada é susceptível de obter a destruição, ou, pelo menos, a desorganização das forças adversas, pelo emprego de acções rápidas, brutais, e, em geral, profundas. A rapidez, a potência do fogo e a blindagem do carro, permite acelerar o desenvolvimento da acção ofensiva. Os engenhos blindados percorrem em tempo deminuto a distância que os separa dos seus objectivos. Contribuem de uma maneira acentuada para neutralizar o conjunto do dispositivo de fogos da Infantaria, por forma a lançarem-se sobre resistências mais distantes, sobretudo as posições de Artilharia. Desta forma, os objectivos sucessivos podem estar mais afastados uns dos outros.

Para obviar aos inconvenientes que resultam do ataque em profundidade, devido à falta que se poderia sentir do apoio mais íntimo da Artilharia, ou do apoio recíproco do binómio infantaria-carros, seremos levados a dar mais profundidade às formações de carros. Daí o emprego de escalões sucessivos.

Cada escalão especializar-se-á no cumprimento de missões definidas, uns encarregados do ataque às posições de artilharia, outros destinados ao ataque e limpeza do dispositivo de Infantaria. A Artilharia e os Sapadores de assalto apoiarão de perto os escalões mais avançados, e a aviação encarregar-se-á das acções longínquas, habitualmente entregues à Artilharia. A cooperação dos meios, reveste-se de uma importância capital. Os carros médios, mais aptos a desorganizar rapidamente o dispositivo inimigo, devem em princípio ser os primeiros a beneficiar do apoio dos restantes meios de acção, em especial da Aviação e da Artilharia.

Em geral não podem actuar isoladamente: A Aviação deve sobrevoá-los para os esclarecer, em ligação com os órgãos de observação terrestre; os carros médios apoiados e seguidos pela Infantaria e por fracções de Engenharia, não dispensam, contudo, o apoio dos caçadores

## Revista da Cavalaria

de carros. Dadas as suas possibilidades de defesa os engenhos blindados devem actuar em massa.

Para levar a efeito um ataque em forma, prevê-se o emprego de um mínimo de sessenta carros por quilómetro, escalonados em profundidade, o que nos dá 3 quilómetros, como frente máxima de ataque para uma Divisão Blindada. A experiência das campanhas de França e do norte de África aconselha a não empregar isoladamente Unidades inferiores ao Regimento (50 carros), a não ser na exploração do sucesso, onde é de admitir o Esquadrão.

Os carros ligeiros são particularmente aptos para o reconhecimento e, como tal, susceptíveis de definir o contorno aparente ao inimigo, e de explorar o terreno antes de se lançar um ataque.

Podem empregar-se na procura da informação, e na segurança dos flancos de um ataque. Podem igualmente receber missões de limpeza, na retaguarda das forças de Infantaria empenhada. Na presença de carros pesados ou médios, devem recusar o combate sistematicamente, sob pena de destruição. Os carros ligeiros, ao contrário do que se preconiza para os médios, não devem empenhar-se em massa, e não raro actuam por pelotões isolados.

\*

Os caçadores de carros, ou carro anti-carro, são poderosamente armados e suficientemente móveis, mas de fraca blindagem. A sua manobra aproveita, sobretudo, o alcance do armamento, a rapidez com que varia a sua posição de tiro, e o terreno.

Devem apoiar a progressão dos carros médios, em caso de encontro com engenhos blindados inimigos, e constituir rapidamente uma barreira anti-carro no flanco de um ataque, ou após a conquista de um objectivo.

\*

A Infantaria das Divisões Blindadas facilita a progressão dos carros, e assegura a posse do terreno conquistado. Incumbe-lhe neutralizar as armas anti-carro desde o início e durante o ataque, para o que muitas vezes se transportará nos próprios carros. Em face de dificuldade própria do terreno, campos de minas, etc., terá então de recorrer ao apoio da Artilharia da divisão mecanizada, e à Aviação e aos canhões dos carros, que para esse efeito tomarão posições desenhadas. A Infantaria

## Revista da Cavalaria

das Divisões Blindadas está organizada em Batalhões ou Regimentos, com o apoio de fogos, indispensável para assegurar as missões que lhe são normalmente atribuídas.

\*

A Artilharia de auto-propulsão é organizada por forma a apoiar o mais possível os ataques dos carros. O seu emprego descentralizado está previsto e assegurado de antemão, mercê das transmissões radiofónicas, que em dado momento asseguram a ligação precisa para a realização de fogos concentrados.

\*

A Engenharia, cujo papel é primordial, assegura o aproveitamento dos itinerários; abre as brechas indispensáveis através dos campos de minas, e procede à destruição dos obstáculos artificiais e dos ninhos de resistência mais rebeldes (Sapadores de assalto).

\*

A Aviação pode suprir a falta do apoio eficaz da Artilharia, e adaptar com facilidade os seus bombardeamentos, à progressão dos carros. Em todo o caso, é bom não perder de vista que a acção da Aviação deve fazer-se sentir de preferência sobre objectivos longínquos (cobertura do ataque, contra bateria).

\*

A Cavalaria blindada pode ser também chamada, no decurso da batalha, a cooperar com as outras Armas.

Concentrando os seus próprios meios em frentes estreitas, é susceptível de participar numa acção de choque, destinada a abrir brecha num dispositivo inimigo, sólidamente organizado. Um ataque desta natureza terá necessariamente objectivos limitados, e exige longos preparativos para a instalação dos meios, sobretudo em carros e Artilharia.

A execução do ataque será mais lenta, dada a necessidade de coordenar minuciosamente o apoio recíproco das diferentes Armas. O ritmo

## Revista da Cavalaria

da operação em nada se assemelha à rapidez com que o ataque é conduzido por uma Grande Unidade Blindada, operando isoladamente.

A cooperação da cavalaria nos ataques de rotura tanto pode ser encarada debaixo do ponto de vista do emprego de uma ou mais divisões blindadas, no quadro de um Exército ou Corpo de Exército, em ligação com uma ou mais divisões de Infantaria, ou então, caso mais vulgar, e que mais de perto nos interessa, um ou mais Regimentos de carros, postos à disposição de uma Grande Unidade de Infantaria. No primeiro caso, as divisões de Infantaria, iniciam o avanço, conquistando para as divisões blindadas uma base de partida favorável dada a hipótese do terreno compartimento do ataque, ser muito acidentado ou minado. No decorrer desta fase do ataque, a Artilharia de Divisão Blindada é posta temporariamente à disposição da Divisão de Infantaria para apoiar o ataque, podendo até a Artilharia dos carros reforçar a base de fogos.

Logo que a divisão blindada ultrapasse a Infantaria, ou ainda na hipótese de a ter precedido, a divisão blindada recupera a sua artilharia.

O mecanismo deste tipo de ataque é delicado, tornando-se necessário respeitar os laços tácticos e definir com precisão as atribuições dos diferentes comandos, de harmonia com as fases em que a manobra for decomposta.

\*

Quando uma Brigada ou um Regimento de carros é posta à disposição de uma Grande Unidade de Infantaria, convém desde logo estabelecer o princípio da não dissociação do regimento de carros. Se uma divisão de Infantaria recebe como meio suplementar, um só regimento, a regra será o de affectá-lo a um único agrupamento de ataque. Estes elementos blindados de reforço, podem provir ou de uma Grande Unidade Blindada, ou das reservas gerais. O mesmo princípio deve aliás ser aplicado à Grande Unidade Blindada, cujos elementos constitutivos são treinados a combater em comum. Por outro lado, dissociar a Grande Unidade Blindada, é impedi-la de intervir na fase intermédia ou final da manobra, quer no contra-ataque, quer na exploração do sucesso. A campanha de 1940 justifica o que ficou dito.

Com efeito, em 14 de Maio, as Brigadas de carros da segunda e terceira divisões ligeiras mecanizadas, foram distribuídas pelos C. Ex. do 1.º Ex., o que tornou impossível que o C. C. contra-atacasse, numa fase da luta, em que a sua actuação poderia ter retardado o avanço alemão.

# Revista da Cavalaria

Em 20 de Maio, quando o mesmo C. C. recuperou os seus carros, só três deles estavam em condições de serviço! Destes, e de outros exemplos, resulta ser preferível o emprego de unidades de carros (entre nós os Batalhões de Carros) de reforço, saídos exclusivamente das reservas gerais.

\*

Os princípios que regulam o emprego das Unidades Blindadas, e a constituição orgânica destas G. U. varia de país para país, podendo afirmar-se que cada Nação possui ou procura possuir o tipo de Grande Unidade Rápida que melhor sirva à sua política militar. Esta é, naturalmente, função das suas alianças e da sua geografia.

O potencial humano conserva ainda a sua importância, mas parece haver a tendência para prestar mais atenção ao potencial técnico <sup>(1)</sup>, económico e industrial.

O factor psicológico <sup>(2)</sup>, entra também no domínio das principais preocupações do estratega, e Nações há que a par dos exércitos de campanha organizaram outro exército que, na zona interior, tem por missão impor às populações o ânimo indispensável para suportar as tragédias da guerra, sobretudo quando esta é prolongada e mortífera.

Com a nenhuma autoridade que possuímos, já afirmámos, no entanto, que se não compreende o emprego da Grande Unidade Blindada, fora do âmbito dos Exércitos Blindados. É preferível diminuir os efectivos humanos nas Divisões de Infantaria por exemplo, e afectar-lhe meios modernos de combate, no que respeita a sub-unidades de carro e sub-unidades ligeiras de exploração, do que separar funções de potência e de velocidade, das funções próprias e específicas de uma Grande Unidade de Infantaria. A Divisão de Infantaria moderna, poderia assim dissonar-se em brigadas, aligeirando o seu emprego táctico, e permi-

---

<sup>(1)</sup> A prevalência da instrução técnica sobre a rotina dos serviços diários num aquartelamento, já foi notada pelo General Maxse, que aconselhou o emprego de «companhias de trabalho», destinadas à execução de tais serviços. É desnecessário enumerar quer a quantidade, quer a diversidade de impedimentos ou deveres que ocupam o soldado durante longas horas, com manifesto prejuízo da sua instrução técnica. Hoje ou amanhã, este assunto terá de ser encarado a sério, e resolvido definitivamente, criando-se em cada unidade «pelotões de trabalho».

<sup>(2)</sup> A estratégia mais inteligente consiste em adiar as operações até que a desintegração moral do inimigo torne fácil e possível a actuação do Exército. Lenine.

## Revista da Cavalaria

tindo-lhe actuar em duas direcções mestras, quer no ataque, quer na defesa.

Grandes Unidades Mecânicas, com missões de cobertura, como a seguir passarei a expor, num caso concreto, gastaram-se e inutilizaram-se em dois ou três dias de combate, para ganhar apenas um dia ou dois de retardamento, que facilitasse a ocupação de uma posição defensiva pelo 1.º Exército Francês. Afigura-se, pois, que as missões defensivas de cobertura, estão em contradição com as exigências da procura de informação pelo combate, que é da competência de uma Grande Unidade Rápida. Isso mesmo parece deduzir-se do que acabamos de compilar das lições do curso de cavalaria, para oficiais do Estado Maior Francês.

A tendência para empregar pequenos núcleos de descoberta em vez de grandes destacamentos com o fim de não enfraquecer os grossos da Grande Unidade Blindada, e a tendência igualmente manifestada de descentralizar essa Grande Unidade em agrupamentos táticos, cada um deles cobrindo-se e esclarecendo-se por conta própria, parece indicar o caminho a seguir, isto é, o da descentralização e divisão das responsabilidades de comando, dentro de uma missão geral, mas única.

Os grandes espaços são necessários à manobra das Grandes Unidades Modernas, sem o que, seria o mesmo que aplicar e adaptar a uma linha de via reduzida, uma locomotiva moderna de grande potência.

Parece ainda mais lógico que as Grandes Unidades Blindadas estejam na mão do comando em chefe, como reservas rápidas e potentes, destinadas a parar um golpe imprevisto, ou a actuarem de surpresa, para um país pequeno como o nosso, de poucos recursos económicos e industriais, a missão de cobertura ou de procura de informação para o Alto Comando, não deverá exigir o emprego de Grandes Unidades, custosas e de uma grande fragilidade.

No decorrer dos anos mais próximos, quero crer que a Península constitua um teatro de operações único, e como tal considerado pela geopolítica dos povos poderosos. O domínio do mar e do ar, juntamente com a barreira pirinica, isolam a Península e fazem-na dependente de factores estranhos aos atritos políticos nacionais, que em cada momento ou instante não representam mais que um infinitamente pequeno, em relação ao infinitamente grande que resultaria do embate das Grandes Nações. Oxalá o futuro nos traga melhores dias, porquanto no dizer de Wellington, só há uma coisa mais triste que uma grande Vitória; é uma grande Derrota. Tudo é, pois, nebuloso e incerto, tanto no que respeita ao futuro, como até na evolução das Grandes ou Pequenas Unidades Rápidas.

# A LIGAÇÃO

por X e 31

## I

### A ligação e a vida regimental

Vários são os ramos da nossa actividade diária, no Regimento, para podermos abordar os erros que nós próprios cometemos no que respeita a matéria Ligação.

*A instrução (mais pròpriamente: educação militar).*

Pode-se instruir, sob o ponto de vista militar, sem se cuidar da educação que, tem sempre, um sentido moral e intelectual. Instruimos, quando apenas cumprimos o horário, ministrando os conhecimentos dentro do tempo nele indicado: despachou-se, cumpriu-se! Instruimos e, simultâneamente, educamos os nossos subordinados, quando cultivamos neles o gosto, o interesse em aprenderem; quando provocamos neles reacções que despertam a sua curiosidade; quando lhes explicamos o «porquê» das prescrições, o espírito das ordens dos nossos Chefes e mesmo, o fim que com elas se pretende atingir.

Por vezes, uma teoria sobre «nomenclatura», ministrada por um instrutor, prende mais a atenção, torna-se mais interessante para o soldado, do que uma instrução prática — a cavalo, ou de um aparelho ou instrumento interessantíssimo — ministrada por um outro.

Temos observado o seguinte:

Quando ministramos a instrução para só cumprimos o horário e, assim, pretendendo agradar aos nossos Chefes, geralmente sobra-nos tempo porque nos falta matéria: o assunto esgota-se rapidamente ou, se o tempo nos falta é porque, em certa altura, encontramos-nos embrenhados em conhecimentos de alta cultura (para as praças): Estratégia, Grandes Unidades, Liberdade de Operações, etc., (nos postos inferiores sabemos demasiado de alta táctica; atingimos os postos superiores e não nos preocupamos com os detalhes: o aparelhar, a data de água e a ração etc., simplesmente, porque não fomos oficiais no campo, na prática e transitamos pelos diferentes postos, de gabinete para gabinete).

Exemplifiquemos o sistema que nos parece de pouco rendimento:

Para os soldados: trata-se de ministrar a instrução do conhecimento e emprego da espingarda: «*A divisão da espingarda nas partes regula-*

## Revista da Cavalaria

mentares. As perguntas sacramentais: Dize lá o nome disto: tu? e tu? — És um burro, não vês que é o percutor!»!

Para os cabos: o funcionamento de uma metralhadora:

«Como se chama isto? Não sabes?! Não estás com atenção. E tu? — R: É o bordo dentado da mola. Não senhor! é o bordo dentado da tampa da caixa da mola recuperadora! Dize lá outra vez, etc.».

«Que quer dizer aproximação coberta? É quando uma tropa vai esfarçada com coisas por cima para o inimigo não nos ver — Nada disso: a aproximação diz-se coberta quando a tropa marcha num ambiente de segurança, etc.»

Para os sargentos: Noções sumárias sobre segurança (é o que prescreve o horário):

«Segurança é o conjunto das disposições que garante a liberdade de acção ao Comando e à tropa. Há a segurança afastada; a exploração longínqua, que garante a liberdade de operações: é uma segurança estratégica. As G. U. C. garantem a segurança estratégica. (Ó meu alferes o que é Estratégia? — Não cabe por agora falar na Estratégia: é uma coisa que se liga com a Política. Não façam confusão: isso fica para mais tarde)... etc.»

«Há elementos de segurança e há meios de segurança. Os meios de se obter a segurança são por exemplo, a Aviação e a Cavalaria; e esta, por sua vez, lança as patrulhas e os reconhecimentos que são os elementos de segurança. (Ó meu alferes? dá-me licença? Diga. Se patrulha, é um elemento, e a Cavalaria é um meio, o que será um cavaleiro em exploração, um explorador ou um flanqueador? — Você também tem cada pergunta!: Não vê que se trata de um meio do meio. É como se fosse um quarto», etc.

Toda a lição a ministrar, por mais fácil que seja, carece de preparação prévia, embora nós todos tenhamos ciência em demasia para o instruendo (recruta, soldado, cabo ou sargento).

A própria instrução de equitação, que, em geral, se limita a montar a cavalo, parecendo que não, carece que se escolham os exercícios adequados a cada instruendo; que se adopte a sequência mais conveniente, etc. É necessário aliar a ciência à paciência e, por isso, há instrutores que sabem muito e que, colectivamente, (a missão do instrutor é colectiva) pouco valem; há outros que, sabendo menos, produzem mais instruendos bons e, por vezes, melhores do que os próprios instrutores o que só os deve honrar. É, principalmente, na Equitação que encontramos casos desses e não os devemos evitar.

## Revista da Cavalaria

Como dizíamos, a preparação prévia torna-se basilar e deve, principalmente, visar o grau de cultura e as aptidões dos instruendos. Deve abranger a decomposição do assunto em partes principais; detalhar-se cada uma dessas partes conforme a natureza do instruendo e colocar-se cada uma delas, pela ordem mais conveniente que pode não ser a do Regulamento, das Instruções ou Manual; entremear-se a instrução com interrogatórios: quer feitos pelo instrutor quer pelos próprios instruendos uns aos outros; desviar-se, de vez em quando, a atenção (para dar descanso à memória dos instruendos) contando-se factos da vida regimental cometidos pelos instruendos (quer os bons quer os maus) que dão sempre margem a pequenas palestras educativas (são as melhores); enfim, procurar dar alegria à instrução («a alegria no trabalho»).

A instrução deve ter um sentido psicológico; toda a instrução deve basear-se na psicologia, cujo estudo devia fazer parte da formação de um oficial moderno.

O nosso próprio R. D. M. pode ser como que uma navalha de dois gumes nas mãos de um macaco, ou uma verdadeira Bíblia de Educação Moral e Cívica para um Chefe *comme il faut*.

Quantos de nós só o consultam, quando têm de recorrer aos meios repressivos que ele faculta, só na parte «Competência disciplinar», — estando tão longe de ser o Exemplo — a primeira arma do Chefe!

Quantos não «exigem» condescendência por parte dos chefes e são rigorosos para os subordinados?! «Axim, é claro, é fasil ser-se chefe».

Vem a propósito deixar aqui registado um facto ocorrido num bivaque, e durante a noite. Tratava-se de um soldado que se encontrava de guarda aos cavalos e, já há muito, não era rendido: no entanto, nunca abandonou o serviço de que estava incumbido:

— Ó Cabo? Ó Cabo?

— O que é?!?!

— Olha que já passou o meu quarto e ninguém me rende!

— Chama o 31.

— Ó 31?

— O que é?!?!

— Tens de vir aqui render-me.

— Eu! Estás enganado com certeza.

— Ó Cabo? — Olha que o 31 diz que não é ele!

— Então é o 23; e, olha, não me maces, deixa-me dormir.

— Axim, é claro, é fasil ser-se cabo!

Novembro de 1946.

### A camaradagem e a ligação

#### A lealdade para com os chefes e subordinados

*O oficial de dia:*

**D**esempenha um papel importantíssimo na Ligação, preparada desde o tempo de paz, pela sua assistência a todos os serviços, pois em todos eles há sempre qualquer oportunidade para a sua intervenção, no sentido geral da Disciplina e Educação moral. Longe de nós a ideia de que a Disciplina tenha de ser rígida ou de que não devamos transigir às pequenas faltas ou ainda de que «devamos procurar faltas». Temos a impressão de que se deve arranjar a «Disciplina livremente consentida»; porém, é este o tipo da Disciplina que exige uma maior assistência da parte do educador, mórmente quando se trata de soldados com um baixo grau de cultura. Abandonar, não fazer caso de faltas cometidas, fugir do rigor, só porque já não se usa a «Disciplina rígida», parece-nos mais próprio de quem procura a Disciplina livre ou o «Amor livre» à base do comodismo.

A educação moral baseia-se mais nas «pequenas coisas» do que nas «coisas graves» pois que aquelas originam, geralmente, disposições de carácter preventivo enquanto para estas só há que tomar, e sempre, disposições punitivas. É que «vale mais prevenir do que remediar».

Quantas vezes as faltas graves não são consequência de pequenas faltas «livremente consentidas»?

Quantas vezes o nosso «espírito largo, de viseira alevantada» — o nosso «espírito desenrascado» não contribuirá para o cometimento de faltas graves por parte dos nossos subordinados?

Fugimos de ser «miudinhos» para não cairmos na tacanhez de espírito de quem procura faltas e assim sucede, de facto: para a Disciplina nenhum resultado positivo se consegue, uma vez que só se pretenda, com esse sistema, a aplicação de uma sanção: é mesmo muito frequente

## Revista da Cavalaria

ouvir-se dizer: «ficas para a primeira». É um erro imperdoável, em pedagogia militar, que uma nova falta seja apreciada sob a influência da anterior.

Mas esse mau espírito «miudinho» não deve ser considerado regra geral, embora já na velha Roma os pretores não cuidassem também de cousas mínimas: «De minimis non curat Praetor»: isso aplica-se, quando muito, a quem tem de julgar as faltas. Nós outros, que estamos muito longe de pretores, que acompanhamos de perto o soldado na sua formação moral, temos de descer a todos os pormenores, a todas as particularidades, para irmos à génese do facto cometido, para fazermos uma espécie de diagnóstico.

Quantas vezes um conselho, depois de se falar à consciência do prevaricador, resulta mais eficiente que uma punição?

Quantas vezes a apresentação desse facto numa palestra educativa aos demais subordinados, servirá para chamar ao bom caminho outros, com tendência para prevaricarem também?

Assim, pode-se ser «miudinho» até com certo altruísmo, pois convencemo-nos de que se consegue mais e mais facilmente, no sentido da formação moral dos nossos subordinados sem que se torne necessária a intervenção dos Pretores.

Uma dificuldade, e por vezes bem grande, se nos apresenta para seguirmos esse sistema: além de ser muito mais trabalhoso do que o do «espírito desenrascado» demanda de nós um grande espírito de sacrifício. Temos de assistir a todos os serviços de que estamos incumbidos ou que temos de fiscalizar; temos de ser sempre os primeiros a comparecer a esses serviços e a nossa actividade tem de ser marcante — numa palavra, temos de ser o exemplo, de contrário bem podemos ser «miudinhos» ou «desenrascados» que falhamos e falharemos sempre na lealdade para com os nossos Chefes e assim não há Ligação possível.

### *O auto de corpo de delicto, o crime:*

É matéria ou assunto que nos apavora bastante, e, sempre que podemos, nos livramos do auto ou porque fazemos de conta que não temos conhecimento do crime, ou arranjam os meios de essa estopada ser passada para um camarada nosso — sendo várias as formas de camaradagem, esta é uma das típicas na vida regimental.

Pensamos que há certa justificação para esse pavor, por parte do oficial, pois é matéria sobre a qual ele nunca teve instrução; só uma

## Revista da Cavalaria

grande prática em *autos desenvolvidos* lhe dará alguma ideia, porém, quando chega a ter alguns conhecimentos sobre as normas da instrução de um processo criminal militar, deixa de ser subalterno sendo de notar que é neste posto que, normalmente, se é agente da polícia judiciária militar e, portanto, naquele em que mais precisava desses conhecimentos.

A propósito desta dificuldade temos ouvido muitas expressões sacramentais :

- a ignorância da lei «não colhe» ;
- leia o C. J. M. e o Código Penal ;
- o militar, o oficial, têm de saber tudo, etc.

São expressões empregadas por aqueles que, geralmente, já não «levantam autos» e cujos conhecimentos resultaram da longa prática em «autos devolvidos» ;

- para os autos de corpo de delito devem ser nomeados os oficiais do secretariado militar ;
- os oficiais de linha têm outros trabalhos importantes, etc. ;

dizem aqueles que por vezes têm entre mãos — simultânea ou sucessivamente, e, num curto período — vários processos a instaurar.

Estes últimos têm mais razão do que os primeiros porque têm de saber tudo quanto estes «dizem» e fazer, ou «executar» o que por lei lhes compete.

Infelizmente, as circunstâncias de que se revestem certos factos, julgados criminosos, não permitem demorar na investigação e na instrução do processo, e requerem antes que o próprio oficial inicie desde logo as diligências concernentes à investigação do facto ; a morosidade na instrução de um processo, no começo das diligências, que resulta de não sermos nós próprios, por vezes, a encetar as diligências, podem afectar, grandemente, a descoberta da verdade e, conseqüentemente, o Direito de punir que é a base em que assenta a defesa, quer da sociedade, quer das Instituições Militares.

Se não concordamos com nenhuma das soluções ou opiniões atrás citadas, reprovamos em absoluto «que se faça de conta que não se teve conhecimento do crime» quer com a intenção de se «fugir ao trabalho»

## Revista da Cavalaria

quer com a intenção generosa de «não fazer mal» (esmola com o pão alheio) ou mesmo a de se ser bom camarada — outro sentido da camaradagem: a camaradagem com deslealdade para com os Chefes que pretendem o prestígio do nosso Regimento, do nosso Exército ou mesmo das Instituições Militares.

Evidentemente que, quando garatujamos estas linhas, já estamos fora do âmbito das pequenas faltas que não affectam o prestígio do Exército, da farda que envergamos: há sempre margem para a generosidade e camaradagem nas «pequenas coisas».

Quando o legislador diz: «Participar, sem delongas à autoridade competente, a existência de algum crime que descubra ou de que tenha conhecimento» — que pretende ele? Perseguir os criminosos civis, os criminosos militares? E, destes, que o superior dê conhecimento dos crimes militares cometidos pelos seus subordinados, ou, que sejam banidos do Exército, ou punidos, todos aqueles que ofendam o brio e a dignidade militar?

O Chefe — em qualquer escalão —, a Cabeça ou o Motor desta Máquina de Guerra tem qualquer culpa nos factos que desconhece (e cujo desconhecimento o leva a cometer erros), se houver falta de sinceridade por parte dos seus subordinados, colaboradores ou informadores?

Pensamos que, se o dever militar, atrás citado, não é interpretado conforme o legislador desejaria, é por cobardia — sabido que cobardia não é só fugir aos tiros, pois é também:

- fugir à responsabilidade,
- fugir aos trabalhos, antipatias e ódios;

sabido, e de todos os tempos, que o mal não é da lei, dos Decretos, mas sim dos homens; e que, por vezes, a luta pela Honestidade tem muito mais escolhos — há nela uma ligação mais fraca — do que aquela que existe na própria desonestidade.

Mas... enquanto há vida, há esperança, e assim, feito um exame, retrospectivo de consciência:

- há que olhar para trás pondo de parte o nosso orgulho estúpido de que somos perfeitos;
- há que reconhecer os nossos próprios erros, pois é raro não se verificar, que

# Revista da Cavalaria

não cumprimos o dever que contraímos para connosco e nem para com os outros;

a nossa missão é o aperfeiçoamento do soldado sob o ponto de vista moral, e só o conseguiremos se formos os primeiros a cumprir; mais contacto com os subordinados (talvez... menos com os Comandos).

Entremos no novo ano cheios de fé e entusiasmo de que o faremos evitando erros cometidos e por nós próprios reconhecidos.

«Ó 31! Não queres ouvir esta? O nosso Alferes chamou-me e perguntou-me o nome e o que é que eu tinha a «dizer aos costumes». Não percebi nada e, portanto, nada disse e vai daí a modes que ele pôs lá «aos costumes disse nada».

— Pois é cá disse o que sabia apesar de ele me ter dito que não interessa que a gente saiba por ouvir mas sim que é preciso ver e assim, nós cá na caserna só sabemos por ouvir, e o ladrão, em geral, rouba sem ser visto ou ele fosse trouxa.

É como no serviço de campanha «ver sem ser visto».

Dezembro de 1946.





# O ACUAMENTO

pelo Coronel ROGÉRIO TAVARES

**N**a nossa Revista de Janeiro-Abril deste ano, transcreve-se um curioso artigo do Sr. Dr. Alves Simões, publicado na *Revista de Medicina Veterinária*, com o título: «Do acuamento em Equitação».

Segundo o autor há duas espécies de acuamento: um, derivado da imperícia e falta de tacto do cavaleiro, a que chama «acuamento adquirido»; outro, resultante da conformação defeituosa do cavalo e que denomina «acuamento congénito».

É principalmente sobre esta última classificação que farei algumas considerações, expondo apenas uma maneira pessoal de encarar este assunto que, até aqui do domínio exclusivo do cavaleiro, mereceu, e com invulgar brilho, ser tratado debaixo do ponto de vista médico-veterinário.

\*

Defende o autor o princípio que «a conformação defeituosa *impõe fatalmente o acuamento*», isto é, atribui às deficiências físicas a causa primária do acuamento a que chama congénito.

Como cavaleiro, discordo absolutamente desta opinião, que os factos não justificam.

## Revista da Cavalaria

As dificuldades de ensino que apresenta o cavalo, provenientes da sua conformação defeituosa, dificuldades a que tem de atender todo o cavaleiro que saiba um pouco o que anda a fazer e que a não serem resolvidas inteligentemente podem conduzir à revolta e mesmo ao ressabiamento, nada têm que ver com o que, em equitação chamamos acuamento.

Pode um cavalo ser mal conformado, ter maus aprumos, e, contudo, não apresentar tendência para o acuamento. Em contra-partida, quanto cavalo de modelo impecável, robusto e com sangue, não revela esse defeito moral logo nas primeiras lições? Os exemplos são tão numerosos que escusado será fazer citações especiais.

É caso para se dizer que as aparências iludem ou quem vê caras não vê corações...

Em equitação dizemos que o acuamento consiste na faculdade que possuem os cavalos de retraindo as suas forças concentrando-as, sem que muitas vezes pareça, no seu post-mão, permitindo ao animal, encolhendo-se por assim dizer sobre si mesmo, resistir à acção das pernas do cavaleiro. O cavalo fica com uma parte das forças impulsivas à sua disposição diminuindo os seus meios de acção e constituindo desta forma uma reserva de potência para seu uso próprio, da qual se serve para contrariar a vontade do cavaleiro ou estabelecer luta violenta com ele.

O acuamento, travão accionado pelo animal, constitui a manifestação da sua vontade própria contrapondo-se às indicações e desejos do cavaleiro, e manifesta-se por diversos graus de acuidade, delimitados pelas duas modalidades extremas:— de resistência mais ou menos repetida sob as mais variadas formas, constituindo o grau a que podemos chamar de acuamento benigno, espécie de chuva de molha tolos para os incautos que não lhe atribuírem a importância devida; e de violência, em que a luta se estabelece com intuito de rebeldia francamente declarada, quando o animal julga asada a ocasião de a provocar.

Entre estes limites, há uma grande diversidade de processos, por vezes bem difíceis de notar, com que o animal pretende iludir o cavaleiro.

Os cavalos que nas mudanças de direcção têm tendência a voltar curto; os que na marcha circular procuram constan-

## Revista da Cavalaria

temente diminuir o círculo, particularmente ao galope; os que neste andamento temem as pernas do cavaleiro mas fogem ao contacto dos ferros; os que no recuar precipitam o movimento retrógrado e vão difficilmente para diante quando a isso solicitados, são exemplos, entre tantos outros, que se podem mencionar de acuamento benigno, que o tacto equestre do cavaleiro pode e deve solucionar.

O acuamento é uma defesa, que começa geralmente por forma insidiosa e sorrateira e por vezes tão hábilmente disfarçada, que só um tacto muito especial e um conhecimento profundo da psicologia do cavallo o pode desmascarar. Como acontece nalgumas doenças infecciosas, em que o aparecimento de uma pequena lesão não deixa suspeitar — aos leigos em medicina — as consequências desastrosas do seu desenvolvimento, também o acuamento pode andar encubado ou alapardado por largo tempo, até se manifestar em resultados sempre muito desagradáveis para o cavaleiro, quando este o não combata a tempo e por todos os meios, sem o que a doença alastrará, tornando impossível a cura.

Acontece ainda que por mais habilidade que o cavaleiro tenha, por maior que seja o seu saber, mais teimosa persistência adoptar no combate a esse grave defeito, acaba por vezes vencendo mas não convencendo.

Como no género humano, também há cavalos que se dão mas nunca se entregam. Condescendência em humanos e equídeos, mas moral detestável em ambos.

Quando examinamos um automóvel e nos extasiamos com a beleza das suas linhas e meticoloso acabamento dos seus detalhes, podemos porventura afirmar que o seu motor responderá convenientemente à pressão que faremos no acelerador? Por defeito de mau ajustamento mecânico ou por qualquer outra causa, a «impulsão» que normalmente esperaríamos obter pode não corresponder à pressão exercida.

Ainda conforme o tipo de motor, as «reprises» dentro da mesma velocidade ou na passagem de um a outro regime de rotações, variam de modelo para modelo. Essas «reprises» que no cavallo aveia se acham intimamente ligadas ao maior ou menor grau de excitabilidade do seu sistema nervoso, tanto se podem encontrar no modelo perfeito como no pobre solípede desprovido de qualidades físicas. O exame à simples

## Revista da Cavalaria

vista nada nos pode elucidar sobre a qualidade mecânica do carro, cuja aparência pode não corresponder à potência e elasticidade do motor. Com os cavalos acontece o mesmo.

O exame do modelo pode induzir a erro e a impulsão que se acha ligada ao moral do cavalo, à sua boa vontade, à sua nobreza, ao seu desejo de corresponder às solicitações do cavaleiro — quando normais e justificadas — pode não estar em relação directa com o seu poder e com as belezas ou defeitos da sua conformação. Não podemos nem devemos englobar, segundo o meu modo de ver, claro está, a insuficiência física com o moral.

É este ponto que desejo frisar e nele reside a absoluta discordância entre o meu modo de encarar a questão e a forma como a apresenta o autor.

O exame do exterior pode levar-nos a atribuir ao animal possibilidades maiores ou menores para o fim a que o destinamos, mas as probabilidades nem sempre acompanham as possibilidades, pois há que contar com a sua vontade própria.

Oxalá sempre houvesse acordo entre o exterior e o interior. Evitar-se-ia muita desilusão e dinheiro empregado em pura perda.

Calar melancias e montar cavalos, são operações necessárias e de aconselhar a quem deseje certificar-se da qualidade do produto.

Em resumo, o simples exame das proporções, configuração e aprumos do cavalo não constitui, segundo penso, motivo plausível para impor — como o autor categoricamente afirma — o acuoamento congénito ao animal mal conformado. Por conseguinte, como admitir que o veterinário seja responsável — como se diz nas conclusões do artigo — pela compra de animais com o vício redibitório do acuoamento, se esse defeito não é aparente nem tem correlação alguma com o exame a que ele procede? O veterinário como o homem de cavalos, tem a sua missão bem dificultada pelo estudo do exterior, andamentos, etc., do animal no acto da compra e nesse exame pode comprometer realmente o seu crédito profissional e, quiçá, a sua honorabilidade — palavras do autor — mas somente se não atender aos preceitos que fazem parte dos seus conhecimentos técnicos para a compra de solipe-

## Revista da Cavalaria

des. Mas incriminá-lo por não desvendar o que o cavalo não pode revelar à simples vista, é agravar considerável e injustamente a responsabilidade, já bem grande, inerente ao difícil papel que desempenha.

A não ser que o veterinário deva ser perito em ciências ocultas, julgo que pelo simples exame do solípede nunca poderá ser levado a impor-lhe o ferrete do acuamento, dada a impossibilidade de controle dessa opinião perfeitamente gratuita, pela falta de base em que se firme.

\*

Apenas duas palavras sobre o acuamento adquirido.

Sendo essa espécie de acuamento — segundo o autor — da responsabilidade exclusiva do cavaleiro, da sua falta de tacto equestre e do desconhecimento das possibilidades físicas do animal, ocorre perguntar:— Sob que forma interessará à Medicina Veterinária o conhecimento do acuamento adquirido, intimamente ligado à incompetência hípica?

Não será única e exclusivamente do papel do instrutor de equitação procurar remédio para os erros cometidos, apontando aos seus instruendos a forma de os evitar e indicando as causas das dificuldades que tantas vezes só provêm da falta de orientação conveniente no trabalho equestre? Tem a Medicina Veterinária meios de combater esses erros ou de os evitar? Qual o fim que pretende atingir o autor com as suas citações? Mistério profundo, senão para a Picaria e Aurigia pelo menos para a Equitação.

\*

Tudo o que no artigo se refere aos defeitos de conformação, que não autorizam a exigir-se em todos os solípedes o mesmo grau de ensino; as advertências que se fazem no que respeita ao exame do cavalo para se moderarem as exigências conforme as suas posses; as referências de carácter técnico aos aprumos, às belezas e defeitos das regiões — particularmente do dorso e rins; toda essa brilhante exposi-

## Revista da Cavalaria

ção dos factores a que deve atender o cavaleiro digno desse nome, não podia ser apresentada com mais clareza e maior competência profissional.

Contudo, o exemplo do acuamento, filho pródigo que desertou do âmbito restrito e exclusivo em que sempre se manteve, para se tomar de amores serôdios por uma distinta dama abandonando a família que tanto sofreu com os seus destemperos, não deve servir de incitamento à Medicina Veterinária para cometer novas anexações. O seu a seu dono.

E assim, não como represália — que não se justificava — mas simplesmente para não alongar demasiado as considerações que venho fazendo embrenhando-me em assuntos subsidiários do tema principal do artigo, deixo sem comentário as questões de equitação pura que nele se ventilam, como equilíbrio hípico, cavalo atrás da mão e atrás das pernas, sobre as espáduas e sobre as pernas, etc., etc.

\*

Nas conclusões do seu artigo, diz o autor: — «Quem menos atente no assunto que acabamos de estudar, julgará o seu conhecimento de exclusivo interesse à Picaria. Mas, da longa explanação feita nas páginas precedentes, consideramos demonstrado, à saciedade, que a matéria importa igualmente à Medicina Veterinária».

Sem pretender que os meus fracos argumentos possam atingir tão elevado grau de convicção, limitar-me-ei a dizer, em última instância e como final das minhas considerações, que entre a Picaria e a Medicina Veterinária, neste particular do acuamento «uno e indivisível» só reconheço um traço comum: sofrer com resignação as consequências por vezes dolorosas, da sua eclosão violenta e intempestiva.

Como na adversidade as almas se aproximam e as transigências se encontram por esse facto facilitadas, desde já me comprometo — e gostosamente —, adoptando a nova nomenclatura, a atribuir o desaire do veterinário ao acuamento congénito e o do cavaleiro ao acuamento adquirido.

Divide-se assim o mal pelas aldeias, mas reservando para a Picaria o pior quinhão da desgraça. O que aliás é justo, porque quem boa cama fizer nela se deitará.

# Concurso Hípico do Porto



Teve lugar nos dias 6, 7, 13 e 14 de Julho, no campo da Fonte da Moura, organizado pelo Centro Hípico do Porto, e a despeito do esforço da organização apresentava pequenas deficiências, inevitáveis quando certamens desta natureza são levados a efeito por sociedades que vivem quase exclusivamente da boa vontade de meia duzia de sócios.

Este concurso, que se realiza na segunda cidade do País e que em tempos tinha o seu nome bem levantado merece receber o auxilio das estâncias oficiais a fim de poder retomar o seu verdadeiro lugar.

O campo oferecia aspecto agradável ao público, embora para os cavaleiros tivesse o contra de ser muito inclinado, defeito difícil de corrigir em pouco tempo a não ser à custa de um grande esforço bancário.

A assistência pouco numerosa mercê do pouco reclame que sempre se torna necessário e que embora dispendioso é quase sempre bem compensado, encontrava-se dispersa por pequenas mesas de chá, ideia que julgo sempre agradável para não obrigar o público a uma atenção permanente que não é de exigir.

Os concursos hípicos têm que ser considerados como centros de reunião, pretexto para boa conversa, ouvindo-se alguma música e reparando os espectadores por vezes nal-

## Revista da Cavalaria

guns percursos e competições mais emocionantes ou porque se trata de conhecidos e amigos.

Junto do campo de treino que é regular embora um pouco poeirento estavam os cavalos instalados em pequenas divisórias que são de aconselhar em todos os campos de concurso, pois constitui sempre um grande descanso para o



*Tenente Lemos da Silveira, montando «Guadiana», vencedor da prova «Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo»*

cavaleiro saber o seu cavalo um pouco protegido de qualquer má vizinhança.

O piso não estava bom nem mau conquanto se tenha verificado que junto à vala de água, que atraiu alguns cavaleiros ao banho completo, por vezes estava um pouco falso.

Apresentaram-se alguns obstáculos como novidade, mas esses sem interesse, nem mesmo sob o ponto de vista estético, entre eles o de câmaras de ar e o dos cortiços que fizeram também parte de percursos clássicos como o Grande Prémio e Taça de Honra o que parece contra-indicado.

Apareceu um muro em crista com varas de entrada e saída o qual podia ser considerado mais obstáculo de sorte que difícil e devido à sua construção recente apresentava as rampas com piso pouco firme originando desgostos para alguns cavaleiros.

## Revista da Cavalaria

Os percursos de traçado normal por pistas paralelas à excepção do percurso de caça, estavam regulares.

A prova Nacional teve as suas dificuldades para os magros recursos de grande parte dos nossos cavalos nacionais.

O Grande Prémio não estava fácil mas não apresentava ratoeiras.

A Taça de Honra apresentava-se com um grupo de obstáculos grandes e como está na moda a ideia da barrage, devia estar mais fixada a forma exacta da disputa de tal prova não podendo ficar ao critério da última hora. Felizmente a classificação fez-se sem dificuldade.

A prova Despedida também deve ter a sua inscrição mais condicionada, pois vimos este ano cavaleiros que já haviam sido bem classificados noutras provas nela tomarem parte.

Também estava uma prova fácil de mais do que resultou uma verdadeira corrida em vez de percurso de obstáculos perdendo assim parte do interesse.

A organização do concurso deve estar também prevenida quanto ao número de varas e mais componentes dos obstáculos por forma a que qualquer obstáculo partido durante um percurso ao ser recomposto não se apresente com novo aspecto.

Também se afigura anti-desportivo a disputa de taças que permanecem por ganhar 15 e mais anos o que neste concurso acontece pelo menos com duas delas.

Quanto a cavaleiros parece que ao pugnar-se por conseguir Escola (ou tipo de monte) apresentam-se um grande número sem ela e sem de tal serem culpados, notando-se, sobretudo, pouca firmeza a cavalo.

Sobressaíram, agradando ao público como sempre, aqueles que ganharam, despertando o devido interesse pela qualidade da montada, pela forma de a conduzirem, pela sua sorte ou ainda pela sua simpatia.

Sobre cavalos, a impressão que ficou é a de que apareceram muitos e bons. O segredo é o do ovo de Colombo: — Fazê-los ganhar. Apenas com uma restrição, a de não ter pressa para não estragar.

Distinguiram-se contudo: *Tete* montado por J. Carvalhosa — *Raso* montado por C. Barrento — *Guadiana* montado por L. Silveira, etc.

# Concurso Hípico de Cascais

---

---

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA



O Concurso de Cascais sempre passou, no conceito das pessoas ligadas a coisas de cavalos, na raiz das quais se encontram concorrentes e assistentes, por um certame que melhora nitidamente em cada ano. Desta vez notou-se

desenvolvimento e progresso sob certos pontos de vista, é certo; mas, exactamente por isso, por não ter beneficiado em absoluto, em todos os pormenores — podendo apontar-se alguns defeitos de organização — a sua magnífica reputação não saiu consolidada e engrandecida como, aliás, inspirava o maior interesse de todos.

Há que trabalhar a fundo, se não quizerem perder uma posição já conquistada. Dispondo de um hipódromo melhor do que qualquer outro, contando com a presença de concorrentes e de público em número sempre crescente — os organizadores de Cascais podem e devem meter-se em brios para assegurar a perfeita realização de um programa variado e minuciosamente estudado.

Porque, mesmo assim, com os deslizes anotados — que, de um modo geral, não apresentam dificuldades de solução — em comparação com os poucos e tenues concursos que para aí se fazem, o saldo do C. H. O. de Cascais em 1946 ainda ficou a ser eminentemente credor...

## 1 — A Organização

Sem ter sido o que rigorosamente se chama uma organização modelar, impecável — que num futuro muito próximo lhe pode vir a assentar como luva — teve, no entanto, a

necessária categoria para traduzir os anseios de progresso dos seus promotores, cheios de dedicação, possibilidades e invulgar tenacidade.

Muita coisa de bom já representa, e fica a atestar excelente trabalho em prol do Hipismo. Mas esperamos mais e melhor, para o próximo ano — mostrando-nos então os organizadores tudo do que são capazes...

## 2 — O Programa

Optimamente elaborado, apresentou 17 competições do maior interesse — algumas autênticas «novidades» — espalhadas por oito jornadas.

Comportou provas para os cavalos mais categorizados, outras para animais novos ou dê poucos recursos — seguidas com atenção pelos verdadeiros conhecedores, desejosos de descobrir entre os debutantes os «cracks» futuros — e ainda provas de divulgação — que são importantíssimas — com o objectivo de conquistar novos adeptos. E nisto, mais ou menos, cifra-se o verdadeiro trilha em que deve ser encaminhada a nossa equitação de obstáculos.

## 3 — O Terreno

Houve o cuidado de ampliar e decorar o campo com gosto — de um efeito muito feliz — e preparar um piso elástico.

Em contra-partida, o terreno de aquecimento continua a não ser condigno. A valorização das instalações para o público devia ter correspondido um indispensável benefício no acanhado campo de treino. O que teriam ficado a pensar do hipódromo os cavaleiros estrangeiros se, como foi propósito dos organizadores, têm vindo até nós as equipas espanhola e francesa? Um bom terreno de aquecimento é uma necessidade imperiosa; e estamos certos de que os promotores do Concurso vão dar mais um ar da sua graça... A próxima temporada provará se temos ou não razão.

# Revista da Cavalaria

## 4 — Os Percursos

Eis um aspecto à volta do qual se debateram pareceres vários e desencontrados. Em nossa opinião há, a um tempo, concordância e discordância. Vamos explicar as coisas.

Os traçados utilizados pertencem a uma espécie de percursos ainda mal assimilada pelos portugueses. A execução de voltas constantes, com os respectivos «queixais» à mistura, acabou por ser intragável para a maioria dos concorrentes. Quanto ao público — e o de Cascais, para mais, tem má cotação sob o ponto de vista de educação equestre — estamos em dizer que já não se tratou apenas de um caso de assimilação, mas também de digestão... Houve quem nos perguntasse, exactamente, se havia algum regulamento que obrigasse as provas «todas» a ser aos ss... E o espectador disse-nos isto com tanta sinceridade, que não nos atrevemos a pôr em dúvida que, a generalidade, chegou ao fim das competições sem compreender os traçados.

Lá fora, no louvável intuito de valorizar e dar possibilidades admiráveis para a vitória aos cavalos bem postos em obstáculos, usam-se traçados assim. Porque, um percurso cheio de mudanças de direcção, em que os obstáculos aparecem imediatamente a seguir às curvas, exige um cavalo verdadeiramente preparado para Concursos: «obediente» e «equilibrado».

Os organizadores de Cascais importaram a ideia, mas não tiveram meias medidas... E esse foi o seu pecado. Devia ter havido uma distinção clara: percursos com voltas variadas nas provas médias, em que é possível — nas nossas circunstâncias — exigir confiança completa do cavalo no seu cavaleiro; percursos normais, nas restantes. Não se compreende, por exemplo, um «Grande Prémio» com obstáculos severos a seguir a curvas extremamente apertadas. Para saltar correctamente uma «pirâmide», em tais condições, seria necessário que, depois do obstáculo anterior, o cavalo fosse capaz de retomar um equilíbrio que lhe permitisse uma posição fácil e normal — para a medir com exactidão e sem surpresa logo em seguida à volta. A grande maioria

## Revista da Cavalaria

dos nossos cavalos não está ainda em estado de fazer isto — e, assim, um único percurso limpo assegurou logo a vitória...

Maior deslize foi o de estabelecer traçados com mudanças apertadas no trajecto nas competições reservadas a cavalos com pouca preparação. São animais que o cavaleiro ainda não pode ter a certeza de conduzir onde quizer e como quizer, e com percursos assim o «aluno» fica impossibilitado de restabelecer o equilibrio entre dois obstáculos. Ora a carreira de um animal depende dos seus princípios. Um atleta que pretende vir a fazer ginástica aplicada, não deve começar pela ginástica sueca?

Concluindo: mude-se a fisionomia dos percursos, mas é preciso ir progressivamente, devagar — ganha-se tempo e evitam-se polémicas...

Outra coisa com que não concordamos: a inclusão de uma ou outra «ratoeira» na cabeceira da pista onde, tratando-se da parte aumentada (um piso bom leva anos a conseguir-se!) o solo não estava em boas condições.

### 5 — Os Concorrentes

O mais numeroso lote de concorrentes que este ano tomou parte num Concurso — demonstrando o mais vivo interesse pelo certame.

### 6 — O Público

Muito assíduo, como sempre. E pode ser que, à medida que os anos vão correndo, ainda um dia se dirija ao Hipódromo Municipal com outro objectivo que não seja entreter o tempo e ir atrás da moda...

### 7 — Os Prémios

Em bom número, e valor crescente. Mas, em certas provas, foram repartidos de forma disparatada. Por exemplo, a 1.<sup>a</sup> série da «Omnium», com pouco mais de 30 cavalos,

## Revista da Cavalaria

teve dez recompensas enquanto a 2.<sup>a</sup> série, com mais de 80, não recebeu maior número. Mas houve pior: na «Nacional», com cerca de 50 inscrições, sete prémios; na «Estrangeiros», com 43, onze prémios. Noutras épocas tudo se conjugava em Cascais para proteger o cavalo de raça nacional...

### 8 — Os Vencedores

O cavaleiro mais em evidência foi o major Marquês do Funchal, com «Ebro», a quem foi atribuído o prémio «Lourenço Casal Ribeiro», destinado ao melhor conjunto (cavaleiro e cavalo) durante as provas do X Concurso Hípico de Cascais. Mas é de justiça envolver numa mesma felicitação todos os que conseguiram um triunfo — e, hoje, ganhar uma prova representa vencer inúmeras dificuldades — em especial aos que, tendo estado infelizes em Mafra, se desferraram desta vez. A eterna lei das compensações!



# CAMPEONATO

## DO CAVALO DE GUERRA DE 1946

pelo Capitão J. E. G. CORREIA BARRENTO



Como de costume, reuniram-se na Escola Prática de Cavalaria, para tomar parte no Campeonato do Cavallo de Guerra de 1946, grande número de oficiais que, pelas obrigações de serviço, há muito se não encontravam. Em franca camaradagem, alegre

convívio e com grande espírito desportivo se disputou a prova mais completa e de maior interesse para o oficial de cavalaria.

O «Cavallo» tem nesta prova o lugar de honra e, é por todos tratado com grande carinho e dedicação, facto que muito nos sensibiliza.

Tudo se passa num salutar ambiente em que cada concorrente conta com o valor pessoal, as qualidades do seu cavallo e a lealdade de todos os camaradas, reinando a boa disposição entre novos e antigos; os primeiros com o desejo ardente de lutarem e aprenderem para futuras competições; os segundos criando ânimo para continuarem a trabalhar, procurando que a idade não vença o que o espírito deseja manter.

É assim que se passam os primeiros cinco dias de preparação que são aproveitados para conhecer os percursos, e dar os últimos retoques para a prova de ensino.

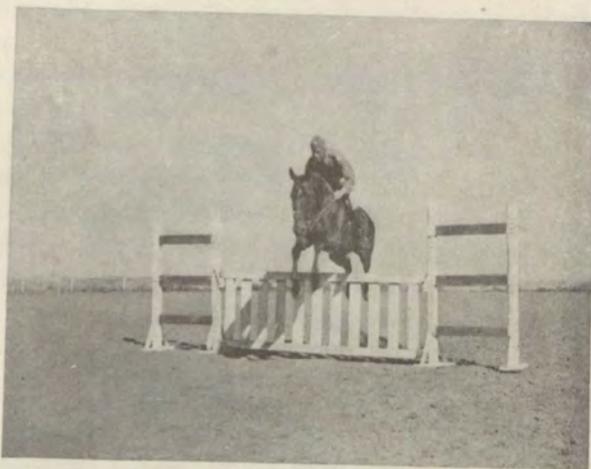
Os comentários, os mais variados, andam à volta da dificuldade de um ou de outro obstáculo, que se sabe fará parte da prova de campo,

# Revista da Cavalaria

das disposições do regulamento, da grande ou pequena categoria de determinados cavalos, etc.

O Campeonato inicia-se, como sempre, pela apresentação ao Júri, dos cavalos que, inconscientes do que lhes irá acontecer, aparecem garbosos e de orelha arrebitada.

Em seguida é feito o sorteio entre os concorrentes para se determinar a ordem pela qual irão disputar as várias provas e logo aqui surgem



*Tenente António de Jesus Seródio, montando o «Abstracto», vencedor da 1.ª série*

as primeiras desilusões, tirando cada um, no entanto, o melhor partido do número que lhe coube; os que desejavam correr no fim e lhes sai um número baixo, encontram consolação no facto de fazerem a prova pela fresquinha; os que pretendiam correr nesta altura e têm de fazer a prova no fim, consolam-se com o facto de se poderem levantar mais tarde; os do meio ficam satisfeitos por fazerem a prova ainda com boa temperatura e com a possibilidade de no percurso de campo, já terem a passagem aberta nos obstáculos.

O factor sorte começa a ter a sua influência, mas também começa a revelar-se o bom espírito desportivo, que a todos conforma.

Após a apresentação e sorteio, realizam-se as provas de ensino em que todos os cavalos, em geral, trabalham pior do que o faziam na sua terra adoptiva.

## Revista da Cavalaria

Alguns, que eram brilhantes na Unidade, por qualquer indisposição, incompreensível, revoltam-se e são muito «malcriados» nesse dia.

Sai a classificação e cada um em face das diferenças que faz dos outros concorrentes, para mais ou para menos, estuda a melhor maneira de poder melhorar a sua posição no dia imediato, na prova mais importante e decisiva — «A Prova de Fundo».

Começa então a concentração dos espíritos, pois tem que se resolver «por logarítmos» o cálculo das horas de passagem nos vários pontos



*Tenente Joviano Ramos no «Hajelino»,  
vencedor da 2.<sup>a</sup> série*

do percurso, num determinado obstáculo, na igreja da povoação, na 3.<sup>a</sup> sebe da 2.<sup>a</sup> volta de pista, no terço, meio e três quartos do percurso de campo, etc. Todos ignoram, porém, a hora de chegada dos vários percursos de que se compõe esta prova, o que constitui uma interrogação, a que só se pode responder depois de realizada, e em face da maneira como cada cavalo se comportou.

Como se calcula, os comentários depois desta prova são os mais interessantes; se alguns estão satisfeitos por os cavalos terem correspondido bem às suas exigências, outros ficam tristes por os seus corcéis terem fracassado; concorrentes há, que contam façanhas dos seus cavalos, lembrando os caçadores ao descrever proezas das suas diversões cinegéticas.

# Revista da Cavalaria

Contudo, todos aqueles que podem completar o Campeonato, embora alguns num lugar diferente do que pensavam, sentem-se recompensados do seu trabalho.

A apresentação ao Júri na tarde deste dia é menos brilhante que a primeira, porque à maior parte dos cavalos que então se apresentaram ardentes, é preciso agora dizer-lhes ao ouvido «mostrem-se alegres» e ao impedido que se esforça por arrastar o cavalo atrás de si, é-lhe dito, com presumida convicção — «deixa brincar».

A prova de obstáculos, a última do campeonato, tem lugar no dia seguinte de manhã; é muito emotiva, pois um toque nos obstáculos pode fazer descer na classificação os concorrentes que estavam à frente e estes quase sempre por nervosismo, vão para a prova depois de uma interminável noite de insónia...

Além dos cavaleiros também os cavalos desejam muito esta prova final, visto que só depois dela terminada podem ser recompensados de tão grande esforço, com o merecido descanso.

Após este preâmbulo apreciemos o que foram a execução e os resultados do Campeonato de 1946.

## Prova de Ensino

A prova de ensino pode considerar-se brilhante, pois de uma maneira geral, todas as apresentações foram boas e muito se tem melhorado em relação aos anos anteriores; pelos números abaixo apontados se vê que só duas provas foram inferiores à média por nós considerada regular:

Superiores a 350 pontos .....	9
De 300 a 350 » .....	21
De 250 a 300 » .....	14
De 200 a 250 » .....	1
Inferiores a 200 » .....	1
Soma .....	<hr/> 46

Por estes números poderemos concluir:

Provas muito boas .....	19,57 %
» boas .....	45,65 %
» regulares .....	30,44 %
» inferiores .....	4,34 %

# Revista da Cavalaria

## Prova de Fundo

As provas de estrada e caminho, devido ao acidentado do terreno obrigavam ao conhecimento do ritmo do andamento das montadas e seu judicioso aproveitamento.

O «steeple» já por ser no princípio da prova, já pelo estado da pista, embora mais mole do que o ano passado, foi cumprido pela maior parte dos cavalos e com benefício de muitos, em especial da 2.<sup>a</sup> série.

O percurso de campo — «cross» — com obstáculos bons e através de terreno variado, foi muito bem escolhido e de tal maneira assinalado que era impossível haver despistes.

O obstáculo maior que foi, afinal, transposto com facilidade por grande parte dos cavalos, apenas se tornou difícil para alguns, em virtude da distração e medo que lhes provocou a grande assistência que estava junto dele.

## Prova de Obstáculos

A prova de obstáculos num percurso bem delineado e com várias mudanças de direcção, pode considerar-se de resultados satisfatórios, não só pela escolha do percurso, como pelo estado dos cavalos, pois apenas 3 a não completaram.

Observado, assim, o Campeonato, vamos fazer incidir a nossa atenção sobre o regulamento actualmente em vigor e modificações que se nos apresentam como necessárias.

O novo regulamento, a que muito nos temos referido em artigos anteriores, foi posto em execução o ano passado, a título de experiência e fora elaborado tendo em vista :

- a) — a necessidade de estarmos a par do regulamento do campeonato olímpico, designado por «concurso completo de equitação», a fim de podermos estudar as probabilidades de concorrer a esta prova ;
- b) — adaptar o nosso regulamento, sem fugir à orientação geral do campeonato olímpico, às possibilidades dos nossos cavalos.

## Revista da Cavalaria

Os resultados do ano passado foram já bastante satisfatórios mas, como se notaram ainda pequenas deficiências, houve necessidade de se lhe introduzir este ano algumas modificações.

Por se ter notado que na prova de ensino a tabela de penalização adoptada para 1945, afastava demasiado cavaleiros com provas bastante semelhantes e incluía no mesmo grupo, alguns com apresentações de valorização diferentes, foi resolvido e muito bem, a sua alteração no presente ano.

Os resultados obtidos com esta alteração foram óptimos e sòmente lhe notámos uma pequena deficiência que embora não tenha influído neste campeonato, pode, contudo, trazer surpresas em provas futuras.

Na tabela actualmente em vigor adoptou-se uma sequência constante para a penalização, sendo esta no máximo 60 pontos, o que castiga levemente o cavalo sem ensino.

Parecia-nos melhor seguir o critério da outra tabela :

- a) — valorizar regularmente a prova média ;
- b) — beneficiar ligeira e gradualmente as provas superiores ;
- c) — penalizar em escala crescente as provas inferiores.

Em virtude de na prova de «steeple» do campeonato de 1945 alguns cavalos a terem feito com velocidades excessivas, sem vantagem alguma, pois o beneficio máximo — 36 pontos — é atingido aos 5<sup>m</sup> 44<sup>s</sup> e 6<sup>m</sup> 29<sup>s</sup>, respectivamente para a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> séries, resolveu-se este ano terminar com esse excesso ; assim, os que a fizessem em menos de 5<sup>m</sup> 30<sup>s</sup> na 1.<sup>a</sup> série e 6<sup>m</sup> 15<sup>s</sup> na 2.<sup>a</sup> série, eram penalizados com 3 pontos por cada período de 5 segundos começados, levados a menos que o tempo acima indicado.

É muito difícil correr um «steeple» a cronómetro e verdade é que não se evitou o que se pretendia, isto é, não estafar os cavalos.

Se o andar demasiadamente depressa esgota os cavalos, o ir um percurso inteiro a puxar para trás, poupa-os na velocidade mas gasta-os no sistema nervoso.

Além disso, o cavalo que se esforçar demasiado no «steeple» é automaticamente penalizado nas restantes provas, sendo o concorrente vítima da sua *pouca cabeça*.

O concorrente defende-se desta decisão deixando andar o cavalo sem o contrariar, parando antes de terminar o «steeple», só cortando a

## Revista da Cavalaria

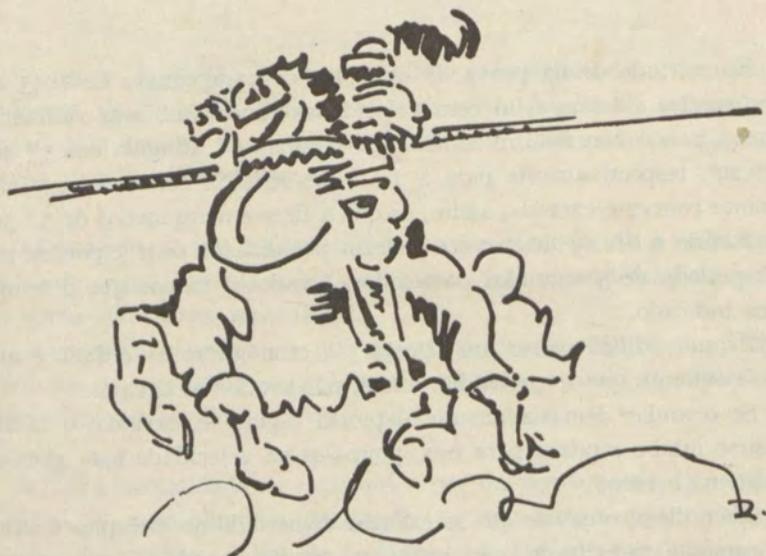
meta dentro do tempo compreendido entre o benefício máximo e aquele a partir do qual é penalizado por excesso de velocidade, desvirtuando, assim, o espírito da prova.

Como as penalizações impostas na prova de obstáculos eram demasiado fortes e tinham grande influência nos resultados do campeonato, resolveu-se que aquelas fossem reduzidas a metade.

Ficou assim, depois desta modificação, dentro do espírito do campeonato, pois não é uma prova de obstáculos de concurso, mas sim destinada a mostrar que os cavalos depois de um grande esforço ainda são capazes de fazer um percurso.

Juntamos os quadros que julgamos de maior interesse para os concorrentes, não só para verificarem os resultados obtidos, como também para poderem estudar as possibilidades para o próximo campeonato e escolha, desde já, da futura montada.

Terminamos desejando aos concorrentes de 1947, a que ambicionamos pertencer, as maiores felicidades.







## Resumo do movimento

MOVIMENTO		1.ª Série	2.ª Série	Total	
Inscritos no Campeonato e iniciaram a 2.ª prova.		18	28	46	
Resultados da 2.ª prova (fundo)	Beneficiados {	Steeple . . . . .	13	27 (a)	40
		Cross . . . . .	6	9	15
	Penalizados. {	Steeple . . . . .	4	(b)	4
		Cross . . . . .	9	15	24
		Estrada . . . . .	1	—	—
Desclassificados . . . . .		3	4	7	
Iniciaram a 3.ª prova . . . . .		15	24	39	
Resultados da 3.ª prova (obstáculos)	Sem penalidade . . . . .		0	7	7
	Penalizados nos obstáculos . . . . .		11	13	24
	Penalizados no tempo . . . . .		10 (c)	9 (d)	19
	Desclassificados . . . . .		—	3	—
Concluíram o campeonato . . . . .		15	27	36	

(a) — 15 atingiram o benefício máximo.

(b) — 8 foram penalizados por velocidade a mais, sendo essa penalidade descontada no benefício máximo.

(c) — 4 não tiveram faltas no percurso.

(d) — 1 teve faltas no percurso.

Quadro III

## Concorrentes classificados com direito a prémio

Cavalo	Cavaleiro	Unidade	Classificação		Pontuação	Prémio
			1.ª Série	2.ª Série		
<i>Hajolin</i>	Tenente Joviano Ramos	D. R.	—	1.º	1.077	3.000\$00
<i>Garfe</i>	Capitão Correia Barrento	D. R.	—	2.º	1.077	2.000\$00
<i>Abstracto</i>	Tenente Serodio	D. R.	1.º	—	1.072,5	3.000\$00
<i>Batedor</i>	» Henrique Calado	D. R.	2.º	—	1.072,25	2.000\$00
<i>Guizo</i>	» F. Cavaleiro	E. P. C.	—	3.º	1.069	1.000\$00
<i>Jafeiro</i>	Alferes P. de Almeida	D. R.	—	4.º	1.053	500\$00
<i>Bacamarte</i>	» Almeida Santos	E. P. C.	3.º	—	1.044,75	1.000\$00
<i>Abrolho</i>	Tenente Rhodes Sérgio	D. R.	4.º	—	1.022	Placa de prata
<i>Elmo</i>	Alferes Romeiras Júnior	D. R.	—	5.º	1.018	500\$00
<i>Hussard</i>	» Lopes Cerqueira	D. R.	—	6.º	1.016,5	Placa de prata
<i>Bailarino</i>	Tenente Freire de Andrade	R. C. 7	5.º	—	1.015	»
<i>Lansudo</i>	Alferes Craveiro Lopes	D. R.	—	7.º	1.014,75	»
<i>Trieste</i>	» Pimenta de Castro	G. N. R.	6.º	—	1.008,75	»
<i>Aborbulhado</i>	» Sá Nogueira	R. C. 7	7.º	—	989	»
<i>Joalheiro</i>	Tenente Barros e Cunha	G. N. R.	—	8.º	988	»
<i>Barrote</i>	Alferes Fonseca Lage	E. P. C.	8.º	—	952,5	»
<i>Abreviativo</i>	Tenente Jordão Tavares	E. P. C.	9.º	—	946	»
<i>Hiolas</i>	Alferes Duarte Silva	E. P. C.	—	9.º	938	»
<i>Breir</i>	» Gomes Cardoso	R. C. 8	—	10.º	916	»
<i>Brioso</i>	» A. Fernandes	R. C. 5	—	11.º	909	»



# RELATÓRIO

## *da Missão Portuguesa junto das Escolas de Equitação Francesas*

pelo Capitão FERNANDO PAES

### I



A missão, composta por mim e pelo capitão de cavalaria Antonio Maria Malheiro Reimão Nogueira, apresentou-se na Legação de Portugal à sua chegada a Paris, e seguiu, dois dias depois, para a Escola Militar de Equitação, em Fontainebleau, a fim de tomar parte no curso de aperfeiçoamento equestre, cuja abertura estava marcada para o dia 1 de Junho de 1946. Conquanto o curso só tivesse começado no dia 10 do mesmo mês, foi vantajosa a nossa apresentação na Escola antes do seu início, pelo contacto que nos foi fácil tomar, nestas condições, com os oficiais do quadro da escola. O curso termina em Novembro, em data ainda não fixada, devendo em seguida a missão partir para Saumur onde fará um estágio no «cadre noir».

### Organização

A cavalaria a cavalo, sob o ponto de vista da sua aplicação em campanha, deixou de existir em França. Restam apenas alguns esquadrões ou grupos de esquadrões de spahis espalhados pelo norte de África e território francês metropolitano e a guarda republicana de Paris com o efectivo de um regimento.

No entanto, foi reconhecida oficialmente a vantagem de manter e desenvolver o sport equestre no exército francês e, para isso, foi criada a Direcção Geral dos Sports Equestres, adstrita à Direcção da Arma Blindada e da Cavalaria, à qual foram atribuídas, de momento, 2.400 cavalos.

Pensa-se elevar esta cifra a 5.000 cavalos, número que se julga suficiente para se poder ministrar a instrução equestre nas treze escolas aonde esta instrução foi considerada como necessária. Os instrutores destas

## Revista da Cavalaria

escolas serão os oficiais que tenham terminado com aproveitamento o curso de aperfeiçoamento equestre na Escola Militar de Equitação, e como este curso passou a ser aberto a todos os oficiais instrutores, serão enviados, sempre que for possível, para as escolas das suas armas ou serviços. Estes oficiais poderão ainda ser escolhidos para o quadro da Escola Militar de Equitação, para a equipe internacional ou para o «cadre noir» de Saumur.

A mais importante de todas as escolas é, evidentemente, sob o ponto de vista equestre, a Escola Militar de Equitação de Fontainebleau. Pensa-se mesmo juntar a esta escola o «cadre noir» de Saumur, mas a reacção é grande e não se sabe, por esse motivo, quando se fará essa junção ou se ela se virá a fazer.

A Escola Militar de Equitação tem por fim:

A) — Ministrar a instrução equestre aos oficiais do curso de aperfeiçoamento.

B) — Preparar as equipes internacionais.

C) — Seleccionar os cavalos adquiridos pela Direcção Geral dos Sports Equestres para a Escola Militar de Equitação, para as restantes escolas e para montadas de sport.

a) — O curso de aperfeiçoamento equestre que, antes da guerra, tinha a duração de um ano escolar, foi este ano reduzido a 6 meses pela necessidade que houve de se começar a trabalhar. Conquanto, anteriormente, só fossem convidados para este curso os oficiais de cavalaria que já tivessem dado as suas provas, experimentou-se, na época actual, estender o curso aos oficiais de todas as armas e serviços, política atribuída à Direcção Geral dos Sports Equestres.

O curso é dirigido por um dos oficiais mais competentes que fazem parte da equipe internacional. Compreende 14 instruendos, entre eles 6 capitães, nós ambos incluídos.

Sob o ponto de vista técnico, o método seguido na Escola, para a educação do cavaleiro, é o método do coronel Pauloux, antigo écuyer em chefe de Saumur.

Embora este método não chegasse a ser regulamentado, era já seguido na Escola de Cavalaria de Saumur antes da guerra e caracteriza-se especialmente pelo abandono do joelho como ponto de apoio primordial na colocação em sela do cavaleiro e sua substituição pelos pontos de apoio dado pelo meio da coxa e terço inferior da perna. O joelho poderá assim, desta forma, descer sem dificuldade, permitindo uma perfeita compressão de molas, um jogo fácil das articulações coxa-perna e perna-pé (calcanhar).

É evidente que este método dá ao cavaleiro um equilíbrio completo a cavalo e aplica-se a todo o género de equitação (picadeiro, exterior e obstáculos), apenas exigindo que o cavaleiro tenha já uma longa prática de montar a cavalo. Não a tendo, o trote e o galope sem estribos passam a ser a base deste método.

Alguns autores, entre eles o Comandante Licart, referem-se largamente a este método e alguns ensaios já se fizeram na nossa Escola de

## Revista da Cavalaria

Equitação, neste sentido, mas o desconhecimento de alguns processos usados para a sua aplicação, entre eles o trote em equilíbrio sobre os estribos, não o tornaram muito popular. Aguardaremos o final do curso para emitirmos uma opinião definitiva sobre este assunto, embora, em princípio, lhe reconheçamos já grandes vantagens.

Quanto à educação do cavalo nada de extraordinário a anotar, a não ser a preocupação de procurar o equilíbrio do cavalo, entrada fácil dos posteriores, à base dos aumentos e diminuições de andamento sobre a linha direita, e não sobre o uso constante das rédeas de oposição, princípio aliás já preconizado por mim no ano escolar de 1945-46.

Merece ainda referência o facto de se preconizar neste curso o uso de flexões, laterais e directas, sobre o bridão, especialmente bridão duplo, logo no começo do ensino do cavalo, sistema que oferece certas vantagens desde que seja convenientemente regulado pelo instrutor. O bridão duplo não tem sido utilizado em Portugal mas convém generalizá-lo, sendo nossa ideia levar daqui um modelo uma vez terminada a nossa missão.

b) — Todos os oficiais da *équipe* internacional, actualmente 6 incluindo o chefe da *équipe*, fazem parte do quadro da Escola.

A *équipe* foi constituída pelos antigos concursistas de renome que faziam parte da *équipe* antes da guerra e que não passaram à classe civil e, para seu completo, uma vez que não foi possível juntá-los todos, escolheram dois antigos *sous-maitres* de Saumur, agora alferes, com uma longa prática do cavalo em todas as suas modalidades.

Cada membro da *équipe* internacional tem 5 cavalos distribuídos, 2 ou 3 já confirmados e 2 ou 3 em preparação. A escolha dos 3 ou 4 cavaleiros que deverão representar o país no estrangeiro, num determinado concurso, é feita, dentre os 6, sobre o valor do conjunto cavalo-cavaleiro, a não ser quando há 2 concursos internacionais a disputar ao mesmo tempo, como sucede neste momento, caso em que a separação é feita em harmonia com a categoria do concurso e conhecimento geral das suas provas.

Actualmente, a *équipe* é composta por 3 capitães, incluindo o chefe da *équipe*, 1 tenente e 2 alferes nas condições atrás indicadas.

O espírito que preside à formação da *équipe* reside na escolha do melhor cavaleiro que é chamado para a Escola e ali fica fazendo parte da *équipe* internacional. Distribuídos os cavalos pelo chefe da *équipe*, pretende-se, tanto quanto possível, que os cavaleiros mantenham os seus cavalos, garantia do máximo rendimento.

c) — Os cavalos adquiridos pela Direcção Geral dos Sports Equestres são seleccionados na Escola de Equitação, ficando ali os de maior categoria e sendo os outros enviados para as restantes escolas onde se ministra instrução equestre. Entre uns e outros são escolhidos os cavalos montadas de sport, ulteriormente distribuídos individualmente a todos os oficiais do exército que mostrem gosto pelo sport equestre e desejem disputar provas, sejam elas corridas, cross, concursos hípicas, ou provas de campeonato de cavalo de sela. O cavalo praça desapareceu para dar lugar ao cavalo montada de sport, este distribuído unicamente áqueles que o merecem. Esta distribuição é feita pela Direcção Geral dos Sports Equestres.

# Revista da Cavalaria

## Remonta

A permissão que nos foi dada para comprar alguns cavalos que beneficiassem do nosso trabalho durante o curso de aperfeiçoamento em Fontainebleau e ulterior estágio em Saumur, permitiu-nos estudar o problema da remonta de cavalos de escolha, sejam eles para praças de oficiais ou sport.

Há duas formas de remontar estes cavalos :

1) — Por lote e, neste caso, conta o valor do conjunto, mais vantajosa mas mais problemática.

2) — Por escolha individual, cavalo a cavalo experimentado, mais demorada e mais dispendiosa, mas mais segura desde que o número de cavalos não seja muito elevado. O preço dos primeiros deverá andar à volta dos 70.000 a 80.000 Fr. em média, e o preço dos segundos, muito variável, oscilará entre os 100.000 e 400.000 Fr., tudo dependendo da região onde são comprados e da sua classe, confirmada ou não.

Para os primeiros será um intermediário o encarregado de reunir os cavalos num ou mais pontos, para os segundos afigura-se-me mais prático procurar os locais onde se realizam provas de apresentação de cavalos de sela ou provas de obstáculos. É evidente que em Paris e arredores os preços atingem uma cifra mais elevada.

Escolhida a segunda hipótese, a época mais propícia seria a que decorre de meados de Maio a meados de Agosto, por ser a época em que se realizam todas as provas de apresentação de cavalos de sela e concursos hípicas.

Em 1946, realizaram-se e estão previstas em todo o território francês, cerca de 40 concursos hípicas e 25 concursos de cavalos de sela, estes organizados geralmente 1 ou 2 dias antes dos concursos hípicas indicados.

## Escola da Arma Blindada e de Cavalaria — Saumur

A convite do Comandante Cavallé, Director Geral dos Sports Equestres, a missão visitou a Escola de Saumur nos dias 14, 15 e 16 de Julho. Depois de recebidos muito amavelmente pelo Comandante da Escola, tivemos ocasião de tomar contacto com o célebre *cadre noir* e especialmente com o seu écuyer em chefe que mostrou grande satisfação em nos receber ali, como estagiários, num futuro próximo.

O *cadre noir*, guardião da equitação de alta escola francesa, não constitui um curso. É composto pelos oficiais que mais se distinguem neste género de equitação, que para ali são chamados por convite e que tem por missão principal, á parte as suas funções de instrutores, manter as tradições da equitação francesa e divulgar os seus princípios, pelo seu saber e prestígio. Ao *cadre noir* ainda pertencem os *maitres* e *sous-maitres*, feitos

# Revista da Cavalaria

pelos oficiais do quadro, e que são em todas as escolas, auxiliares valiosos dos instrutores de equitação, contribuindo grandemente, pelos seus conhecimentos e até pelo seu uniforme especial, idêntico ao dos oficiais, para um elevado nível equestre.

Assim, o *cadre noir* faz *maitres* e *sous-maitres de magène*, mas não *écuyères* como se poderia supor. Aperfeiçoa aqueles que já o são ou aqueles que, para esse gênero de equitação, mostram uma aptidão especial. Ambos se conservam ali anos e anos.

Assim se explica que em Fontainebleau sigamos um curso e em Saumur fazamos um estágio.

Conquanto na Escola de Saumur ainda existam cerca de 300 cavalos, incluídos os do *cadre noir*, cavalos para a instrução dos alferes e montadas de sport, dos 5 grandes picadeiros que ali existiam, 4 foram transformados em garages.

## 2.º Concurso Hípico de Paris

Em vista do interesse manifestado pelo Comando da Escola, participamos no concurso de Paris num dos nossos cavalos de instrução. O capitão Reimão Nogueira classificou-se em 5.º lugar na prova *Coupe Militaire*, a mais importante das 3 provas a que podiam concorrer oficiais do exército, classificação muito honrosa por ter competido, em condições de inferioridade, com os cavaleiros da equipe internacional. É de notar que este cavalo, em seguida a esta prova, foi escolhido para fazer parte da equipe que vai participar no concurso hípico de Ostende.

## Considerações Finais

A missão não tem tido quaisquer dificuldades em seguir o curso de aperfeiçoamento, dada a prática constante que mantinha anteriormente com o cavalo. O curso é bastante heterogêneo, não sendo muito difícil distinguir-nos, juntamente com aqueles que estão mais adiantados, da metade mais atrasada do curso.

O posto de capitão tem-nos facilitado grandemente a troca de impressões com os oficiais mais graduados, e até retribuído com um certo à-vontade, algumas gentilezas que têm tido para conosco.





O curso de aperfeiçoamento equestre (C. P. E.) que a missão, composta por mim e pelo capitão de cavalaria António Maria Malheiro Reymão Nogueira, frequentou sem interrupção até um mês antes da data prevista para o seu encerramento, por proposta do Director Geral dos Sports Equestres, que entendeu enviar-nos de seguida para o «cadre noir», em Saumur, para maior rendimento do nosso estágio em França, decorreu de forma a permitir que se colhessem os elementos suficientes para se dar uma opinião segura sobre certos aspectos da instrução equestre, particularmente sobre a educação do cavaleiro, base de toda a instrução ministrada na Escola de Equitação de Fontainebleau e, de resto, de toda a equitação francesa que ali assenta os seus sólidos alicerces.

Pretende-se neste segundo relatório desenvolver a parte respeitante à educação do cavaleiro e, excepção feita a um ou outro detalhe desde já interessante a fazer notar quanto à educação do cavalo, equitação horizontal, bem entendido, e sua aplicação, reservar o desenvolvimento desta parte para o relatório que dirá respeito ao estágio da missão em Saumur.

Disse que os detalhes a fazer notar, desde já, quanto à educação do cavalo, diriam especialmente respeito à equitação horizontal porque, quanto a equitação superior, só no «cadre noir» ela é estudada e profundada.

### Educação do cavaleiro

O problema da colocação em sela do cavaleiro tem sido largamente debatido depois que a aplicação do cavalo através de todo o terreno e os concursos hípicas, atingiram, desde há umas escassas dezenas de anos para cá, um desenvolvimento que estava longe de ser previsto.

A necessidade que se fez sentir, de encurtar os estribos, para dar ao cavaleiro uma posição que permitisse ao cavalo uma maior facilidade em dispor de todos os seus recursos para aqueles fins, exigiu que se procurassem novos meios que dessem ao cavaleiro, na sua nova posição a cavalo, a mesma solidez e o mesmo equilíbrio que ele tinha anteriormente.

A evolução francesa foi lenta e pouco definida até à altura em que o coronel Danloux, nomeado «ecuyer» em chefe do «cadre noir», estabeleceu novas concepções sobre a colocação em sela do cavaleiro.

Segundo o *Manuel d'Équitation et de dressage* a colocação em sela depende especialmente, além da forma como o cavaleiro dirige o seu olhar e coloca as suas mãos, da posição das nádegas que devem estar o mais adiante possível

## Revista da Cavalaria

e dos joelhos que, bem voltados para dentro, permitem que a coxa assente no selim sobre a sua parte plana.

As novas concepções do coronel Danloux não vão de encontro a estes princípios básicos. O problema que ele procurou resolver foi, simplesmente, acabar com a tendência que se manifestava em tomar uma posição atrasada, derivada do encurtamento dos estribos.

As suas teorias assentam no princípio de que a pressão das barrigas das pernas sobre a convexidade do ventre do cavalo é o mais eficaz dos meios que o cavaleiro tem à sua disposição para se manter em sela, e demonstram, a par desta vantagem que lhe vai dar uma maior solidez na monte à frente, que o joelho tomado como ponto de apoio era a origem dessa posição defeituosa, por não permitir a descida da coxa e o jogo fácil da articulação do calcanhar.

Como consequência, os selins de obstáculos não devem ter qualquer reforço que prejudique o jogo do joelho para diante e para baixo, ao contrário do que sucede com os selins italianos e portugueses, mas sim reforços que facilitem o caminho da coxa no bom sentido, e reforços que limitem o movimento da perna no sentido de diante para trás, aliás desnecessário para os cavaleiros bem treinados na aplicação deste método.

Pelo que diz respeito à posição do busto, na monte à frente, claro está, a missão entende, em harmonia com o ponto de vista exposto pelo «ecuyer» em chefe do «cadre noir», que ela deve ser de molde a dar ao cavaleiro franca possibilidade em se manter dentro da sua linha de equilíbrio, isto é, suficientemente fechada sobre o ângulo busto coxa, de forma a não permitir que ele se desequilibre à mais pequena irregularidade de andamento, como sucede quando se pretende dar ao cavaleiro uma posição mais próxima da vertical, quer dizer, ombros sobre a linha de equilíbrio.

De resto, examinando a própria fotografia do coronel Danloux saltando um obstáculo, considerada como modelo, fácil é concordar com o ponto de vista da missão.

O Comandante Licart, até agora o único autor francês que tentou expor as novas doutrinas do coronel Danloux, nos seus livros *Équitation Raisonnée* e *Instruction Équestre*, enferma daquele erro, e até neste último livro, ao pretender criar processos novos para a educação do cavaleiro, à base daquele método, cai no exagero de condenar os sãos princípios do *Manuel d'Équitation et de dressage*.

Justifica-se a referência ao comandante Licart, antigo «ecuyer» do «cadre noir», aliás com pouca cotação como executante, pelos adeptos que criou em Portugal, com os seus métodos, não querendo isto dizer que alguns dos seus estudos sobre o cavalo não sejam úteis e não revelem muito estudo e observação.

Definidas nas suas linhas gerais as concepções modernas da monte Danloux em obstáculos, convém acrescentar que a atenção dada à aderência permanente que as barrigas das pernas devem ter com a convexidade do ventre do cavalo, veio, até certo ponto, beneficiar a correcção da monte clássica francesa, pela posição mais avançada que, como consequência, o cavaleiro foi obrigado a tomar.

Os exercícios de flexibilidade e equilíbrio necessários para colocar o cavaleiro em sela segundo os moldes clássicos e, particularmente, segundo as novas concepções da monte de obstáculos, foram praticados pela missão durante o curso que frequentou em Fontainebleau.

# Revista da Cavalaria

O princípio seguido pelo instrutor do curso e preconizado pelo Director Geral dos Sports Equestres, antigo «ecuyer», e pelo actual «ecuyer» em chefe do «cadre noir», é que os exercícios de flexibilidade e equilíbrio devem preceder todos os outros, contra o que diz o comandante Licart, que entende que a flexibilidade se desenvolverá uma vez adquirida a solidez obtida pela aderência da barriga das pernas.

Esta teoria que, como disse, encontrou adeptos em Portugal, deve ser posta de parte não só em virtude das opiniões autorizadas que citei, como também pelos resultados surpreendentes que a missão teve ocasião de verificar, ao observar os novos «sous-maitres» do «cadre noir» instruídos segundo o método atrás indicado pelo actual «ecuyer» em chefe. Em contra-partida, alguns discípulos do comandante Licart que vimos em Fontainebleau, apresentam defeitos de origem difíceis de corrigir que só por si bastam para condenar o sistema.

É facto que alguns dos exercícios indicados pelo comandante Licart, não sendo novos nem descobertos agora, continuarão a fazer parte do grupo de exercícios a prescrever, e até um ou outro novo pode ser experimentado a título de excepção.

De utilidade incontestável há o exercício de trote levantado sem estribos, procurando o apoio nas barrigas das pernas, obtido à custa da descida máxima dos calcanhares, pontas dos pés para cima.

Está demonstrado pela experiência, que só o cavaleiro com uma boa colocação em sela adquirida dentro da monte clássica francesa, está em condições de poder vir a montar correctamente em obstáculos.

Sendo colocação em sela a qualidade que permite ao cavaleiro ficar senhor do seu equilíbrio em todas as circunstâncias, quaisquer que sejam as reacções do cavalo, facilmente se compreende que exigindo a monte à frente menos superfícies em contacto, ele não possa adquirir essa qualidade numa posição que apresenta grandes dificuldades sem que primeiro a tenha adquirido numa outra mais fácil. Nestas condições, há primeiramente que aplicar os exercícios destinados a obter uma boa colocação em sela dentro dos moldes da monte clássica francesa e, em seguida, sem nunca esquecer os primeiros, aplicar os que se destinam à monte de obstáculos e exterior.

Aparte os exercícios descritos detalhadamente no *Manuel d'Équitation et de dressage* e que visam, especialmente, a procurar a independência das mãos em relação aos movimentos do busto e das pernas, e a independência das mãos e das pernas umas em relação às outras, há que acentuar que o trote sentado sem estribos se destina, particularmente, a obter a flexibilidade do rim, e que o galope sem estribos tem por fim obter a descida das coxas. Desnecessário dizer que, no começo, os tempos de trote devem ser curtos e repetidos, alternados com o trote com estribos, e que o galope sem estribos deve ser precedido de um trabalho de volteio, uns e outros acompanhados de flexões do calcanhar à medida que a descontração do cavaleiro se acentua.

O que o instrutor não deve esquecer é que há exercícios de descontração geral que se devem aplicar a toda a escola e que há outros de ordem mais particular que só devem ser prescritos aos instruendos que deles necessitam. Por outro lado, como observa o manual citado, há também certos movimentos que se contrariam, o que exige, quando se empregam, que se saiba exactamente o que se quer. Está neste caso o exercício de elevação das coxas que, de uma maneira

# Revista da Cavalaria

geral, deve ser substituído, de preferência, por uma elevação com apoio sobre o selim.

Quanto aos exercícios objectivamente destinados a adquirir uma perfeita colocação em sela na monte à frente, indicam-se:

- a) — Exercícios de flexibilidade — Trote e galope sem estribos acompanhados ou não dos exercícios secundários conhecidos. A praticar constantemente por todos os instruídos e mesmo pelos instrutores;
- b) — Exercícios de equilíbrio — Passo e trote em pé sobre os estribos, ombros do cavaleiro sobre a linha de equilíbrio, barrigas das pernas contra a convexidade do ventre do cavalo, joelhos e calcaneares descidos;
- c) — Exercícios de aderência — Trote levantado sem estribos nas condições já atrás descritas;
- d) — Exercícios de flexibilidade e equilíbrio:
  - 1 — Saltos a trote na posição indicada na alínea b), rédeas sobre o pescoço ao entrar no campo do salto, com e sem auxílio de um cinturão colocado à volta do pescoço do cavalo;
  - 2 — Galope na posição indicada na alínea b) tendo em atenção uma maior flexão do busto, rédeas sobre o pescoço;
  - 3 — Saltos a galope, em igual posição, olhando em frente e olhando o instrutor, rédeas sobre o pescoço ao entrar no campo do salto;
  - 4 — Galope e saltos de obstáculos, a mão em contacto permanente, acompanhando os movimentos basculantes do cavalo.

Do que foi dito, depreende-se que, em princípio, a instrução do curso de aperfeiçoamento, 1.º ano, deve ter em vista o aperfeiçoamento do cavaleiro, quer dizer, formar instrutores, como muito bem preconiza o novo regulamento, e que só no 2.º ano, sem esquecer este aspecto primordial da instrução, a educação do cavalo deve merecer uma atenção especial.

Natural é que, dentro desta base, haja que reduzir, no 1.º ano, o número de cavalos distribuídos para ensino e aumentar o número de cavalos destinados à instrução do cavaleiro.

## Educação do cavalo

O método aplicado para o ensino do cavalo na Escola de Fontainebleau é, de uma maneira geral, o método seguido na nossa Escola de Equitação para o ensino do cavalo de campeonato. De facto, tratando-se de equitação horizontal, esta prova sintetiza, dentro da opinião geral, a finalidade que se pretende. É, no entanto, oportuno, chamar a atenção para alguns detalhes deste ensino que, embora conhecidos, não são talvez aplicados com o cuidado que merecem.

# Revista da Cavalaria

Como já frisei no meu primeiro relatório, a ligeireza prima sobre todo o ensino do cavalo, convindo por isso, desde o começo, procurar a descontração suave da maxila. A descontração da maxila não implica colocação. Esta vem naturalmente com o ensino ou é imposta progressivamente pelo cavaleiro à medida que a ginástica dada ao cavalo a justifica e até solicita, indo até à quase verticalidade da cabeça quando um trabalho de grande concentração a impõe.

O ensino sobre a resistência não leva a qualquer resultado. A efeitos do cavalo responde com resistências de peso e resistências de força. Defende-se e tara-se.

Bem entendido que se procura a ligeireza aproveitando a impulsão natural do cavalo. Se a impulsão não se manifesta ou é fraca, há que a criar e que a desenvolver. Sem ela não há ensino possível. É assunto de tal maneira assente que dispensa mais referências, no reduzido âmbito deste relatório.

A descontração suave da maxila deve começar por ser pedida pelo bridão duplo se se verifica, da parte do cavalo, uma certa relutância. Neste trabalho preliminar, importa mais a flexibilidade do contacto entre a mão e a boca do cavalo que a mobilidade da maxila.

Quando a mão se eleva, o pescoço deve subir e arredondar, quando a mão se baixa, o pescoço deve abaixar-se e estender-se. Os cavalos acabarão assim por passar, com uma grande facilidade, da atitude elevada do trabalho de escola a uma disposição sobre a extensão no trabalho de exterior.

Este método de trabalho, que realiza a melhor expressão de ligação entre as doutrinas de Baucher e de d'Aure, e que se deve ao comandante Dutilh, deu excelentes resultados durante o tempo em que este oficial esteve à testa do «cadre noir». E se não foi continuado com a mesma fé com que o seu autor o aplicou, deve-se à má interpretação que foi dada a alguns dos seus trabalhos e até à expressão «descida de mão» que, na realidade, deveria ser classificada como «descida de pescoço».

A descontração suave da maxila deve ser pedida primeiramente sobre uma e outra rédea, separadamente, tendo em atenção que a linha das orelhas se mantenha à mesma altura e que a linha do pescoço que deve apresentar uma certa rigidez, desenhe uma curva regular. É sobre a paragem e ao passo que este trabalho deve começar a ser feito.

Ao trote, o trabalho mais importante, de início, é o trabalho de distensão. Dispor os cavalos sobre a pista, a distâncias que não precisam de ser iguais, em trote franco. Obtida a regularidade do andamento, comandar alargamentos e diminuições. A primeira coisa que o cavalo precisa de saber é marchar sobre a linha direita. Este trabalho só é útil quando feito em picadeiros extensos. Reservar os picadeiros pequenos para os cavalos mais adiantados.

O trabalho de sujeição à perna isolada pode prescrever-se em seguida. Ter em atenção que o cavalo não recui e que a rotação da garupa em torno das espáduas se faça sobre a descontração. É um trabalho tão útil sobre a descontração como pernicioso sobre a contração. Começar por  $1/4$  de rotação, mesmo por  $1/8$ , até à  $1/2$  pirueta e pirueta invertida.

Todo este trabalho deve ser feito em escola, comandado pelo instrutor. É assim mais fácil corrigir defeitos.

Antes de entrar no emprego das rédeas, ensinar o instruendo a bem distinguir aquelas que actuam sobre o equilíbrio daquelas outras que actuam sobre

# Revista da Cavalaria

a impulsão, uma vez que é indispensável começar pelas primeiras e que a tendência do instruendo é tentar aplicar as segundas.

Não ter pressa de experimentar toda a acção variada das rédeas. Quando o cavalo descai pronunciadamente sobre uma volta do picadeiro, passar a um andamento inferior e entrar em «espáduas a dentro», garupa ao muro. O instrutor tomará também em atenção que os cavalos que descaiem mais para uma mão, deverão, de preferência, trabalhar para a outra, bico do cavalo para fora, neste caso especial, contacto igual sobre as duas barras, trote levantado sobre a diagonal de fora.

Como trabalho individual e comandado prescreve-se o trabalho em oito, sobre a rédea de dentro, espáduas para fora.

O valor da rédea está na posição dada ao cavalo; se a posição não é regular é porque o cavalo não está ainda em condições de a aceitar ou porque a rédea foi mal aplicada. Em qualquer caso, é uma resistência que se manifesta ou que se desenvolve, o que nem sempre o instruendo dá conta.

O instrutor deverá demonstrar, em cavalo ensinado, os diferentes efeitos das rédeas, e fazer com que o instruendo, nesse mesmo cavalo, experimente fazer o mesmo.

Ao ensinar um cavalo a saltar montado, fazê-lo a trote, primeiramente, colocando uma correia à volta do pescoço do cavalo. Ao entrar no campo do salto, dar toda a liberdade ao balanceiro, deixando as rédeas e procurando manter a posição à frente com a ajuda da correia.

Só mais tarde, quando o cavalo tomou confiança com o obstáculo e com o cavaleiro, quando aprendeu a servir-se de todos os seus recursos, é aceitável procurar interferir no seu equilíbrio.

O desenvolvimento muscular do cavalo está directamente relacionado com o ensino, especialmente quanto aos músculos do dorso e do pescoço.

Enquanto o cavalo não tiver estes músculos suficientemente desenvolvidos por um trabalho lento de um ano e por uma ginástica racional e progressiva, que, em princípio, não poderá também ser dada em período de tempo mais curto, é um erro procurar aproveitar o cavalo desde logo, em andamentos vivos, especialmente sobre obstáculos.

O problema do desenvolvimento muscular do pescoço, especialmente dos músculos da base do pescoço, que em Portugal não tem merecido a mais pequena atenção, é uma das causas que mais tem contribuído para a ruína prematura dos cavalos.

Não se pode ter a pretensão de aproveitar imediatamente cavalos acabados de comprar.

Para esse fim, só comprando cavalos que já tenham dado as suas provas.

## Picadeiros e campos de treino e instrução

A escola de Fontainebleau tem, a seu favor, uma floresta quase incomensurável, com carreiras de excelente piso, planas e de declives variados, onde se pode escolher terreno para todo o género de trabalho lento e de trabalho a galope.

# Revista da Cavalaria

A par desta floresta que, por si só, seria suficiente para dar aos cavalos o trabalho que precisam, a Escola possui três picadeiros de grandes dimensões, dois campos de obstáculos, um campo de corridas cortado de obstáculos em todas as direcções, um corredor de obstáculos para saltos em liberdade, pistas circulares ao ar livre e cobertas para o trabalho à guia, e pistas de obstáculos fixos, de todos os tamanhos, para o trabalho de exterior.

Comparados estes recursos com os que possuímos na nossa Escola de Equitação, verifica-se ser necessário, apesar de já se ter feito muito, promover alguns melhoramentos, afigurando-se-me mais instantes, os seguintes:

- a) — Um picadeiro de grandes dimensões onde se possam apresentar trabalhos equestres de toda a espécie e realizar concursos hípicas, no género dos que se encontram em Londres e New-York.

O Ex.<sup>mo</sup> Senhor Comandante do Depósito de Remonta já há muito tempo se vem interessando pela construção deste picadeiro pelo que já lhe foram enviados croquis de alguns picadeiros de Fontainebleau e Saumur.

- b) — Uma pista onde se possa galopar e correr durante todo o ano, com obstáculos de steeple sobre o lado exterior, idênticos aos que se encontram no estrangeiro em provas similares, especialmente no campeonato olímpico do cavalo de sela, o primeiro dos quais se deverá realizar em Londres em 1948.

Até agora, no nosso campeonato do cavalo de guerra, embora os obstáculos de campo sejam muitas vezes duros e com algumas dificuldades, os obstáculos de steeple são praticamente inexistentes, o que, a meu ver, desvirtua em grande parte o espírito da prova. Uma vez que se pense em concorrer ao campeonato olímpico, seria conveniente que a prova de steeple do campeonato do cavalo de guerra de 1947 apresentasse alguns dos obstáculos que haja probabilidades de vir a encontrar em 1948. A missão tem em seu poder todas as dimensões dos obstáculos que foram escolhidos para as olimpíadas de Berlim.

A pista actual da nossa Escola de Equitação é de um piso diferente e, por isso mesmo, imprópria para ser utilizada todo o ano. No entanto, drenada e melhorada com areia e mato talvez se pudesse pôr em condições. É assunto para ser estudado por um técnico.

- c) — Maior número de pistas de exterior, do género das que se têm feito ultimamente, guarnecidas com obstáculos fixos semelhantes aos da Escola de Fontainebleau e Saumur. As suas dimensões, caracterizadas especialmente pela grossura dos troncos de árvore, estão também em poder da missão.
- d) — Um corredor de obstáculos para saltos em liberdade, de vantagem incontestável não só pela franqueza que dá aos cavalos, como também pela liberdade que dá aos picadeiros. O melhor é o da Escola de Saumur que poderá servir de modelo.
- e) — Pistas para o trabalho à guia, de fácil execução, em virtude dos terrenos que o Depósito de Remonta possui.

# Revista da Cavalaria

## Provas equestres

Aparte os concursos hípicos internacionais que se realizaram durante o tempo que a missão esteve em Fontainebleau, a mais importante das provas em que tomou parte foi o campeonato do cavalo de sela. O capitão Reymão Nogueira, montou um dos cavalos que lhe tinham sido distribuídos para o curso e classificou-se em 2.º lugar; eu montei um dos cavalos que a missão comprou para o Estado Português e classifiquei-me em 1.º lugar «hors concours». Quer dizer: Entre os 19 concorrentes militares e os 9 civis que tomaram parte na prova, somente um oficial francês conseguiu obter a pontuação suficiente para se colocar entre os dois concorrentes portugueses. A classificação «hors concours» foi dada em virtude do cavalo que montava ser pertença do Estado Português e a prova não ser internacional.

Escusado será dizer que esta classificação contribuiu grandemente para a boa cotação em que já eramos tidos, como tivemos ocasião de verificar pela forma como fomos recebidos no «cadre noir» e, especialmente, pelo seu «ecuyer» em chefe, que tomou a seu cargo directo a instrução do nosso estágio.

Além desta prova, o capitão Reymão Nogueira, classificou-se três vezes em 3.º lugar nos concursos de Chantilly, Saumur e concurso de outono de Paris, provas a que eu só concorri em parte, dada a pouca categoria do cavalo que montava, e, unicamente, porque sendo um instruendo do curso, entendi que o devia fazer por espírito desportivo.

Nestas provas, os cavaleiros da equipe internacional francesa só montaram os seus cavalos debutantes, não só para competirem em qualidade de circunstâncias como para poupar os seus cavalos confirmados, que este ano já participaram nos concursos de Dublin, Ostende, Lucerne, Geneve e Zurick.

Com o treino obtido nestes concursos, onde obtiveram excelentes classificações, a equipe francesa tornará a ser, como já o era antes da guerra, um competidor de respeito.

Como já disse no meu primeiro relatório, cada cavaleiro da equipe trabalha cinco cavalos. Finda a temporada, substituem-se aqueles que não corresponderam ao que deles se esperava, por outros novos, de possibilidades, ou por outros adquiridos, de forma a obter-se o mais cedo possível um entendimento completo mútuo.

Para este fim, o Director Geral dos Sports Equestres, escolhe como cavalos novos os seus cavalos militares e, quando lhe faltam cavalos confirmados, adquire-os por preços elevados para os seus oficiais, se os proprietários estão na disposição de os vender, ou escolhe estes com os seus cavalos para fazerem parte de uma equipe civil, se o concurso internacional a realizar não é exclusivamente militar.



*Regulamento Geral*  
da  
*Federação Equestre Internacional*

CAPÍTULO III

PROVAS DE EXTERIOR

Artigo Terceiro

*Faltas*

159. — *a)* AS FALTAS são convertidas em pontos ou em segundos conforme as indicações do programa e a natureza do percurso. — Serão apenas contadas as faltas cometidas no percurso «entre a linha de partida e a linha de chegada» (145).

*b)* Quando um obstáculo exige dois ou mais saltos (duplos, triplos, etc.), as faltas cometidas em cada salto são contadas separadamente e somadas.

*c)* Se depois de haver derrubado um obstáculo, que deve ser saltado duas vezes no percurso, o cavaleiro o passa a

## Revista da Cavalaria

segunda vez sem esperar que tenha sido recomposto, em altura ou em largura e que as bandeirolas indicando o lugar em que deve ser saltado tenham sido recolocadas, é *desclassificado* (R. G. 169).

d) A passagem ao trote ou ao passo é penalizada automaticamente pelo tempo.

160. — **OBSTÁCULO DERRUBADO.** — Um obstáculo considera-se derrubado quando por falta do cavalo ou do cavaleiro.

1.º Qualquer das partes que o compõem, ou a sua totalidade *caír*, mesmo que a parte derrubada seja parada na sua queda por um elemento qualquer do obstáculo.

2.º Ou que uma das suas extremidades pelo menos *deixe de se apoiar no seu suporte*. (O suporte compreende todo o conjunto do aparelho destinado a sustentar o obstáculo).

161. — Os toques, afloramentos, deslocamentos, em qualquer sentido que forem, não contam. — Qualquer sistema destinado a assegurar a fixidez do obstáculo fazendo parte integrante do suporte, *simples deslocamento* quando o obstáculo não cai; — *falta* todas as vezes que caía.

Os obstáculos combinados com um fosso ou uma vala, não fazem excepção a estas regras.

162. — a) Quando um obstáculo em altura é composto de vários elementos sobrepostos e *situados num mesmo plano vertical*, ou de várias varas montadas no mesmo suporte, é apenas penalizada a queda de um elemento superior.

b) Quando um obstáculo necessitando apenas de um salto é composto de elementos *não situados no mesmo plano vertical* (oxer, brook, triplice vara, vala ou fosso precedida ou seguida de outro obstáculo, etc.), a queda de um ou vários elementos apenas é contada como uma falta, qualquer que seja o número e o local dos elementos derrubados.

163. — **DUPLOS, TRIPLOS, ETC.** — Nos Duplos, Triplos, etc, os cavaleiros são obrigados *a recommençar todos os saltos*, quando houver recusa, furta ou queda.

1.º Um obstáculo duplo, ou triplo, etc., é aquele que se compõe de dois ou três obstáculos, ou mais, distantes uns dos outros de 12 metros no máximo, entre as faces internas dos obstáculos e necessitando dois, três ou vários saltos sucessivos. — A distância mede-se da base do obstáculo, do

## Revista da Cavalaria

lado em que o cavalo se recebe, à base do obstáculo seguinte do lado em que o cavalo marca o salto.

2.º O salto de um duplo, de um triplo, etc., constituindo uma dificuldade especial neste género de obstáculos, não se pode decompor. — Por consequência, se o cavalo pára, se furta ou se houver queda entre dois obstáculos de um duplo, de um triplo, etc., — o cavaleiro é obrigado a recomeçar todos os saltos, desde o primeiro obstáculo do duplo, do triplo, etc., depois da recomposição do obstáculo, se necessário for.

Todas as faltas e desobediências feitas em cada obstáculo durante os diferentes ensaios, são contadas separadamente e somam-se umas às outras.

3.º Nas *Banquetas* guarnecidas ou não de obstáculos, de qualquer feitio que sejam e qualquer que seja o sentido em que forem tomadas, assim como nas passagens de estrada em enterrado, o cavaleiro em dificuldade, deve esforçar-se por continuar o seu caminho «*para a frente*».

Se o não conseguir ao fim de 60 segundos, ou na tentativa constituindo a terceira desobediência, no conjunto do percurso, é *desclassificado*. (N.º 172 e 176 e do R. G.)

Se descer da *banqueta* sem ser transpondo o obstáculo marcando a saída ou a linha das bandeiras marcando a saída — ou se se escapar pelo talude do enterrado, é-lhe contada uma desobediência (3 ou 6 pontos, ou desclassificação conforme o caso), e é obrigado a recomeçar o salto *por inteiro* se não tiver sido desclassificado.

Qualquer elemento de obstáculo projectado, impedindo o cavalo de transpor o obstáculo seguinte, deve ser retirado. O tempo levado a fazer estas desobstruções é deduzido do tempo total. (R. G. n.º 156 b).

164. — Esta regra de recomeço não se aplica :

1.º *À prova das seis barras* que não entra na categoria dos duplos e dos triplos. Nesta prova, o cavaleiro é obrigado a retomar o seu percurso entre os dois obstáculos no lugar onde se deu a desobediência ou a queda.

2.º *Aos obstáculos completamente fechados* (género redil e hexágono).

a) Quando nestes obstáculos fechados, o cavalo *sair* do recinto por um dos lados maus, considera-se como tendo

## Revista da Cavalaria

saltado um obstáculo não fazendo parte do percurso, e é desclassificado. (R. G. n.º 163, 3.º).

b) Se pelo contrário uma vez dentro do recinto, *se recusar* ou houver queda, o cavaleiro é obrigado a sair por um salto no sentido do percurso. — Se o não conseguir no fim de 60 segundos, ou em seguida a um número de tentativas que leve a três o número total de desobediências do percurso, é desclassificado (R. G. 172 e 176, e) e *abrir-se-lhe-á a saída*. — Não terá nunca direito a deslocar ele próprio ou a fazer deslocar ou modificar qualquer dos elementos servindo à composição dos obstáculos.

165. — São considerados como uma desobediência e penalizados como tal:

O erro de percurso rectificado (167 b).

A recusa (168).

A furta (170).

A defesa (171).

A meia-volta, — a volta mais ou menos regular ou grupo de voltas, em qualquer local da pista em que tenham sido feitas e por qualquer razão que seja, excepto aquela feita para trazer o seu cavalo ao obstáculo em seguida a uma furta.

O facto de chegar de través sobre um obstáculo, se não foi ultrapassado, ou em zig-zag ou virando bruscamente em frente dele para o transpor, não constitui desobediência,

166. — ERRO DE PERCURSO. — Há *erro de percurso* quando o cavalo não cumpre o percurso consoante o gráfico afixado:

1.º Seja porque o cavaleiro despreza as bandeirolas, arbustos, etc., figurando no gráfico afixado para indicar o caminho a seguir.

2.º Seja porque não saltou os obstáculos na ordem fixada.

3.º Seja porque saltou um obstáculo não fazendo parte do percurso, ou que esqueceu um.

167. — a) Para *rectificar um erro de percurso*, o cavaleiro deve retomar o percurso no local onde o erro foi cometido voltando aí o mais rapidamente possível.

b) Um *erro de percurso rectificado* antes do salto de um obstáculo, é penalizado como uma desobediência.

## Revista da Cavalaria

c) Um erro de percurso não rectificado ou rectificado somente depois do salto de um obstáculo pertencendo ou não ao percurso, — o salto de um obstáculo não fazendo parte do percurso, acarretam a desclassificação.

d) É proibido aos Comissários prevenir o concorrente do seu erro.

168. — RECUSA — Há recusa quando o cavalo pára diante de um obstáculo que deve transpor, quer o tenha ou não derrubado ou deslocado.

a) A paragem sobre o obstáculo sem derrube nem recuo seguido *imediatamente* do salto a pé firme não é penalizada.

b) Se a paragem se prolonga, — se o cavalo recua, voluntariamente ou não, de um só passo, ou se ganha terreno, é-lhe contada *uma Recusa*, e se for necessário, o obstáculo deve ser recomposto antes de ser transposto, sob pena de desclassificação.

c) Se o cavalo, tendo derrubado o obstáculo parando ou escorregando, o transpuzer sem recuar nem ganhar terreno, é penalizado com uma desobediência <sup>(1)</sup>, e mais 4 pontos pelo obstáculo derrubado.

d) O facto de ir mostrar um obstáculo ao cavalo após uma recusa, antes de ganhar terreno para o transpor, é considerado como uma nova recusa.

e) A mesma penalidade (uma recusa) é marcada ao cavaleiro que entretanto na pista vai mostrar ao seu cavalo um obstáculo do percurso antes de se dirigir directamente ao local da partida.

169. — Se o obstáculo não está recomposto quando tendo recuado ou ganho terreno, o cavaleiro está no seu lugar pronto a continuar o seu percurso, deve parar, ou pelo menos marcar nitidamente um tempo de paragem de alguns segundos para que o cronómetro especial seja posto a trabalhar. Um toque de sineta avisa-o do momento em que pode recommençar. — Se partir antes, é desclassificado. — O tempo compreendido entre o início do funcionamento do cronómetro e o toque da sineta é deduzido do tempo total levado a efectuar o per-

---

(1) O cavaleiro é penalizado com 3 pontos, 6 pontos, ou desclassificado, consoante o número de desobediências já cometidas no percurso.

## Revista da Cavalaria

curso. Actua-se da mesma maneira todas as vezes em que se tiver de recompor um obstáculo que deve ser recolocado para ser tornado a saltar.

Se o cavaleiro não pára, transpõe o obstáculo derrubado e continua o seu percurso, *é desclassificado*.

170. — FURTA — Há furta:

1.º Quando o cavalo, escapando-se ao seu cavaleiro, evita o obstáculo que deve saltar.

2.º Quando transpõe o obstáculo fora das bandeiras que o enquadram, ou fora de qualquer outra marca que o delimita.

3.º Quando ele ou o seu cavaleiro derruba *tocando-lhe* uma das bandeiras, ou na falta de bandeira, a antepára ou o poste que enquadra o obstáculo.

O cavalo deve ser novamente levado ao obstáculo e recommençar o salto, sem o qual *é desclassificado*. Se, bandeira, poste ou obstáculo não foram ainda levantados, quando o cavaleiro está pronto a saltar, deve esperar o sinal de partida, senão *é desclassificado*.

O tempo perdido a esperar a recomposição do obstáculo é registado e deduzido como foi dito para a recusa (R. G. 169).

171. — DEFESA — Há defesa:

1.º Quando o cavalo procura fugir ao movimento para a frente (paragem com ou sem recuo, meia-volta mais ou menos regular ou completa, empinar-se, etc., etc.).

2.º Quando o cavaleiro ou o cavalo derruba fora do obstáculo, *tocando-lhe*, uma bandeira, um arbusto, ou qualquer outro objecto indicando o traçado da pista. Neste caso particular de defesa, o cavaleiro não tem que voltar atrás, *continua* o seu caminho e é penalizado com uma desobediência.

172. — Ê DESCLASSIFICADO: Qualquer cavalo que se defenda 60 segundos a seguir durante o percurso; — qualquer cavalo que leve mais de 60 segundos a transpor um obstáculo; — qualquer cavalo que 60 segundos depois de dado o sinal de partida, ainda não passou a linha de partida por qualquer razão que seja.

173. — Qualquer cavaleiro *desclassificado depois de uma desobediência* tem a faculdade, antes de sair da pista, de tornar a fazer duas novas tentativas, quer no mesmo obstáculo, quer sobre um outro obstáculo *do mesmo percurso*; mas

## Revista da Cavalaria

é-lhe proibido continuar o percurso. Se não voltar ao *paddock* a trote ou a galope depois das duas tentativas autorizadas, é condenado numa multa de cinco dólares dos Estados Unidos, pagos imediatamente.

174. — Queda do cavaleiro. — Há *queda do cavaleiro* quando não tem caído o cavalo, há separação de corpo entre o cavalo e o cavaleiro e que este último para se recolocar a cavalo, é obrigado a tornar a montar ou a saltar para cima do seu cavalo.

CAVALO CAÍDO. — Considera-se o cavalo como caído, quando a espádua e a anca tocaram o solo, ou o obstáculo e o solo.

175. — a) A *queda do cavaleiro só*, ou a queda do cavaleiro com o seu cavalo confundem-se numa única e mesma penalidade fixada uniformemente em *oito pontos*.

Dá-se o mesmo em seguida a uma queda provocada por uma defesa.

b) Quando o cavaleiro ou o cavalo cai derrubando o obstáculo, a falta no obstáculo e a queda somam-se.

c) Qualquer queda do cavaleiro ou do cavalo fora dos obstáculos, por qualquer causa que seja, durante o percurso (escorregadela, defesa, queda em seguida a empinar-se, etc.), é sempre penalizada.

d) Em seguida a uma queda ou a qualquer outro acidente, um cavalo trazido ao seu cavaleiro não é desclassificado se o percurso foi retomado no *ponto exacto* onde foi interrompido; o facto de ser ajudado a montar a cavalo ou a reajustar o seu arreio não envolve qualquer penalidade a não ser o tempo.

e) Por outro lado, qualquer cavalo saído da pista em liberdade, ou montado, é desclassificado.

A. C.



# Jornaes revistas livros

## O futuro dos Carros de Combate

Da Revista *Ejército*

Ten.-Cor. do E. M. Gonzalo D. de la Lastra

**A**o decidir-me a abordar este tema, procurei alhear-me da fantasia, assim como da inegável paixão que sinto por estes engenhos. A minha intenção reduz-se a expor, em face de alguns ensinamentos da guerra de 1939-45, a orientação que, para a organização e modos de emprego nas unidades de carros, se seguem nalguns países.

Neste trabalho vou considerar somente dois países: França e Estados Unidos da América. Para a escolha do primeiro chamou a minha atenção o muito que se falou dos seus carros, geralmente, para censurar a sua deficiente visão com respeito às possibilidades dos mesmos; e o segundo, porque a sua grande experiência adquirida no constante emprego de Unidades blindadas permitirá colher impressões directas e muito úteis ao nosso fim.

Prêviamente, e como justificação para o motivo e oportunidade deste trabalho, julgo conveniente fazer uns esclarecimentos:

1.º Apesar da bomba atômica, cuja importância, em função dos seus efeitos devastadores ninguém menospreza, as nações dedicam a sua atenção à reorganização dos seus Exércitos. Assim, vemos como a mesma O. N. U. está estudando a organização do seu futuro Exército, de que só se sabe que terá um efectivo de dois milhões de homens; e

2.º ainda que desconhecendo a organização definitiva do dito Exército, pode-se ter a certeza de que, em face do papel tão importante desempenhado pelos carros, estes figurarão na proporção que a experiência impôs.

# Revista da Cavalaria

## França

A sua visão «carrista» foi muito comentada, tanto pelo que se refere à quantidade de carros como ao seu emprego no campo de batalha. Vejamos os antecedentes que possam permitir-nos ajuizar serenamente o assunto.

Para a batalha da França — Maio de 1940 —, o Exército francês dispunha das seguintes Unidades de Carros de combate:

3 Divisões motorizadas (12 Batalhões).....	600 carros
4 Divisões blindadas (14 Batalhões) .....	546 >
27 Batalhões independentes .....	1.215 >
Carros antigos F. T. ....	600 >
	<hr/>
	2.961 >

Este efectivo correspondia unicamente à frente NE., contando, além disso, no resto da metrópole e nas Colónias com o seguinte:

<i>Metrópole</i> : Uma Divisão blindada .....	300 carros
Várias Unidades e dispersos por parques .....	284 >
<i>Africa e Levante</i> : 5 batalhões .....	250 >
	<hr/>
	834 >

Logo a França reunia um total de 3.795 carros.

Este número de carros, ainda descontando o material antigo, faria baixar o número para três milhares os tipos modernos — para aquela época — com que contava a França. Pode, com justiça, assegurar-se que a França não tinha uma exacta visão do problema ao determinar o plano de construção dos seus carros?

A França sabia a importância que teriam os carros num futuro próximo e conhecia também o ritmo de construção e efectivos disponíveis «do outro lado da linha Maginot». Por isso, a sua firmeza e clara visão do problema lhe permitiu, apesar da «Política derrotista do país», dispor de um aceitável número de carros, ainda que não previsto e aprovado com antecedência.

Contava, pois, com uma quantidade inicial muito aceitável, a qual foi aumentada com o reforço das Unidades inglesas; mas, não obstante, não rendeu os êxitos esperados. A que atribuir? Segundo opiniões autorizadas, isso se deu principalmente a *não terem sido empregados como estava previsto*. Não obstante esta declaração, examinemos a sua «Doutrina» para o emprego dos carros, para por si se poder deduzir algum erro fundamental que, pela sua origem, pudesse ter contribuído para o resultado obtido.

Ao iniciar-se a guerra de 1939-45, a doutrina francesa preconizava os modos de emprego para os carros de combate, a saber:

- a) Em acompanhamento imediato;
- b) Em acção de conjunto.

# Revista da Cavalaria

## a) Acompanhamento imediato

O E. M. francês não concebia nenhuma batalha em que — se o terreno o permitisse — a Infantaria pudesse encontrar-se combatendo sem ser precedida — ou apoiada pelo fogo — dos carros de combate.

Como consequência desta concepção, pela qual os carros se encontrariam sempre protegidos por todas as armas anti-carro da própria Infantaria e toda a Artilharia, impôs-se a necessidade de um determinado «tipo» de carro para o acompanhamento imediato, cujas características fixadas foram as seguintes:

Armamento: Um canhão de 37 mm. e 1 metralhadora.

Blindagem: 40 milímetros.

Peso máximo: 12 T.

Era condição essencial que não fosse muito volumoso, pois a principal protecção baseava-se na facilidade de ocultação no terreno, já que a velocidade era então pequena.

No ano de 1939, quando a técnica não havia possibilitado os rápidos e extensos deslocamentos das Unidades de Carros, e as armas e meios anti-carro não se haviam desenvolvido tão notável e eficazmente, era admissível o tipo do carro concebido para se deslocar com a mesma velocidade da Infantaria. Hoje isso não é já admissível, porque as características do carro moderno melhoraram consideravelmente, com o seu correspondente aumento de peso e volume, e além disso não resulta útil nem eficaz subordinar o movimento dos carros à velocidade de progressão da Infantaria.

Durante a nossa guerra, em que quase sempre os nossos carros actuaram em missão de «acompanhamento imediato», a velocidade de progressão dos carros não se encontrava imposta pela da própria Infantaria, mas, eles, sem outra limitação que a da sua própria observação e possível acção de fogo, avançavam rapidamente até alcançar a *linha de objectivos* que previamente lhes havia sido designada.

Assim foi interpretada pelos nossos chefes de carros esta modalidade na acção de acompanhamento imediato. Hoje pode e deve admitir-se, na certeza de que será possível a estreita cooperação Infantaria-Carros, apesar das armas e meios anti-carros.

## b) Acção de conjunto

Ao chegar a esta parte, é de justiça fazer ressaltar o erro que sofrem a maior parte dos que ajuizavam da política seguida pelos franceses em relação aos carros.

Disse-se, com frequência, que o alto Comando francês não era partidário da organização e emprego de GG. UU. de carros. Os efectivos que figuram no princípio deste trabalho são uma prova do erro que se tem. Pois ainda, com uma razão mais, temos que acrescentar que já em 1935 se tinha decidido transformar as Divisões ligeiras mecânicas em Divisões de Carros. Além disso, tinha-se previsto o seu agrupamento num C. E., que se dotaria de uma potente artilharia.

# Revista da Cavalaria

Feito este esclarecimento, vejamos com que forma e com que meios se preconizava o cumprimento das missões que incumbiam à acção de conjunto.

Orgânicamente existiam dois tipos de GG. UU.:

- 1.º Divisões motorizadas;
- 2.º Divisões blindadas.

1.º *Divisões motorizadas* — Foram concebidas e criadas com as mesmas bases gerais do que as Divisões Panzer.

As suas missões seriam as próprias da Cavalaria: Num terreno permeável aos carros, sem fortificações permanentes — ou semi-permanentes —, avançariam na vanguarda dos Exércitos, ou nos intervalos se existissem, e muito especialmente na exploração do êxito.

Estas Divisões, em princípio, só dispunham de autometralhadoras de reconhecimento, de descoberta, de motociclistas e pessoal transportado. Foi-se variando o material e foi-se-lhes atribuindo um pequeno número de carros (*H-35* e *Somua*), sem contar com as autometralhadoras de reconhecimento dotadas de trilhos.

2.º *Divisões blindadas* — Eram as GG. UU. concebidas para «combater» até em terreno fortificado com carácter permanente.

De harmonia com esta concepção, observava-se certo «peso» na sua organização. O que ganhavam em potência de fogo, não compensava a perda de manobrabilidade sofrida, e como a técnica ainda não permitia rápidos e oportunos deslocamentos, resultava um conjunto muito vulnerável e não muito eficaz.

Um importante erro, de que ainda sofrem alguns profissionais, supõe que as Unidades de Carros podem romper uma frente organizada com carácter permanente. Não permite a extensão deste trabalho tratar com a amplitude devida tão discutido tema, pelo que me limitarei a recordar factos concretos: Nem os alemães nem os franceses se decidiram a *tentar* romper as linhas Maginot ou Siegfried com os seus carros; mas ainda é mais digno de ser assinalado que tão pouco os norte americanos em 1945, romperam a linha Siegfried com as suas GG. UU. blindadas.

Com o exposto, respeitante à França, que é uma impressão das informações conhecidas, não se pode chegar a aclarar a questão. Temos de limitar-nos a repetir as suas próprias palavras:

«Não obstante as falhas de fabrico, é certo que, apesar de tudo, em Maio de 1940 os franceses dispunham de potentes meios de carros.

«Em todo o caso, a questão é saber: Porque é que os carros não foram melhor utilizados, como estava previsto que eles seriam utilizados?»

Se a actuação dos carros franceses, na campanha de 1940, continua «ignorando-se», em contra-partida, já se conhece a sua futura orientação, cuja organização e princípios se enumeram a seguir.

A Divisão blindada constará dos seguintes elementos:

- A) Quartel General;
- B) Forças combatentes;
- C) Serviços.

# Revista da Cavalaria

## A) *Quartel General:*

Comando;  
E. M.;  
Pelotão de comando de combate;  
Pelotão de protecção;  
Tropas de serviços.

B) *Forças combatentes* — organizadas em dois E. M. de Brigadas, compor-se-ão de:

3 Regimentos de Carros;  
1 Regimento de reconhecimento;  
1 Regimento de meia Brigada de Infantaria transportada;  
3 Grupos de Artilharia;  
1 Grupo de D. C. A.;  
1 Batalhão de Engenharia;  
1 Companhia de Pontoneiros;  
1 Companhia de Transmissões;  
1 Companhia de Transportes.

Os Regimentos de Carros são mais verdadeiramente Batalhões, compostos de:

Comando;  
1 Companhia de comando;  
1 Companhia de carros ligeiros;  
1 Companhia de carros médios.

## C) *Serviços*

1 Grupo de reparações;  
1 Grupo de reabastecimentos e carburantes;  
1 Batalhão de Saúde.

## *Princípios*

A característica da Divisão Blindada é a sua grande mobilidade tática e estratégica, a que, unida à sua grande potência de fogo e abundância de meios de transmissão, lhe possibilita o cumprimento das suas importantes missões, que substancialmente não variarão em relação à doutrina norte americana.

Os carros desempenham o papel principal no combate da D. B.; os restantes meios têm por missão: preparar, apoiar e explorar o êxito.

# Revista da Cavalaria

## Estados Unidos

Quando intervieram na guerra, a sua doutrina para o emprego das Unidades de Carros havia assimilado os ensinamentos do teatro de guerra europeu. A característica principal da *missão* era: penetrar profundamente no dispositivo inimigo».

Todavia, são de destacar os princípios e previsões seguintes:

A) Para objectivos especiais tinham-se organizado grupos de combate (combat-commands);

B) A rotura de uma posição fortemente organizada destinava-se à Divisão de Infantaria. «Os carros sòmente deviam intervir para penetrar profundamente, uma vez efectuada a irrupção ou aberta ampla brecha»;

C) Os carros, isoladamente ou *demasiadamente próximos* da Infantaria, não deviam nunca ser empregados.

D) Ao fracassar um ataque com carros, estes deviam retirar-se para se reorganizarem à *retaguarda* das próprias linhas.

Aumentadas consideravelmente as possibilidades de fogo, nos carros se admitiu também como princípio o de evitar o combate contra os carros inimigos às curtas e médias distâncias.

Sem mais diferenças essenciais na sua doutrina, examinemos, incompleta e superficialmente, os resultados em diferentes teatros de operações.

### *Campanha de Tunis*

Confirmou-se a necessidade de manter o apoio da Infantaria aos carros, ampliando a sua primitiva concepção, que só fazia referência à ligação.

Na realidade, não descobre nenhum princípio novo, pois já estava admitida e imposta a «íntima» cooperação Infantaria-Carros. Mas não será demais destacá-lo, tanto para os facilmente impressionáveis por certos êxitos alcançados pelos carros como para os que com frequência esquecem que, sem a ajuda «eficaz e verdadeira» da Infantaria, de nada serve a decisão e audácia dos carros.

Até às últimas fases da campanha de África, a única Divisão blindada que nela interveio não foi empregada como tal G. U. Todavia, reconheceram que *resultou ineficaz* o emprego fraccionado das forças blindadas.

Esta conclusão parece estar em contradição com os previstos «Combat-Commands»; mas não é assim, pois já se indicou que tais grupos de combate estavam destinados para a obtenção de objectivos especiais. Por outro lado, o Comando é quem, em definitivo, faz a distribuição dos meios em função da missão, imposta, de acordo com as limitações que os princípios de emprego tático imponham. Sòmente quando a «situação» exige sacrifícios, os carros não podem subtrair-se ao que, com carácter geral, se imponha às restantes Armas.

Confirma-se o carácter eminentemente ofensivo das Unidades de Carros, e ao mesmo tempo destaca-se uma particularidade que convém comentar:

«Na acção retardadora a artilharia blindada oferece maiores possibilidades do que os carros».

Era frequente designar Unidades táticas de carros como reforço dos destacamentos da retaguarda e até mesmo assumirem eles essas missões. Com um

# Revista da Cavalaria

sentido mais prático da realidade e eficácia, voltou-se a restituir aos carros a sua «verdadeira» missão. Encontrando-se nas mãos do chefe que dirige a manobra, seja esta voluntária ou imposta pelo inimigo, é certo que orientará as suas reacções ofensivas, constituindo a maior *massa* possível, nas direcções mais comprometidas ou convenientes, com o que lhe será possível ganhar o tempo e espaço que precisa para a levar a feliz êxito.

Se, pelo contrário, se pretendia cobrir uma frente mais ou menos extensa, previa a disseminação, e então os carros, além de serem sacrificados, sem proveito algum, não chegariam a poder cumprir, nem precariamente, a missão imposta.

As dificuldades que se apresentam para retirar as armas pesadas obriga a sacrificar com frequência algumas delas, e isso pode remediar-se, em parte, com a existência de peças de artilharia blindada. Estas peças, pela sua mobilidade e potência de fogo, resolvem satisfatoriamente a crise que a protecção sofria em tão críticos momentos.

## *Campanha da Itália*

O terreno é que manda, e, como consequência da sua natureza, empregaram-se com frequência agrupamentos — por vezes modestos de Infantaria, Artilharia, carros e caçadores de carros como elementos básicos de combate.

Deram resultados tão excelentes, que o Exército norte americano os classificou como a «chave» dos seus êxitos.

Normalmente destinava-se um Batalhão de Carros a cada Divisão de Infantaria.

Nos ensinamentos derivados desta campanha, verificamos:

«O Agrupamento Infantaria-Carros avança com um movimento alternado. A Infantaria há-de vencer a Infantaria inimiga, que, explorando o terreno, fecha a passagem aos próprios carros. Os carros baterão as forças análogas contrárias que detenham a progressão da nossa Infantaria.

A primeira parte do parágrafo é outra confirmação de um princípio já aceito e experimentado. Mas o resto merece a pena «comentá-lo».

É evidente que a Infantaria há-de proteger os carros para que estes possam neutralizar ou destruir as armas que impedem a progressão da sua própria Infantaria. Esta protecção não deve limitar-se à Infantaria inimiga, visto que os seus principais objectivos devem ser:

Armas anti-carro e  
Carros inimigos.

Não obstante, os próprios carros hão-de ter como missão principal as armas automáticas, sem que por isso esqueçam as armas anti-carro e carros inimigos, que constituem o obstáculo mais importante a vencer para poder avançar.

Em resumo, nada de novo se deduz desta Campanha, salvo a consagração destes agrupamentos mistos, que tantos êxitos proporcionaram; e as que, se bem parece estabelecem um princípio oposto aos previstos. Não são senão uma

# Revista da Cavalaria

modalidade conhecida das missões em acompanhamento imediato, com a vantagem de que se evita a improvisação do comando das mesmas dando-lhe certo carácter de permanência.

## *Campanha da França (antes da contra-ofensiva alemã)*

A leitura das informações causa a impressão de que os carros, no seu emprego, não se subordinarão a princípios ou doutrinas preestabelecidas. Mas se temos em conta a indiscutível experiência adquirida em tão sucessivas campanhas, temos que admitir que a aparente carência de doutrina não é senão a faculdade de adaptação às diferentes situações apresentadas, o que, em definitivo não é senão a manifestação exacta e oportuna de uma utilíssima experiência.

Como antecedentes a considerar, expõem-se os seguintes:

O combate de carros contra carros inimigos deixou quase de se considerar. Por que razão? Se se considera o desenvolvimento alcançado pelas Unidades de caçadores de carros e meios anti-carro, compreende-se o porquê de reservar os carros próprios para a sua missão específica. Não compensam as perdas que forçosamente se produziriam, se no momento do possível êxito não o pudessem explorar por falta de suficientes meios adequados.

Lemos com satisfação: «O objectivo dos carros é a Infantaria inimiga, pois para bater os carros inimigos já contamos com a artilharia e os carros-destroyers».

Aqui se volta ao clássico, ainda que, infelizmente, não compreendam a razão e «necessidade» dele muitos profissionais.

Também se faz ressaltar a importância do terreno, insistindo nas limitações que impõe: «Um terreno ondulado, se está coberto de sebes, não permite empregar os carros em massa (Normandia). Nem os alemães nem os americanos o fizeram senão em agrupamentos pequenos».

Já que aludimos à Normandia, examinemos rapidamente a actuação nela dos carros.

A situação era a seguinte: Uma frente de 110 quilómetros com os flancos apoiados no mar, o que não permitia dispor de espaço para a manobra. O único plano possível era romper a linha defensiva.

Durante os setenta dias que durou a batalha, em que se deu o mais formidável ataque que regista a história, os carros só conseguiram êxitos limitados. Mas quando já não existia frente, as Divisões blindadas «cobertas» por uma «sombriinha» aérea, puderam explorar a sua velocidade e audácia dos seus chefes.

A título de curiosidade, damos alguns elementos respeitantes à preparação que foi preciso realizar para tão limitados êxitos iniciais e certas particularidades da mesma.

Pela Aviação intervieram:

- 1000 bombardeiros pesados britânicos;
- 600 Liberator;
- 500 maranders de bombardeamento médio.

Nos primeiros quarenta minutos, os bombardeiros britânicos lançaram 5000 toneladas de bombas.

# Revista da Cavalaria

Com vistas ao possível avanço dos carros, e com o objectivo de não criar novos obstáculos no terreno, foram usadas espoletas instantâneas para evitar grandes crateras. As mesmas espoletas empregaram-se para neutralizar as zonas anti-carro localizadas.

Atrás do formidável bombardeamento, obtiveram-se no flanco esquerdo resultados muito pobres. Todavia, se de momento, nesse flanco, não se alcançaram resultados imediatos, em contra-partida deu lugar a que ocorresse posteriormente um facto que permitiu o emprego clássico das Divisões blindadas.

A concentração dos carros americanos atraiu as forças blindadas inimigas no sector oriental, com o que, uma vez alcançada a rotura no ocidental — pelos processos clássicos — puderam irromper os carros pela brecha aberta e ganhar o espaço necessário para manobrar o flanco que se havia criado.

Mas voltando ao inicial objectivo deste trabalho, vejamos como se encontram organizadas as Unidades blindadas.

A Divisão blindada compreende:

A) *Escalão de Comando:*

E. M.;  
Companhia de E. M.;  
Companhia de Transmissões.

B) *Escalão de reconhecimento:*

Grupo de Exploração;  
Esquadilha de Observação.

C) *Escalão de choque:*

Brigada de Carros (3 Batalhões);  
Regimento de Artilharia Blindado.

D) *Escalão de apoio:*

Brigada de fusileiros (3 Batalhões);  
Batalhão anti-carro;  
Batalhão de Engenharia.

E) *Escalão de serviços:*

Grupo de Saúde;  
Batalhão de municimento.

Na evolução sofrida para a organização destas GG. UU. são de destacar as seguintes modificações:

*Escalão de Choque* — Foi eliminada a organização regimental para as Unidades de Carros. Os Batalhões assim organizados são semelhantes aos da reserva

# Revista da Cavalaria

geral e independentes, com o que instintivamente se podem indicar para formar parte de uma Divisão Blindada ou em apoio de uma Divisão normal.

*Escalão de apoio* — O primeiro Regimento de Fusileiros foi transformado em três Batalhões independentes sobre viaturas blindadas, os quais se agrupam formando Brigada.

O Grupo de Artilharia blindada foi suprimido, e em seu lugar aparece um Batalhão anti-carro.

O Batalhão de Engenharia dispõe de viaturas blindadas.

As variações introduzidas neste escalão parecem obedecer à necessidade de agrupar elementos aptos para completar e consolidar os êxitos do escalão de choque.

*Escalão de serviços* — Ao dispor os Batalhões de Carros e Infantaria de meios próprios de reabastecimento, foi suprimido o Grupo de Intendência.

No *Q. G.* organizam-se dois Comandos de combate. Isto talvez seja devido às experiências da campanha de África, onde se verificou a necessidade de poder dispor de Agrupamentos de combate, que se organizavam com elementos destacados da própria Divisão Blindada.

Para não alongar este artigo, abusando da atenção do leitor, terminaremos destacando os aspectos mais salientes da construção, organização e modalidades de emprego.

## *Construção*

O carro ligeiro, tende a desaparecer, e decerto só virá a subsistir nas forças aerotransportadas.

O carro médio constituirá o núcleo central destas Unidades.

Sobre chassis de carro existirão diversas armas para missões especiais. Mas convém não confundi-los com os *autênticos* carros.

## *Organização*

Tende-se decididamente para a organização das Unidades em Batalhões independentes. Será a mesma, qualquer que seja o seu destino, isto é, formem ou não parte das Divisões blindadas.

Aos Batalhões de carros dão-se-lhes todos os meios necessários para lhes proporcionar uma grande autonomia.

## *Modalidades de emprego*

Ante os êxitos obtidos pelos Agrupamentos de combate à base de carros, admite-se como princípio de emprego em certas circunstâncias;

Acentua-se ainda mais a necessidade da íntima cooperação de Infantaria-Carros, se bem que não se sacrifique a velocidade que podem alcançar estes engenhos;

E, por último, «não se admite a possibilidade de romper com carros uma frente fortemente organizada».

P. R.

# ESTORIL

— COSTA DO SOL —

---

---

A 23 quilómetros de Lisboa

Excelente estrada marginal

Rápido serviço de combóios eléctricos

Clima excepcional durante todo o ano

Todos os Desportos — Golf (18 buracos), Tennis, Hipismo, Natação, Esgrima, Tiro, etc.

Estoril-Palácio Hotel — Luxuoso e confortável. Magnífica situação.  
Hotel do Parque — Boa instalação. Anexo às Termas e Piscina.  
Monte Estoril-Hotel — (Antigo Hotel de Itália). Ampliado e modernizado.

Estoril-Termas — Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico.  
Laboratório de análises clínicas. Ginástica Médica.  
Massagens.

Tamariz — Magníficas esplanadas sobre o mar. Restaurante. Bar.  
Casino — Aberto todo o ano. Cinema. Concertos. «Dancing».  
Restaurante. Bars. Jogos autorizados.

PISCINA DE ÁGUA TÉPIDA — SALA DE ARMAS  
ESCOLA DE EQUITAÇÃO — «STANDS» DE TIRO

Informações: — SOC. PROPAGANDA DA COSTA DO SOL — ESTORIL

# Pancada, Morais & C.<sup>a</sup>

---

## BANQUEIROS

---

37, Rua Augusta — LISBOA

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



LISBOA

AV. DA LIBERDADE, 253

Telef. 4 1171



PORTO

AV. DOS ALIADOS, 173

Portuguesa S. A. B. L.

Telef. 1 094



- 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

# 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**

## Oficinas Gerais de Fardamento

Fardamentos e Calçado

Botas altas

Fatos civis

Roupas brancas

Tecidos diversos

**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

**Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.**

Fornecimento e fabricação de sobresselentes para automóveis e motocicletas

**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



TIPOGRAFIA DA LIGA  
DOS COMBATENTES  
DA GRANDE GUERRA

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS  
EM TODOS OS GÊNEROS

Calçada dos Caetanos, 18

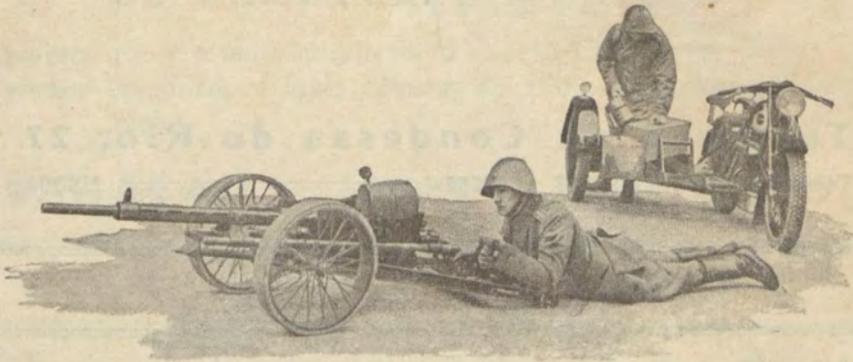
TELEFONE 2 1450  
L I S B O A

# 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>, sobre «side-car», pode fazer fogo montado sobre este, ou no terreno, sobre 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







