





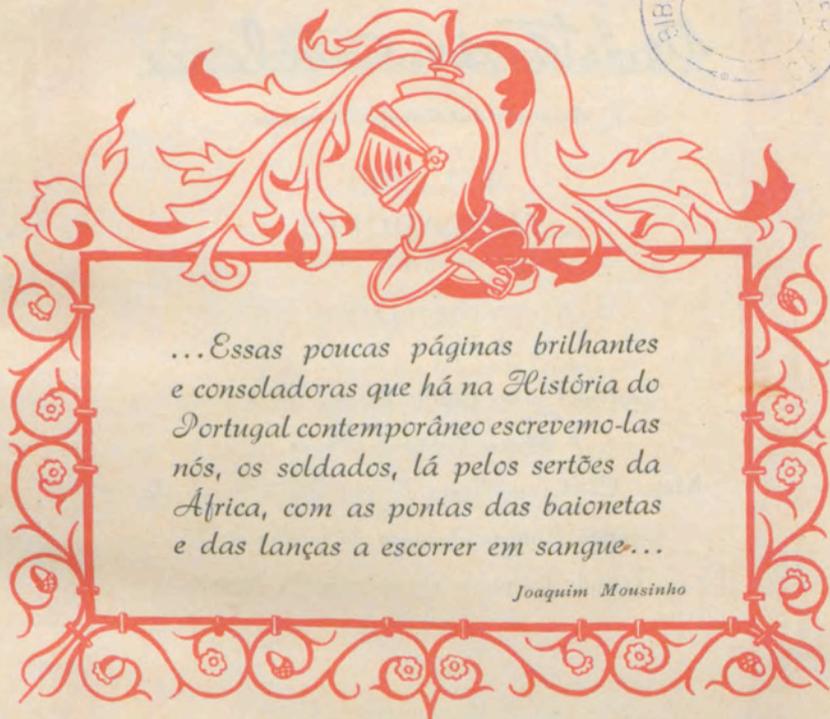
1947

ESTADO MAIOR DO EXERCITO

BIBLIOTECA

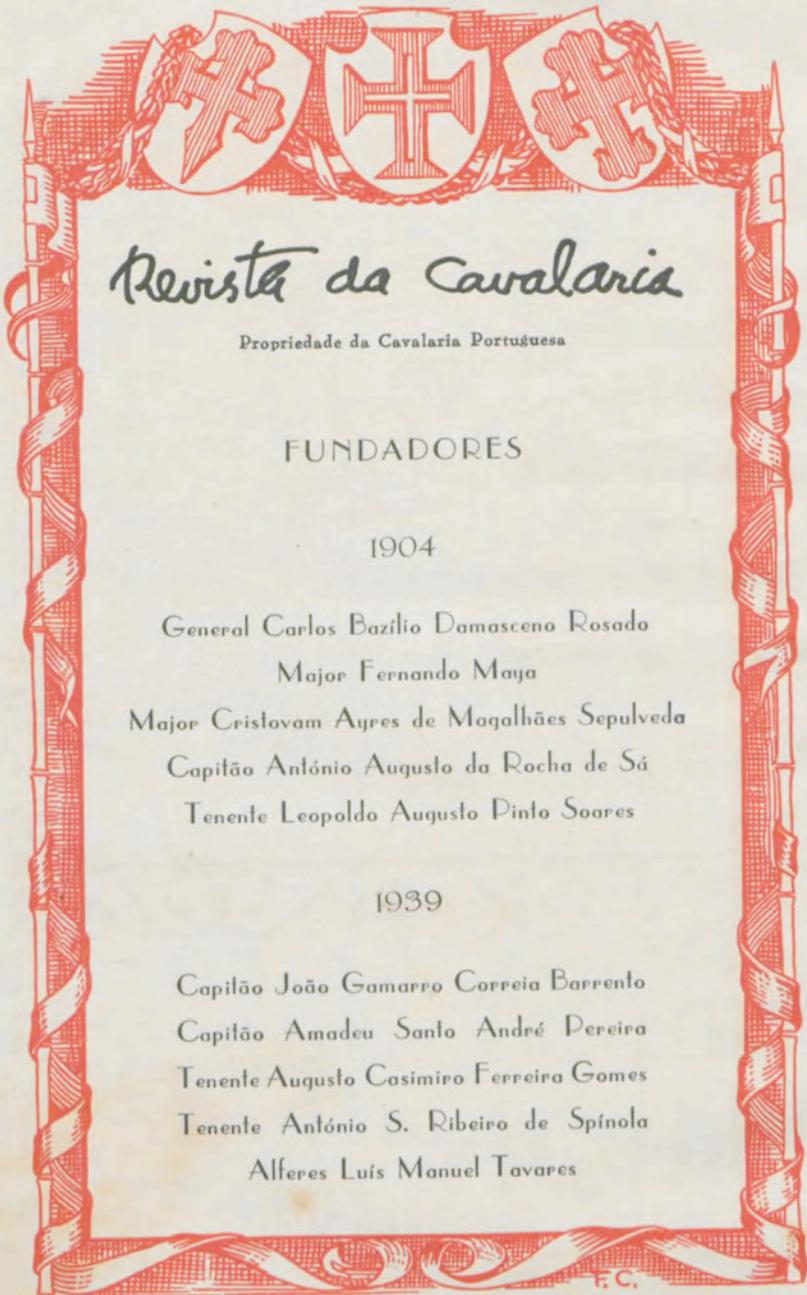
N.º ~~5678~~ 1204 3

Em 30 / 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 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

DIRECÇÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues
Capitão António S. Ribeiro de Spínola
Tenente José J. Henrique de Avelar
Tenente Francisco A. T. Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Tenente Manuel de Sousa Vitoriano

SEDE

DIRECÇÃO DA ARMA DE CAVALARIA
Calçada da Ajuda — Telef. 36 290

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

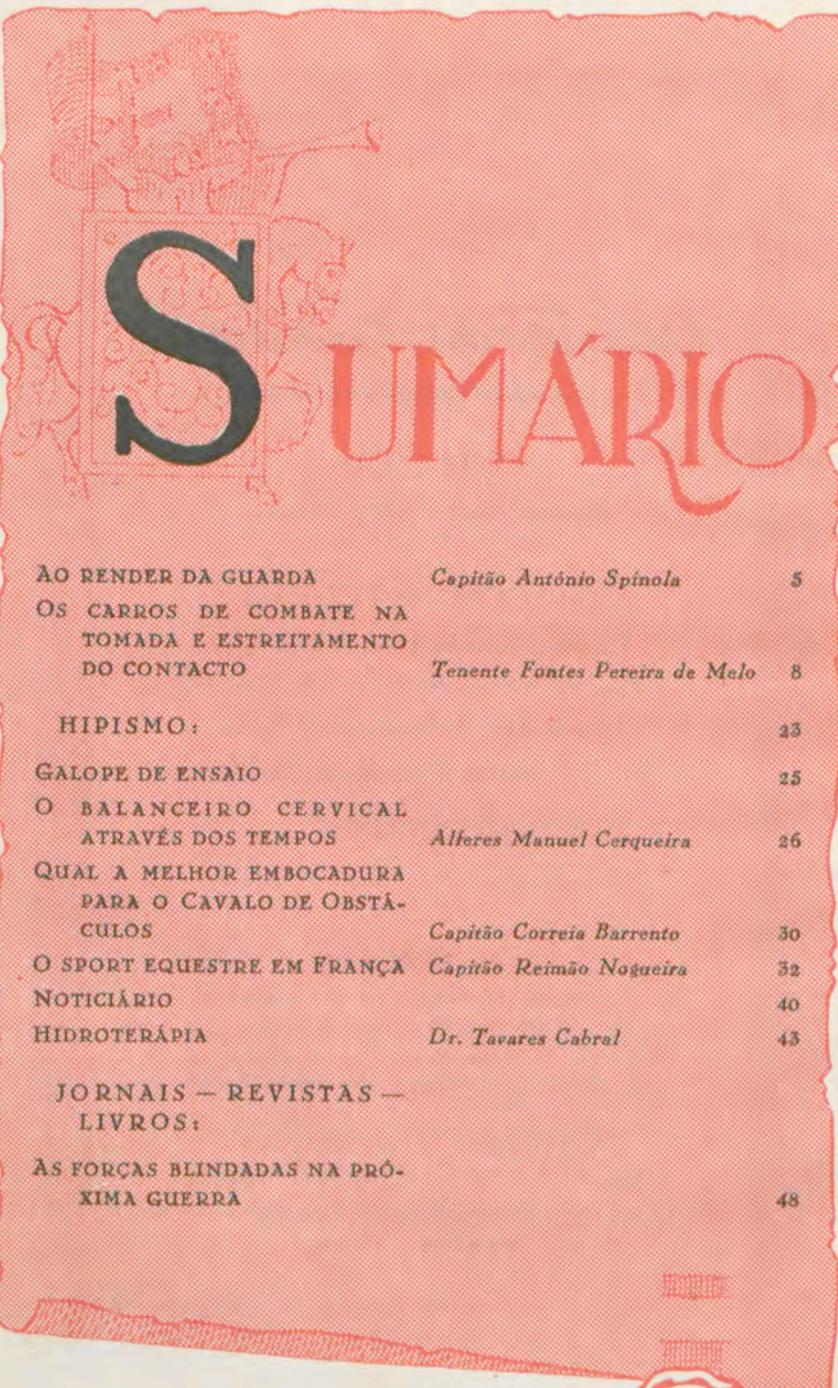
CONDIÇÕES DE ASSINATURA

Ano 30\$00

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

Avulso 5\$00

F.C.



SUMÁRIO

AO RENDER DA GUARDA	<i>Capitão Antônio Spínola</i>	5
OS CARROS DE COMBATE NA TOMADA E ESTREITAMENTO DO CONTACTO	<i>Tenente Fontes Pereira de Melo</i>	8
HIPISMO:		23
GALOPE DE ENSAIO		25
O BALANCEIRO CERVICAL ATRAVÉS DOS TEMPOS	<i>Alferes Manuel Corqueira</i>	26
QUAL A MELHOR EMBOCADURA PARA O CAVALO DE OBSTÁ- CULOS	<i>Capitão Correia Barrento</i>	30
O SPORT EQUESTRE EM FRANÇA	<i>Capitão Reimão Noqueira</i>	32
NOTICIÁRIO		40
HIDROTERÁPIA	<i>Dr. Tavares Cabral</i>	43
JORNAIS — REVISTAS — LIVROS:		
AS FORÇAS BLINDADAS NA PRÓ- XIMA GUERRA		48



Revista da Cavalaria

8.º ano-n.º 1

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Janeiro



Ao render da guarda



Os anos correm com rapidez a fundirem-se nos séculos que o tempo sepulta.

O mundo evolui vertiginosamente, tanto no campo ideológico, como na possibilidade das realizações.

As ciências, as artes, as indústrias e demais ramos da actividade humana, desenvolvem-se em ritmo tal, que quase torna mais veloz que o próprio pensamento, os efeitos obtidos.

Hoje, realiza-se mais em menor espaço de tempo, atingem-se mais rapidamente os objectivos da vida, isto é, vive-se mais intensamente, o que, consequentemente, restringe a capacidade de duração da máquina humana.

Perante tão incontestável verdade, e na impossibilidade de alterar a lei da vida, o homem propende a transmutar para o campo espiritual os seus anseios de longevidade.

Na época que vivemos, as obras só valem na medida do valor da sua projecção para o futuro.

Revista da Cavalaria

Para que uma realização, tenha jus a ser considerada edificante, é necessário que possua, a par de um mínimo de condições funcionais e materiais, a indispensável estrutura moral, que lhe permita a continuidade de um ideal elevado, e, simultaneamente, a renovação constante dos pensamentos que conduzam à objectivação desse mesmo ideal.

Esta variação na continuidade, é elo de *progressividade*, e, por conseguinte, o segredo da sua *duração*.

Esta tese, que as próprias leis biológicas não contradizem, impõe, como determinante condição de vida, a constante *evolução do pensamento*.

Porém, para que tal concepção de continuidade, resulte verdadeiramente vivificante, é necessário que a progressiva evolução se projecte para além da época correspondente à efémera vida do momento que passa, o que pressupõe o natural escalonamento, por ordem de geração, aos indivíduos que comunguem a mesma causa espiritual.

Embora analisado sob o prisma essencialmente material do século XX o problema da continuidade espiritual possa ser qualificado de fantasista, nem por isso ele deixou de merecer, aos cavaleiros, momentos de aprazível meditação.

Com efeito, para nós, componentes de uma arma cujo passado heráldico constitui motivo determinante da nossa inconfundível personalidade, o predomínio do espírito sobre a existência da matéria, é principio basilar da nossa estrutura profissional.

*

A Revista da Cavalaria, — fiel intérprete do sentir da Arma — imutável na sua ânsia de longevidade, assinala, no limiar do VIII ano da sua publicação, um acto de transcendente importância para o seu futuro: *a inclusão no seu quadro executivo de valores recrutados entre os mais jovens oficiais da Arma*.

Para estes, em cujas mãos firmes o Ex.^{mo} Director da Arma, inspirado em judiciosa concepção de continuidade, depôs o encargo de assegurar até ao limite da vossa capacidade de actividade mental e profissional, a continuidade da obra, vão as nossas mais veementes saudações.

Revista da Cavalaria

O comunicativo entusiasmo pela Arma, a bagagem *cavaleira* que possuis, além de outros motivos que desde a primeira hora sentimos fervilhar dentro dos vossos peitos, são penhor seguro de que novo período de fulgor vai começar na vida da nossa Revista.

Benvindos sejais!

Ao saudar-vos, ao sentir pulsar o vosso anseio de progresso, algumas reflexões nos ocorrem sobre a arte de progredir.

Não basta querer progredir para triunfar. É preciso também saber.

A ciência da progressão exige inteligência, adaptabilidade, instinto, isto é, a natural inspiração do bem, sem exclusão absoluta da sagaz reflexão.

Progredir sem reflexão, pode dar lugar a retrogradação e retroceder é sempre pernicioso, excepto quando se tenha avançado demasiado sem o apoio da razão e da lógica.

A progressão para ser segura, tem que ser evolutiva o que tem o inconveniente de não contentar a impetuosa mocidade.

Uma progressão inteligente, equilibrada, reflectida, apropriada ao meio ambiente, mais ou menos ousada na forma, nem sempre será fácil de conseguir mas vingará se houver *tenacidade no querer e firmeza para a manter*, condições estas, indispensáveis para enfrentar as várias manifestações da adversidade daqueles que por comodismo, incapacidade construtiva ou concepção materialista da vida, sentem o sátiro prazer da demolição, não raras vezes camuflado sob uma aparente concepção de progresso.

Porém, por mais impertinentes que se nos apresentem os vários aspectos da adversidade, a vitória pertencerá sempre àqueles que sendo *cavaleiros* — na acepção anímica do termo —, sejam resolutos e firmes no querer, e . . . a lei da vida se encarregará do resto . . . o triunfo dos que bem sabem trabalhar.

Capitão ANTÓNIO SPÍNOLA



Os carros de combate na tomada e estreitamento do contacto

pelo Tenente FONTES PEREIRA DE MELLO

Introdução

O General inglês Sir F. Maurice dizia em 1929 «Tratemos de empregar actualmente o motor, como Cronwel e Frederico empregaram o cavalo».

Partindo de semelhante forma de pensar, meditemos sobre a maneira como os moto-mecanizados desempenharão, hoje em dia, as missões que herdaram da mui nobre arma de cavalaria; procuremos ainda dentro destas missões, aquela em que devemos encontrar o tema deste artigo: *a tomada e o estreitamento do contacto*.

Descoberta

Com o aparecimento das grandes unidades blindadas, houve dois factores que se modificaram por completo: o tempo e o espaço. As suas enormes mobilidades, estratégica e tática, a sua grande velocidade e um grande potencial de fogo, são as principais características de uma grande

Revista da Cavalaria

unidade blindada. São elas que mudaram radicalmente aquelas distâncias regulamentares, às quais nos tínhamos habituado a ver garantidas, a segurança das nossas tropas, o espaço e o tempo necessários para levar a cabo uma determinada operação.

Em consequência do que acabo de expor, as distâncias a que a descoberta será lançada serão muito maiores. Além disso, os elementos de descoberta, devem estar aptos a transmitir as suas informações, de uma forma quase instantânea. Qualquer informação dada com atraso poderá deixar de ter qualquer valor, pois a situação muda com uma rapidez enorme.

A Aviação tem mais do que nunca, um papel importantíssimo a desempenhar, devido ao seu grande raio de acção, à sua grande velocidade e aos meios rádio de transmissão com que é dotada. Escusado será justificar, que a descoberta aérea tem que ser completada pela descoberta terrestre; o valor de uma e de outra são sobejamente conhecidos. A descoberta aérea deverá servir para orientar e regular a descoberta terrestre, actuando a distâncias superiores. Para que a ligação entre as duas descobertas seja perfeita, necessário se torna, a existência de uma boa organização das transmissões entre elas.

As unidades de exploração aérea podem estar adstritas às divisões blindadas ou pertencerem ao Corpo de Exército. Actuam inicialmente a uma distância de 200 a 300 quilómetros reduzindo depois essa distância para cerca de 100 quilómetros, para orientar as unidades da descoberta terrestre.

Vejamos agora quais serão os elementos que levam a cabo a descoberta terrestre:

Numa grande unidade blindada existe um Regimento de Reconhecimento, constituído principalmente por Auto-metralhadoras, estiradores transportados em viaturas blindadas e TT.

Em alguns Exércitos dispõem ainda de carros de combate ligeiros, para apoio destes elementos.

Será a este Regimento que competirá levar a efeito, por meio do lançamento de Destacamentos de Descoberta e Reconhecimentos, *Descoberta Terrestre*.

Os destacamentos de descoberta serão lançados em direcções e sobre pontos acerca dos quais o Comando deseja obter informações. O seu modo de actuar deverá ser de forma a cumprir a sua missão, isto é, a busca de informações no ponto que lhe foi determinado.

Para conseguir tal fim, deverá usar de todos os meios, inclusive a astúcia e o combate, quando necessário. Não se deve ter, portanto, a

Revista da Cavalaria

ideia de que os D. D. actuam normalmente pelo combate, como era doutrina italiana no princípio desta guerra, mas sim eventualmente e :

Hoje, mais do que nunca, se deve ter a ideia de que eles garantem o Comando principalmente pela informação, mais do que pela cobertura. Evidentemente que para se desempenharem da sua missão, os D. D. podem encontrar elementos inimigos e, portanto, terem de combater; por essa razão dispõem de elementos de fogo relativamente fortes, sendo desta maneira que contribuem indirectamente para a cobertura das tropas.

Existe hoje em dia, uma certa tendência para substituir os antigos D. D. por patrulhas de efectivo aproximado do pelotão as quais serão lançadas em leque.

Isto será possível porque todos os elementos que farão parte do Reg. de Rec. dispõem de uma velocidade tal, que poderão facilmente acudir com toda a rapidez, em auxílio de qualquer patrulha. Além disso, frisamos novamente, a busca de informações é que importa e não o combate, portanto, não haverá necessidade de grandes efectivos. Estas patrulhas serão lançadas normalmente pelo Comandante do Reg. de Rec.

No Exército Francês o Reg. de Rec. é articulado em nove pelotões de Rec.; a constituição destes pelotões é a constituição normal dessas patrulhas. Assim, o pelotão de Rec. tem a constituição seguinte :

- 1 Secção de A. M. C. — 4 viaturas;
- 1 Secção de Apoio — armamento principal: 2 canhões de 37 rebocados e 2 morteiros de 60;
- 1 Canhão de Assalto — calibre 76,2.

Devemos notar o aparecimento de 2 morteiros de 60 dentro de uma unidade de efectivo de pelotão; o morteiro foi uma arma que se valorizou de tal forma durante a última guerra, que é hoje tendência normal a sua inclusão no próprio escalão pelotão.

Aparece-nos também um canhão de 76,2; este canhão é hoje em dia a arma dos caçadores de carros, os quais se agrupam dentro das G. U. B. em Reg. de Caçadores de Carros. No Exército Francês o Reg. de Caçadores de Carros das G. U. B. dispõe de 36 canhões de 76,2.

Julgo que é a altura de modificarmos a ideia que fazíamos dos Caçadores de Carros que existiam no Exército Alemão, e que eram tropas apeadas especializadas na luta anti-carro.

Revista da Cavalaria

Este canhão de 76,2 é uma viatura idêntica a um carro de combate, tendo, porém, menor blindagem e por vezes a torre não é fechada; tem hoje em dia um grande emprego em todos os escalões, pois é de grande valor, já pelo seu calibre, já pela sua mobilidade e instantaneidade na abertura de fogo. Actua como Artilharia de apoio directo, podendo fazer tiro desde as grandes distâncias até ao tiro directo contra abrigos e objectivos que surjam inopinadamente; mas a sua principal missão é a luta anti-carro, da qual é o esteio numa G. U. B.

Pergunto agora: Ao encontro dos elementos da Descoberta com elementos inimigos, que serão normalmente da mesma natureza, deverá chamar-se pròpriamente *tomada de contacto*?

Julgo que não, quer pela natureza dos elementos que normalmente encontrará, já pela missão da descoberta que não é verificar nem manter o contacto com o inimigo.

Quando se der a tomada de contacto, as tropas que o realizarem deverão ter por missão não mais o perderem, avaliarem-no pelo *estreitamento do contacto* e ainda eventualmente reconhecer o seu valor por meio do *empenhamento*. Os elementos que deverão estabelecer o contacto, farão, portanto, parte do dispositivo de segurança das tropas.

A definição de tomada de contacto que nos é dada pelo nosso Regulamento, poder-nos-ia deixar algumas dúvidas sobre o que acabamos de expor. Diz o nosso Regulamento:

Tomada de contacto: — conjunto de operações que conduzem à determinação do contorno aparente, força e dispositivo dos elementos inimigos, que o comando deve ter em conta para conduzir a manobra. A tomada de contacto inicia-se quando os elementos mais avançados do dispositivo de segurança encontram os elementos mais avançados do dispositivo inimigo e termina quando as forças disponíveis para esse efeito se encontram fixadas pelos fogos adversários por terem exgotado a sua capacidade ofensiva.

Chama-se *linha de contacto* (das tropas amigas ou inimigas) a linha defendida pelos elementos de um dispositivo de tropas amigas ou inimigas, que depois de tomado o contacto, se encontram detidas em presença do adversário.

Segurança

Actualmente a noção de segurança de uma G. U. B., terá que ser forçosamente remodelada em relação àquela a que nós fomos habituados a ter.

Revista da Cavalaria

Vejamos quais serão os principais factores que nos obrigam a pensar desta maneira :

- Grande poder de choque e grande facilidade de penetração, devido, principalmente, a três factores : aumento de potência de meios, aumento de velocidade e aumento de distâncias.
- Possibilidades de um rápido desenvolvimento e quase instantaneidade de entrada em acção destas unidades.

Se ponderarmos no que acabo de dizer, seremos forçados a tirar as seguintes conclusões :

- Por um lado, facilidade do inimigo que possua meios idênticos aos nossos, de perfurar a nossa frente e, rapidamente, nos vir atacar a grandes distâncias no interior do nosso dispositivo.
- Por outro lado, facilidade de acudirmos a qualquer ponto, tomando rapidamente o dispositivo mais adequado.

Conjugando estas duas conclusões julgo poder tirar uma terceira : «O valor da — *informação* — na segurança terá hoje um valor primordial».

Outro factor há que hoje em dia muito contribui para a segurança : a forma como se agrupam as diferentes tropas dentro de qualquer dispositivo.

Que os dispositivos de segurança não podem ser iguais àqueles a que estávamos habituados, não nos devem restar dúvidas. Quais serão então as modificações e alterações a introduzir ?

De positivo e concreto nada conseguimos concluir dos vários elementos de estudo a que recorreremos. As opiniões são muito contraditórias e, sobretudo, muito vagas e imprecisas.

Diz o nosso General Ramires : «A detenção do inimigo, opondo-lhe uma frente defensiva rapidamente instalada, a *cobertura*, é hoje em dia improfícua, porque ele dispõe de potência para a esmagar ou perfurar em curto prazo 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».

Revista da Cavalaria

Diz mais o Senhor General Ramires: «Poderá a Informação dos D. D. ser garantia suficiente de *segurança afastada*, o que não quer dizer que não haja casos em que a G. U. B. não deva precaver-se em certas direcções, recorrendo ao envio de *Destacamentos de Segurança afastada* com capacidade de cobertura».

No que diz respeito à Segurança próxima é de opinião que se deve reduzir o papel dos destacamentos de segurança próxima, actuando mais pela informação e, portanto, de pequenos efectivos para não desfalcar o grosso.

Se consultarmos o livro «Carros e anti-carros» do Tenente-Coronel Mantilla, dá-nos um exemplo de uma vanguarda com o efectivo de um Batalhão de Carros, assim como os restantes elementos na proporção adequada.

Penso que estas duas opiniões não são absolutamente coincidentes.

Julgo chegada a altura de começar a meditar sobre estas opiniões e ainda sobre aquilo que da leitura de vários elementos de consulta nos possa ter ficado. Vamos, pois, tirar algumas conclusões:

— Todos os agrupamentos que se formam, seja em que escalão for, são de constituição mista e, portanto, aptos ao combate inesperado, mesmo isolados, pois dispõem de uma maneira geral de fracções de todas ou quase todas as tropas que constituem a G. U. B. Em virtude do que acabamos de dizer, qualquer agrupamento monta pela sua própria constituição e pelo dispositivo que toma a sua segurança.

— Regra geral, as deslocações da G. U. B. serão feitas de noite. Sendo assim, a etapa que ela irá realizar deverá ter sido explorada durante o dia, e além disso, a deslocação deverá ser feita a coberto de incursões inimigas. Como consegui-lo? Lançando durante o dia um primeiro escalão que irá percorrer e explorar o itinerário; em fim de lanço instala-se em pontos importantes, principalmente cruzamentos e nós de comunicações.

Desta maneira ela cobrirá a deslocação do grosso durante a noite.

De que elementos disporá este primeiro escalão ou guarda-avanzada?

— *Carros de Combate* que farão a exploração e lhe darão a potência necessária para o caso de encontro com o inimigo.

— *Atiradores ou Granadeiros* que completam a exploração dos carros nos casos em que estes não são os elementos mais adequados para o fazer; cooperam com os carros no caso de en-

Revista da Cavalaria

contro com o inimigo e, finalmente, e principalmente, farão a ocupação em fim do lanço.

— *Sapadores* que em fim do lanço podem proceder à interdição das vias de comunicação, por meio de colocação de minas ou fazendo cortaduras nos locais em que sejam mais de temer incursões adversas; durante a marcha servirem para abrir caminho aos carros sempre que tal seja necessário.

— *D. C. A.*

— *D. C. B.*

No Exército Francês este escalão disporá ainda de elementos de Caçadores de Carros, armados como atrás se disse com canhões de assalto de 76,2, que são de uma grande utilidade em virtude da grande variedade de missões que se lhes podem atribuir.

Qual o valor dos efectivos a empregar neste 1.º Escalão? Na minha modesta opinião não serão necessários grandes efectivos pelas razões que passo a expor:

Durante o seu deslocamento nocturno, quais os elementos adversários que uma G. U. B. terá de recear? Incursões de elementos ligeiros inimigos que não deverão ser de grande valor, pois não é normal um ataque em forma durante a noite de uma G. U. B. inimiga. Mesmo no caso de elementos mais fortes, bastaria a cobertura pela *informação*. Uma vez avisada, a nossa G. U. B. estaria em melhores condições de combate que a similar inimiga que viesse ao seu encontro.

— No caso das deslocações durante o dia, a G. U. B. tem tantos agrupamentos de marcha quantos os itinerários a utilizar. Como atrás se disse, cada um destes agrupamentos será constituído pelos diferentes elementos constitutivos da G. U. B.: Carros, Granadeiros, Engenharia, Artilharia, *D. C. A.*, *D. C. B.*, etc.

Como prover à segurança destes agrupamentos? Formando tantas Guardas Avançadas quantos os agrupamentos, função portanto do número de itinerários a utilizar.

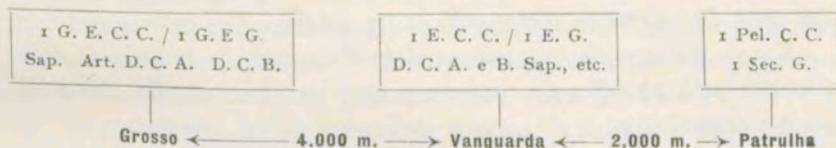
O efectivo destas G. Av. variam com o efectivo dos agrupamentos que protegem.

No caso de fraccionamento da G. U. B. em vários agrupamentos, os efectivos poderão andar à roda de 1 E. C. C. e as restantes tropas correspondentes.

No caso de um único itinerário poderá este efectivo ser da ordem do G. E. C. C. e, portanto, 1 G. E. G. mais as restantes tropas em proporção.

Revista da Cavalaria

Regras fixas sobre efectivos são impossíveis de dar, pois variam muito com as situações. Vejamos como se poderá articular esta G. Av. :



Tomada de contacto

Para que se dê a tomada de contacto, necessário se torna que as nossas tropas se encontrem em marcha para o inimigo.

Vimos já de uma forma muito geral, a maneira como se desloca uma grande unidade blindada, qual a sua articulação e as medidas de segurança que toma.

Necessariamente que serão os elementos mais avançados que normalmente vão fazer a *tomada de contacto*. Tanto no caso da G. U. B. realizar a sua deslocação de noite como de dia, a tomada de contacto será feita pelas patrulhas lançadas pelo 1.º Escalão ou G. Avançadas; o nome não importa, e, portanto, sempre de dia.

Dissemos que seriam *normalmente* os elementos avançados, portanto as patrulhas, que realizariam a tomada de contacto; sendo normalmente, é porque casos haverá em que poderá não suceder assim. Com efeito assim poderá ser, pois as grandes velocidades e possibilidades através do terreno, das G. U. B., podem permitir o seu aparecimento inesperado à retaguarda do nosso 1.º Escalão. É esta uma das razões por que hoje em dia todos os agrupamentos estão dispostos e constituídos de forma a entrarem rapidamente em acção.

O actual Regulamento Francês, preceitua que os pelotões de grana-deiros devem estar junto dos pelotões de carros com que terão de actuar; mais ainda, que a disposição das diferentes tropas deve ser tal, que permita a rápida entrada em acção tanto no caso do inimigo aparecer na frente como na retaguarda.

No caso geral, ao dar-se a *tomada de contacto*, realiza-se uma paralização da frente pela paragem dos elementos avançados, e em consequência dela um amolgamento do dispositivo, da retaguarda para a frente; os comandos aproximam-se da frente para melhor avaliarem a situação, ao mesmo tempo que as tropas vão diminuindo as distâncias

Revista da Cavalaria

de forma a estarem em condições de entrarem em acção à medida que o comando o decidir.

Os carros que normalmente farão a *tomada de contacto* são carros ligeiros; no entanto, o Comando ao empregá-los, deverá sempre encarar a hipótese de ter que os apoiar com carros médios.

Vamos em seguida tratar separadamente o caso da tomada de contacto por uma patrulha de carros e o caso de uma patrulha mista de carros e granadeiros.

Pelotão de Carros

Começemos por tratar do caso de um pelotão em marcha por estrada, funcionando como patrulha.

Devemos frisar que não é normal hoje em dia esta constituição para uma patrulha.

Dispositivo

Articula-se como é tradicional, em dois escalões: *escalão de exploração e escalão de combate*.

O escalão de exploração é constituído por uma secção de dois carros, sob o comando de um sargento; está hoje condenado o emprego de carros isolados.

A distância entre os dois carros desta secção é variável em função do terreno, visto o carro que marcha na frente dever estar sempre em condições de ser apoiado pelo fogo do segundo.

A distância entre os dois escalões também deverá ser função do terreno, pois também será normal que o comandante da patrulha, que marchará na testa do escalão de combate, se vá deslocando de ponto de observação importante em ponto de observação.

Caso o terreno não implique o contrário, julgo poder indicar 1.000 metros para distância entre os dois escalões, para que o fogo de um anti-carro inimigo que alvege de surpresa o 1.º Escalão não possa atingir o escalão de combate.

O intervalo entre os carros do escalão de combate deverão ser da ordem dos 100 metros.

Revista da Cavalaria

Modo de proceder

O escalão de exploração terá uma função semelhante à antiga parrelha de exploradores.

Dentro dele poderemos ainda considerar que um dos carros funciona como escalão de exploração e o outro de combate, visto haver sempre um com a missão de apoiar pelo seu fogo a missão do outro.

Normalmente, irá na retaguarda o carro do Sargento, que será portanto o escalão de apoio.

O carro ponta deslocar-se-á de ponto de observação em ponto de observação, de curva em curva da estrada, parando sempre na parte interior das curvas, enfiando com as suas armas o lanço que se seguirá. Logo que o carro do Comandante de secção a atinja partirá para o novo lanço, ficando o carro do Comandante de secção ocupando a posição em que ele se encontrava, donde o protegerá durante a execução desse novo lanço.

Ao atingir o fim do novo lanço repetir-se-á a mesma manobra e assim sucessivamente.

Sempre que se lhe deprende algo de suspeito, moita, casa, etc., fará rajadas de metralhadora sobre ela a fim de revelar o inimigo que porventura lá esteja abrigado.

No caso de ter de proceder à exploração de algum bosque, casa, etc. ficará sempre um carro em posição, pronto a abrir fogo, enquanto o outro procede à exploração.

Não sendo o carro especialmente apto ao serviço de exploração em virtude da má visibilidade, como diz o Tenente-Coronel Mantilla, deverão ir os carros de tampas abertas e o chefe de carro fora da torre em constante observação, e sempre que possível munido de binóculo.

O chefe de carro, desta forma, poderá ver tanto como um cavaleiro, apeado ou motociclista; o atirador irá dentro da torre olhando pelo óculo de pontaria e pronto a abrir fogo à ordem do chefe de carro. As outras dificuldades que o carro tem na exploração serão supridas, como adiante veremos, pelo emprego de patrulhas mistas de carros e granadeiros.

Tomada de contacto

O encontro súbito com o inimigo deverá dar-se com o escalão de exploração, cuja reacção imediata deverá ser: abrir fogo na direcção suspeita ao mesmo tempo que procura o abrigo mais próximo. Simultâ-

Revista da Cavalaria

neamente comunicará pela T. S. F. ao Comandante da patrulha o que se passa; normalmente o Comandante da patrulha deslocar-se-á à frente para fazer o seu reconhecimento pessoal. Enquanto ele não chega, o sargento irá fazendo a sua observação para o que poderá pôr-se em pé em cima da torre com o carro totalmente desenfreado ou mesmo appear-se.

O Comandante da patrulha irá verificar se se encontra em face de um ponto isolado e sem grande resistência, ou se o inimigo está estabelecido numa linha. Para isso irá manobrar em geral com uma secção, tentando atacar ou ultrapassar a resistência por um dos flancos, enquanto a outra secção fixa o inimigo de frente com o fogo das suas armas.

No caso de não conseguir o seu fim num dos flancos irá tentá-lo no outro.

Todas as deslocações dos tanques devem ser rápidas e conjugadas com frequente fogo das suas armas para obrigar o inimigo a revelar-se. A principal característica do carro a ser explorada nestas circunstâncias será a velocidade, pois não se tem em vista um ataque formal, mas ainda tactear a importância das tropas inimigas e a sua localização.

É esta a razão por que se empregam tanques ligeiros neste género de operações.

No caso da resistência ser um ponto isolado e a patrulha conseguir ultrapassá-la, deverá prosseguir na sua marcha.

No caso da patrulha não conseguir romper, durante o tempo que está tentando fazê-lo, vai-se dar o amachucamento do dispositivo como atrás se disse; o grosso que lançou a patrulha aproxima-se com os seus carros médios, granadeiros, etc.

Caberá então ao Comando decidir reforçar a patrulha com os meios que julgar convenientes para estreitar mais o contacto ou romper o dispositivo inimigo; no caso de se encontrar em presença de uma posição inimiga que não consiga romper, ele ou o Comando seu superior, poderá ainda proceder ao *empenhamento*.

Procedendo da forma que acabamos de ver, quando o ataque em forma à posição inimiga for desencadeado, já estará o Comando na posse de informações sobre a força e localização do dispositivo inimigo que lhe permitirão agir e manobrar da forma mais conveniente.

A tomada de contacto, e, sobretudo, o estreitamento e o empenhamento por um pelotão de carros ligeiros também se poderá dar em circunstâncias diferentes daquelas que acabamos de expor. Suponhamos um esquadrão de carros na marcha de aproximação, com fortes probabilidades de encontro com o inimigo; será normal tomar um dispositivo em que um pelotão de carros ligeiros marche em primeiro escalão numa

Revista da Cavalaria

formação em largura, apanhando toda a frente do esquadrão. Este primeiro pelotão, poderá ter a missão de fazer a tomada de contacto e o estreitamento com o inimigo. A maneira de proceder será semelhante à descrita no caso anterior.

Acho que seria interessante e sobretudo convincente, apoiar sempre as opiniões com casos concretos de guerra. Como é sabido de todos, a literatura deste género é pouca; a forma teórica como as missões são tratadas nos regulamentos, não são mais que casos típicos, que a prática tem sempre o capricho de modificar. Os casos de guerra são sempre por assim dizer especiais, que devem ser resolvidos, não só à custa dos indispensáveis conhecimentos básicos, mas, sobretudo, à custa de coragem, imaginação, sentido da oportunidade e bom senso.

Depois do que acabo de dizer, julgo justificar-se a citação de um caso de guerra que passo a fazer; é evidente não ser um exemplo clássico do que acabamos de expor.

A acção que vamos relatar é-nos descrita pelo Major Schevbatuik do Exército Vermelho e extraída da revista *The Tank*.

Trata-se de um ataque feito por um esquadrão de tanques russos, sob o comando do Capitão Karpenko, apoiado por seis carros pesados e um pelotão de infantaria.

Diz o citado artigo:

«A princípio as operações dos seus tanques foram simplesmente de demonstração e, sobretudo, com *carácter de reconhecimento*. Karpenko não empregou todos os seus tanques.

Dois tanques avançaram a toda a velocidade na direcção da colina, *disparando enquanto avançavam*, mas não se aproximaram nem da colina nem do souto onde os tanques alemães estavam reunidos em massa. Viraram para o terreno difícil e continuaram protegidos, a combater o inimigo *mudando frequentemente de posições*. Qual era o objectivo de Karpenko? Em primeiro lugar desejava iludir os alemães quanto à direcção do ataque, e depois *averiguar a força das defesas inimigas*. Depois conta a forma como se montou o ataque em virtude de se ter reconhecido que o flanco direito era o ponto mais fraco».

Desnecessário se torna dizer, que segundo o autor, o ataque teve grande êxito.

Revista da Cavalaria

Patrulha Blindada Mista

Composição:

De uma maneira geral podemos considerar dois tipos: patrulha fraca e patrulha forte.

A *patrulha fraca* será normalmente constituída por 1 pelotão de carros menos 1 sec. e uma secção de granadeiros; o Comandante do pelotão de carros será em geral o Comandante da Patrulha.

Segundo o Regulamento Francês, este tipo de patrulha é especialmente apto para as seguintes missões: reconhecimento, tomada de contacto e manter o contacto.

Articula-se em dois escalões:

Escalão de Exploração — constituído por 1 carro sob o comando de um sargento e uma esquadra de granadeiros.

Escalão de combate — constituído pelo carro do comandante da patrulha, pelo outro carro e os restantes granadeiros.

Não perderei tempo a explicar o modo de proceder desta patrulha durante a marcha, pois o Regulamento Francês cuja tradução todos possuem, explica-o detalhadamente; não acho de boa política, substituir a prosa maduramente pensada e ponderada de um regulamento pela nossa, que dirá certamente a mesma coisa alterando para pior a construção das frases e a pontuação.

A *patrulha forte* terá a seguinte constituição: 1 pelotão de carros, 1 secção de granadeiros em viaturas TT ou nos próprios carros de combate. Poderá ser reforçada por uma secção blindada mista; casos haverá em que será reforçada com elementos de T. S. F., caçadores de carros para assegurarem um forte apoio de fogos em caso de encontro com o inimigo dispondo de blindados. Neste caso, é geralmente comandada por um capitão. Quanto ao seu modo de proceder, repetimos aquilo que dissemos no caso anterior: o Regulamento Francês explica-o detalhadamente.

Tomada de contacto

Vejamos de uma maneira geral como ela se fará com um agrupamento de carros-granadeiros.

Revista da Cavalaria

Como no caso de pelotão de carros isolado, a primeira coisa a fazer em caso de súbito encontro com o inimigo será: abrir fogo, abrigar-se e observar.

Conforme as circunstâncias e o terreno, o comandante da patrulha poderá proceder de diversas formas:

- 1.º — fixar o adversário de frente com uma secção mista e tentar ultrapassar a resistência por um dos flancos, ou mesmo pelos dois com a outra secção;
- 2.º — fixar o adversário por meio dos granadeiros instalados no terreno e tentar a manobra com os carros de combate;
- 3.º — Fixar com os carros e tentar infiltrar-se com os granadeiros apeados.

Em qualquer das hipóteses apontadas dois casos se podem dar: ou consegue vencer a resistência encontrada e então prossegue a marcha, ou não o consegue e então vejamos o que poderá fazer. Poderá tentar o ataque com todos os carros e apeados, mas normalmente o que ele fará é estreitamento do contacto, isto é, procurará avaliar qual o dispositivo inimigo e ainda mesmo qual o seu valor. Esta última acção, quando feita com uma certa profundidade, deverá chamar-se *empenhamento*.

Os carros abrigar-se-ão, e em posição de torre desafiada batem com as suas armas as posições inimigas; convém mudar de posição ao fim de um certo número de tiros, para evitar a sua referenciação e consequente alvejamento, em condições de êxito, pelos anti-carros inimigos. O comandante da patrulha deve mudar ainda a posição e o objectivo das suas secções a fim de obrigar o inimigo a revelar-se numa maior frente. Desta maneira poderá avaliar melhor o seu valor e por vezes mesmo, algum ponto mais fraco no dispositivo adverso.

A semelhança do que dissemos no caso do pelotão de carros, iremos procurar na última guerra, a justificação do emprego e constituição destas unidades.

Não encontrámos nenhuma descrição pormenorizada da actuação destes agrupamentos, mas melhor do que qualquer caso isolado, será suficiente consagração prática a Campanha da França feita pelas unidades blindadas americanas.

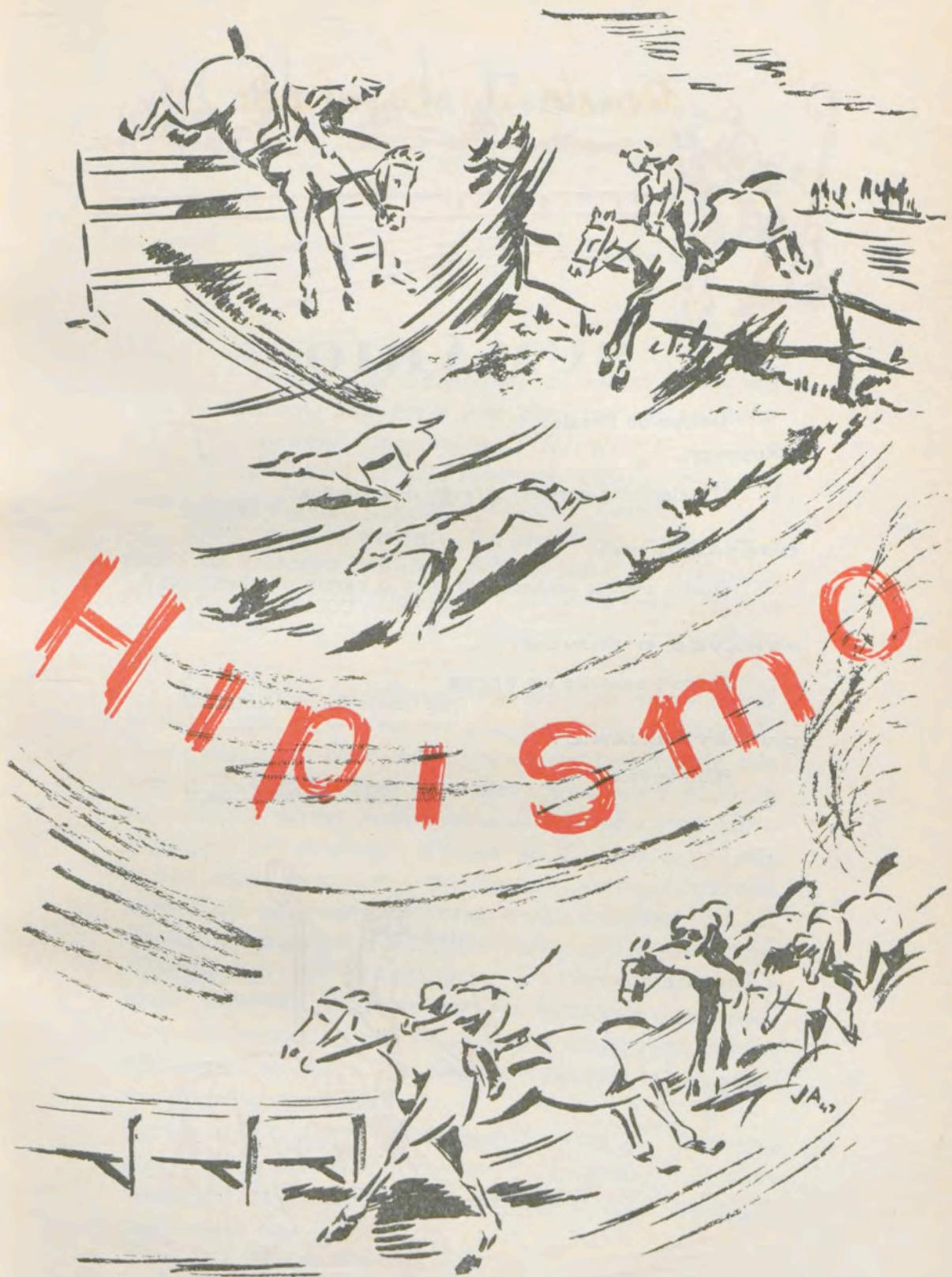
A formação de agrupamentos mistos em todos os escalões, deu tão bons resultados, que é do conhecimento geral, existir hoje uma forte

Revista da Cavalaria

corrente favorável à organização de unidades mistas, mesmo em tempo de paz.

Para terminar farei uma última reflexão: na leitura de dois regulamentos franceses, impressos em 1945, encontrei várias referências à Descoberta e Reconhecimentos, por unidades de pequeno efectivo, pelotão ou pouco mais; encontrei a palavra exploração no caso da exploração do sucesso; mas Segurança Afastada, Segurança Próxima e a exploração correspondente brindaram-me com a sua completa ausência.







SUMÁRIO

Galope de Ensaio...

ENSINO :

O balanceiro cervical através dos tempos

pele Alferes MANUEL CERQUEIRA

OBSTÁCULOS :

Qual a melhor embocadura para o cavalo de obstáculos?

pele Capitão CORREIA BARRENTO

ATRAVÉS O MUNDO :

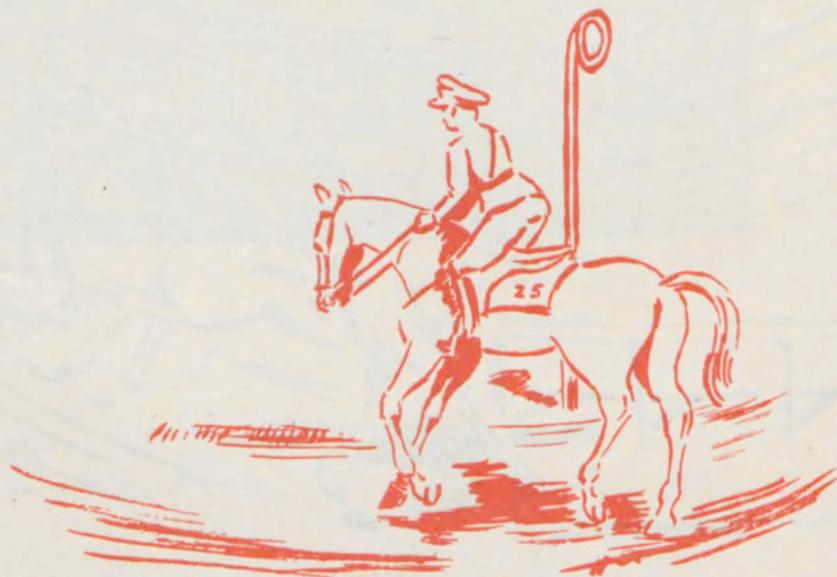
O sport equestre em França

pele Capitão REIMÃO NOGUEIRA

DO VETERINÁRIO :

Hidroterapia

pele Dr. TAVARES CABRAL



Galope de Ensaio...

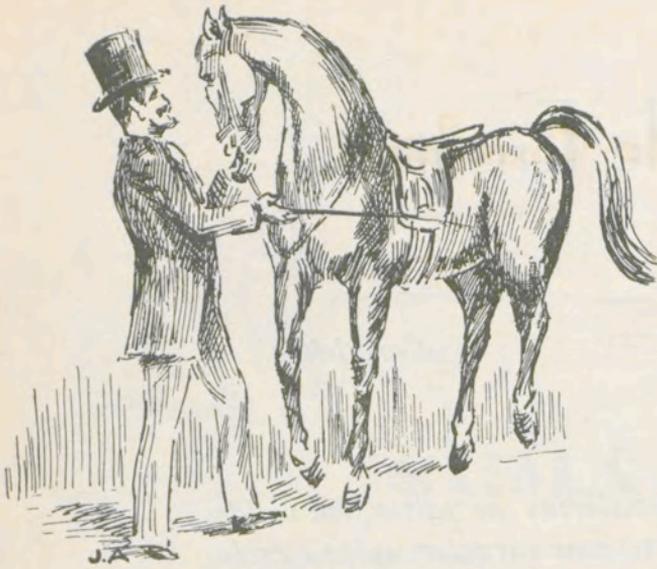
Caro leitor

A «Revista da Cavalaria» ao editar, em moldes novos, uma parte com carácter única e exclusivamente desportiva — «HIPISMO» — tem o propósito de nela interessar todos os que cultivam o desporto hípico, ou que apreciam o Cavalo.

Além do esclarecimento dos problemas referentes a todos os desportos em cuja prática intervém o Cavalo, procurará, ao mesmo tempo, que as suas páginas reflectam detalhadamente a actividade hípica no País e no estrangeiro.

Seria longo e fastidioso contar-vos como vai ser difícil, no nosso meio, criar e manter uma publicação desta índole. Basta dizer-vos, caro leitor, que a nossa iniciativa, com todo o seu amplo plano de acção — promover o desenvolvimento das várias modalidades do hipismo e propagar o gosto pela sua prática — depende de si... A secção não poderá viver apenas do seu aplauso e da sua confiança, embora se sinta permanentemente enobrecida com isso. E, no fim de contas, «HIPISMO» para galopar em terreno firme só necessita de duas coisas: colaboração dedicada e maior expansão. Precisamente por isso temos muita esperança de chegar a bom termo neste empreendimento, se todos estiverem dispostos a trabalhar um bocadinho! Do resto nos encarregaremos nós...

E agora, depois destas considerações que julgamos necessárias (um simples «canter»...), estamos sob as ordens do juiz de partida — e perante os olhos atentos de centenas de espectadores!



Ensino

O balanceiro cervical através dos tempos

pelo Alferes MANUEL CERQUEIRA

Na equitação curta

A «luta pela vida» parece ser inerente a todo o animal que existe e o Homem não foge a esta regra. Sem dúvida o esforço muscular foi outrora, embora cada vez mais ajudado pelo engenho humano, o grande factor a considerar nas conquistas dos nossos avós, afanosamente empenhados em tornar fácil o duro viver de outros tempos. Ainda hoje o culto pela força muscular se manifesta em variadas competições de aspecto desportivo e não deve sofrer dúvidas que quando o Homem montou o seu primeiro cavalo o fez pela força, ainda por ela o dirigiu e naturalmente batendo-lhe acelerou os seus andamentos.

O primeiro trabalho do Alferes Manuel Cerqueira — um novo a quem estes problemas merecem a melhor atenção. Repare-se que há vivacidade nestas páginas, além de rigor histórico.

Revista da Cavalaria

A sua inteligência em progresso e trabalho contínuos, ditou-lhe então meios vários de conseguir o mesmo com menor dispêndio de energia.

É lícito supor isto porque o Homem inventou alavancas e roldanas: utilizou-as no cavalo, chamou-lhes freios e gamarras e todo o vigor muscular do cavaleiro da antiguidade foi cedendo o lugar à habilidade; os homens de cavalo passaram então a considerar seu atributo indispensável «uma boa mão» — aquela que com destreza supria os efeitos ou conseguia mais do que uma outra usando a força.

Ainda durante o período histórico da Renascença e mesmo depois, até La Guerinière, a equitação foi considerada uma «arte difícil e perigosa» como escreveu L. de Sevy. Foi La Guerinière, cognominado o «pai da equitação francesa» quem nela introduziu uma mentalidade impregnada de respeito pela estética e graça do cavalo.

Em tempos recuados o grego Castor, porque montava cavalos, era considerado um domador dos mesmos; ora um domador emprega a força e os castigos para se fazer temer e só então será obedecido.

O engenho do Homem ensinou-lhe que era mais fácil montar e manter-se a cavalo, nos combates e através do campo, utilizando estribos e a própria solidez sobre o dorso do animal aumentou consideravelmente; neste dia a boca do cavalo, por razões óbvias, empreendeu uma nova era — ela deixou de ser um ponto de apoio para o cavaleiro e o pescoço teve mais liberdade daí em diante e pôde mais livremente tomar as posições ou executar os gestos que lhe eram necessários.

Esta noção aparece nítida com Xenofonte quando, treinando a cavalaria grega no salto de obstáculos, recomendava aos homens «que deviam segurar-se às crinas do cavalo no momento deste se elevar, não para evitar a queda do cavaleiro, mas para aliviar a boca do cavalo».

Este luminoso princípio aparece mais tarde, ainda em nossos dias, completamente contrariado como adiante se verá, e Xenofonte existiu na Grécia há 2.000 anos!?

Os cavaleiros Númidas, mercenários do exército romano, aparecem na Europa conduzindo os seus cavalos por toques de chibata nas tábuas do pescoço e ainda hoje os cavaleiros da Feira da Golegã se conduzem à sua imagem e semelhança, apenas com uma desvantagem quase geral: estes usam monumentais freios e aqueles prendiam duas cordas a uma focinheira pouco ajustada...

Mas voltando «ao que foi» consideremos a Renascença, onde tal como as outras Artes, a Equitação vai começar a sê-lo no pleno significado da palavra.

Revista da Cavalaria

Salomon de La Brue no início do século XVII publicou o primeiro livro francês de «Equitação» e embora a sua doutrina fosse ainda eivada de princípios antiquados e alguns métodos considerados hoje brutais, este equitador era paciente, recomendava o trabalho progressivo, a suavidade, a sobriedade nas exigências e La Guerinière na sua «Escola de Cavalaria» apela muita vez para a sua autoridade.

Com Pluvinel que nitidamente enuncia o princípio do movimento para diante e preconiza a sua observância, vai no entanto entrar na Equitação francesa a prática de pilões: a força que domina sem apelo, à qual o animal não pode furtar-se, obrigado a chicote a encontrar-se com todo o peso do seu corpo e toda a força impulsiva dos seus posteriores a uma fortíssima cabeça que não cedendo o vai compelir à entrada dos posteriores, ao arqueamento do dorso-rim, muito embora, mas também ao encapotamento, ao esmagamento da articulação cervical e ao recolhimento da mesma pela cessação de funções das cartilagens intervertebrais.

Apenas Baucher com toda a sua autoridade consegue fazer abolir esta prática, demonstrando que a concentração e os ares obtidos desta forma, resultavam defeituosos, sem brilho e que o cavalo ficando sobre as pernas apenas conseguia elevar os anteriores enquanto aquelas se arrastavam perto do solo.

Ainda antes de La Guerinière surgiu a público a obra do duque de Newcastle, enfaticamente apelidada de «extraordinária invenção para ensinar cavalos» e com a qual pretendia introduzir o uso de um cabeção que prendendo a cabeça do cavalo ao arção da sela, lhe suprimia todo o movimento de báscula, quebrando e dobrando o pescoço.

Era, na verdade, uma concepção arrojadíssima e que nunca alguém se lembrou de «inventar» desde os tempos do remoto avô Noé até aos do mesmo senhor de Newcastle...

Preconizava ainda que o animal devia temer o cavaleiro e fundamentava todo o ensino neste terror, argumentando de forma tal que a opinião dos cavaleiros franceses, inclinada já para a oportunidade e habilidade que constituem o tacto equestre, não poupou à sua obra críticas severas e justas.

Com La Guerinière começa o estudo da Natureza e Leis do Movimento; o acordo das ajudas inicia igualmente a sua expansão como verdade imutável e ele conduz os seus cavalos sem os meios violentos e os instrumentos de opressão empregados antes. Assim, os freios antigos entram em desuso e são substituídos por outros ligeiros, simples e suaves: principia a ser pela posição, prudência e habilidade da mão que se

Revista da Cavalaria

hãode encontrar os meios de conduzir e parar tanto os mais brandos como os mais impetuosos corcéis.

Em pleno século XVIII, Du Paty de Clam escreve já que considerava útil e mesmo necessário o trabalho de gabinete ao exercício a cavalo e procura ajudar-se nas suas conclusões da Ciência Físico-Matemática e da Anatomia. Segundo ele, o estudo das Leis do Movimento seria obrigação de quem desejasse aprofundar a Equitação e ali se encontraria a solução de problemas que a Arte impunha. As suas directrizes norteiam quase todos os autores que se lhe seguem.

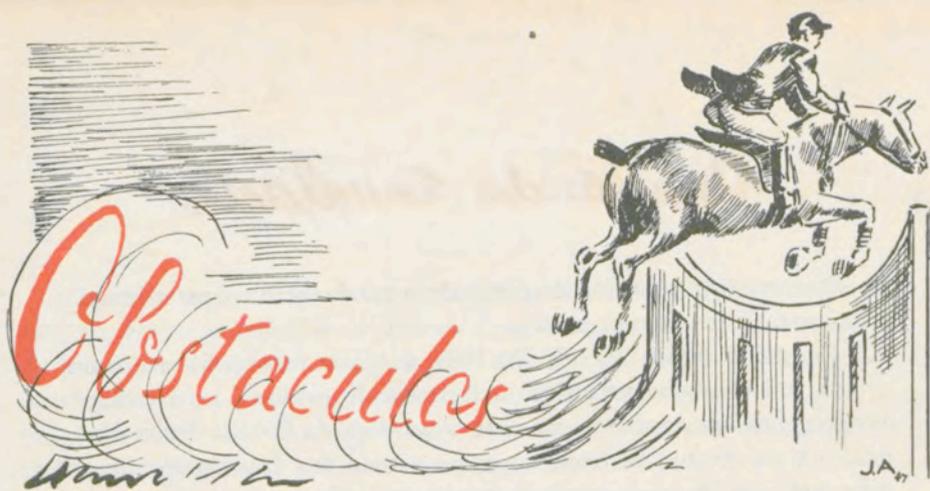
Bohan, apaixonado pela Natureza, ia observar as suas Leis ao cavalo em liberdade e apoiado nelas condena alguns antecessores como o discutido Newcastle e promete que os seus cavalos não hãode conhecer nunca andamentos artificiais e aplicar todos os recursos da Arte para aperfeiçoar os seus naturais.

Alguns autores seguem Bohan e De Clam, como De Chabanes que afirma ser essencial na Equitação, submeter o cavalo a uma passiva obediência condicionada embora às suas predisposições naturais e assim afirma que só em liberdade e antes de ser sujeito a qualquer trabalho, se pode julgar das suas verdadeiras inclinações.

Concordes estes clássicos da Equitação sobre o acordo necessário entre a Arte Equestre e a Natureza, todos os equitadores autorizados que a eles se seguiram, respeitam e cultivam nas suas obras a liberdade condicionada do balanceiro cervical e fundamentados no estudo inteligente e compreensivo procuram não contrariar a Natureza antes maltratada e oprimida pela força.

Alguns, no seu afã de aperfeiçoar, chegam a conclusões exageradas, como Baucher cujas flexões motivaram a crítica apaixonada de Phillis, mas todos são unânimes na aceitação da doutrina de La Guerinière quando pela primeira vez estudou a Natureza e as Leis da Mecânica do Cavalo, que os seus discípulos seguiram, aperfeiçoaram, completaram e mais modernamente ficaram assentes em bases sólidas com o auxílio da cronofotografia.





Qual a melhor embocadura para o cavalo de obstáculos?

pelo Capitão CORREIA BARRENTO

Designam-se por *embocadura* os ferros que o cavalo traz na boca, para ser dirigido pelo seu cavaleiro, e que podem ser, de uma maneira geral: o *bridão*, o *freio* ou os dois conjuntamente, e todos os seus derivados.

A embocadura a usar num cavalo depende da conformação, habilidade, ardência e estado de ensino da montada, e do sentimento e temperamento do seu cavaleiro: deve ser usada aquela que, molestando o cavalo o menos possível, lhe consiga transmitir fãcilmente a vontade de quem o monta.

O *bridão* é a embocadura das maiores «nuances», pois se, por um lado, é preferida pelos mais hábeis, por ser a mais suave, a mais delicada, a mais fina e a que requer o mais adiantado estado de ensino, é por eles também posta de parte quando os cavalos, por má conformação ou atrasado ensino, a ela não obedeam; e, ainda, por outro lado, deve

Eis a forma como o brilhante concursista respondeu, com a sua experiência e os seus conhecimentos, à questão proposta na revista desportiva Stadium.

Revista da Cavalaria

ser a adoptada pelos cavaleiros menos hábeis, pois é aquela que mais perdoa os seus erros, por ser a que menos molesta a boca dos cavalos.

Vêm-se muitos cavalos em *bridão*, mas os bem postos nesta embocadura são em número diminuto.

Um *freio* violento, manejado por um cavaleiro hábil, é menos prejudicial que um doce *bridão* numas mãos inábeis.

Se muitas vezes acontece ver-se um cavalo encolhido por usar uma embocadura imprópria ou mal manejada, nem sempre é essa a justificação, pois o cavalo não estende o pescoço pela embocadura que usa, mas sim pela sua conformação natural (factor principal), ginástica a que tenha sido submetido e ensino recebido.

O mesmo cavaleiro não monta todos os seus cavalos com a mesma embocadura; escolhe para cada um deles a que lhe é apropriada, aquela com que tira o maior rendimento, podendo, até, variá-la no mesmo cavalo.

Lembra-nos bem ter ouvido contar o que várias vezes se passou em concursos hípicas, com o grande mestre Jara de Carvalho, no seu célebre cavalo «Jau».

Este cavalo, pertencendo a um Mestre, estava lindamente posto em *bridão*, e quase sempre assim corria; algumas vezes, porém, no decorrer de uma prova, pela dificuldade do percurso, pelo cuidado que exigia, pelas voltas difíceis em que era preciso ganhar tempo, pela responsabilidade que lhe cabia ou por quaisquer outras razões, que o seu grande sentimento nos não permite adivinhar, dizia ele ao impedido: «Ó Zé, põe-lhe o freio»!

A má embocadura faz-se sentir no salto, como consequência da sua acção prejudicial em todo o trabalho.

O cavalo salta, quando montado, na mesma atitude que o faria em liberdade, desde que o cavaleiro o não prejudique.

Se o cavalo, em liberdade, salta encolhido, devemos procurar melhorar-lhe a atitude pela ginástica, mas é erro crasso o convencimento de que ele passa a saltar estendido pela mudança da embocadura. É natural que, com o trabalho apropriado, ele vá melhorando e é admissível a esperança (esta só desaparece com a morte...) de que esse progresso se acentue e possa vir a saltar correctamente — quando mais não seja, na altura em que «os calos lhe doam»!



O sport equestre em França

pelo Capitão REIMÃO NOGUEIRA

A data em que escrevo este artigo já deve ter sido publicado na *Revista da Cavalaria* o primeiro Relatório do Cap. Paes em que ele, com a habitual clareza, dá conta das observações e reparos que fizemos nos primeiros tempos do nosso estágio na Escola de Equitação de Fontainebleau.

O «Curso de Aperfeiçoamento Equestre» que temos frequentado aproxima-se do fim e é, portanto, a altura de se dar conta das conclusões tiradas e ensinamentos colhidos.

*

Antes de falar pròpriamente dos detalhes técnicos e da orientação seguida, parece-me interessante dar uma ideia geral da actividade hípica em França, sobretudo na parte referente a concursos hípicos e provas de exterior.

Que essa actividade recomeçou com todo o entusiasmo provam-no os brilhantes resultados obtidos pelas equipas

Revista da Cavalaria

francesas militar e civil nos concursos em que têm tomado parte no estrangeiro:

Dois primeiros prémios em Dublin, cinco em Ostende, três em Berne e quatro em Genève demonstram bem que, depois da forçada inacção imposta pela guerra, a França está disposta a não deixar por mãos alheias as suas brilhantíssimas tradições equestres.

Chega a parecer incrível que, depois de tantos anos de ocupação, depois de tantos cavalos *requisitados* pelo ocupante, e de tantas provações e sofrimentos ainda se encontre matéria prima que torne possível tais resultados que podem ser atribuídos, sobretudo, a três factores distintos, que são:

— A alta qualidade da criação cavalara francesa.

— O successo do «maqui»; da resistência de cada um, que conseguiu sofismar aos alemães bom número de cavalos, sabe Deus à custa de quanta habilidade e sacrificio.

— O esplêndido critério de selecção e catalogação do existente, quer se trate de cavalos franceses, quer dos *recuperados* na Alemanha.

Dos dois primeiros factores apontados, nada tenho a detalhar, mas do último queria ainda dar alguns esclarecimentos que são em louvor do homem que dirige o sport equestre em França.

Com effeito, depois da guerra tratava-se de montar de novo os cavaleiros militares franceses, não só os da equipe, primeiro fim a atingir, mas todos os que pelo desporto hípico manifestassem interesse comprovado. Havia que seleccionar e classificar os cavalos existentes, espalhados pela França inteira, sofismados ao inimigo, ou *recuperados* depois da guerra, se bem que dos *consagrados* alemães nenhum passasse a fronteira francesa...

(Apareceram alguns, de facto, mas montados por americanos e ingleses nos concursos de Berne e Genève). A essa obra difficil e demorada se dedicou de alma e coração o Comandant Pierre Cavaillé, director dos sports equestres e, pode dizer-se, o orientador único do hipismo militar em França, visto que reúne nas suas mãos poderes quase descrecionários que, aliás, maneja com um tacto e autoridade moral que o tornam insubstituível.

Revista da Cavalaria

Antigo ecuyer de Saumur, cuja farda preta envergou em muitos concursos hípicas internacionais (esteve em Lisboa por exemplo) possui, a par de uma inteligência particularmente brilhante, uma notabilíssima bagagem de conhecimentos equestres que o põem fora de qualquer discussão.

Fala de cátedra sobre alta escola, concursos hípicas, campeonatos ou corridas, pois tudo praticou ou pratica com igual virtuosidade.

Chefia a equipe e ao fim de cada prova reúne os oficiais da Escola e faz a sua crítica individual com observações claras e objectivas, mas com a preocupação de obter o melhor rendimento cavalo e cavaleiro sem cortar a iniciativa ou modificar a personalidade de cada um, cujo *estilo* respeita e, direi mesmo, anima, apesar de acérrimo defensor do método Danloux. Mas prossigamos:

Em princípio todos os cavalos existentes no exército francês ou recuperados aos alemães, são vistos pelo Comandante Cavaillé ou por delegados seus e catalogados segundo as suas possibilidades.

Os melhores, sob o ponto de vista obstáculos, campeonato ou corridas recolhem a Fontainebleau e aí são de novo experimentados e redistribuídos pelas várias escolas, depois de guardados os que sob o ponto de vista representação internacional possam ter algum interesse.

Os cavalos com aptidão para desporto, mas sem classe internacional são distribuídos aos oficiais que tenham demonstrado gosto e habilidade e, finalmente, os que sirvam apenas para instrução, são espalhados pelas várias escolas onde ela se ministra.

E nestas linhas gerais se trabalha em França para o sucesso da sua representação equestre internacional, sem o auxílio material do Estado, que até agora tem sido inexistente.

Vejam agora alguns aspectos técnicos que nos tem sido dado observar.

Obstáculos:

Todos os componentes da equipe praticam mais ou menos o método Danloux, cuja utilidade, sob o ponto de

Revista da Cavalaria

vista preparação do cavaleiro é indiscutível mas ao qual pomos restrições sobre a eficácia em provas. Certamente que os cavaleiros muito experimentados e praticando-o há muito tempo, conseguem um equilíbrio perfeito, mas a posição com a perna muito recuada presta-se ao desequilíbrio para diante e dificulta o jogo do peso do corpo do cavaleiro no sentido antero-posterior, tão necessário a toda a equitação.

Parece-nos que a nossa posição portuguesa, meio termo entre a italiana e a francesa, está bem, mas aguardamos para dar o nosso juízo definitivo, quando tivermos os selins Danloux que estão a ser feitos em Saumur, à nossa medida.

De resto, como disse, o Comandant Cavaillé dá uma grande latitude ao estilo pessoal.

É bom de ver que ao aluno não se pode ensinar outra coisa senão a mão quieta e silhueta impecável, mas à medida que as dificuldades dos percursos aumentam cada qual deve montar segundo as suas tendências e inspiração.

O cavaleiro parado estático e passivo não existe, ou se existe não ganha prémios.

O Comandant Cavaillé está longe de condenar as intervenções e diz que o que é necessário é não esquecer nunca que, em qualquer modalidade de equitação, devemos ter a parte superior do corpo independente da inferior:

A superior, tronco e braços atenta à máquina reguladora do movimento.

A inferior, pernas, atenta à máquina impulsionadora desse movimento.

Dentro disso e em função do cavalo e das tendências de cada um, intervem-se mais de perna, de mão ou de peso do corpo, conforme as circunstâncias.

Os próprios livros clássicos de obstáculos o aceitam e não há mais que lê-los para o confirmarmos.

Vejamos o que diz, por exemplo o Comandant Licart no seu livro *L'Equitation raisonnée* que é, para muitos, a nova Bíblia da equitação de obstáculos:

A pag. 117, depois de ter dito que «muitos cavaleiros tomam o hábito de fazer a cada obstáculo que saltam, meias paragens que só prejudicam o cavalo», faz em nota a seguinte observação que não traduzo para não lhe tirar o sabor:

Revista da Cavalaria

«Seuls quelques rares spécialistes, ayant acquis avec une grande expérience le sens de l'obstacle, peuvent se permettre ces procédés d'un emploi délicat.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que, contrairement à ceux qui veulent les imiter sans avoir leur science, ils agissent par demi-arrêts ou cedent des mains, suivant la manière dont le cheval aborde l'obstacle, au lieu de faire systématiquement des demi-arrêts à chaque obstacle qu'ils sautent».

Pergunto: Não é entre os componentes das equipes que devemos encontrar os tais «raros especialistas?»...

Quanto à preparação dos cavalos seguem-se aqui, nas linhas gerais, os princípios que já sabemos serem os melhores, mas que nem sempre são aplicados entre nós, até porque falta o terreno verdadeiramente excepcional de Fontainebleau e da sua floresta e o tempo aos cavaleiros seleccionados que, aqui, pouco mais fazem além do trabalho dos seus cavalos.

Essa preparação pode resumir-se no seguinte:

Picadeiro: Trabalho montado, em liberdade e à guia.

Trabalho montado, em equilíbrio horizontal, sempre acompanhado desde as primeiras lições por exercícios de flexibilidade da maxila que evitam as lutas de tracção com a boca dos cavalos, tanto do gosto de alguns cavaleiros peninsulares.

Trabalho em liberdade e à guia: Pôr em condição, cultivando ao mesmo tempo a calma e a franqueza.

Exterior: Trabalho lento sobre terrenos variados, com rédeas compridas.

Trabalho de galope com predomínio de alargamentos e encurtamentos e de terreno ondulado sobre equilíbrio natural e inteira iniciativa dada ao cavalo. Trabalho de obstáculos fixos no terreno e percurso no campo de obstáculos uma vez por semana.

Para os cavalos pouco cuidadosos é corrente o emprego em treinos de um varão de ferro posto sobre um obstáculo que não é nunca o primeiro a ser saltado.

Aparte isso, nas provas públicas o pincho tão nosso conhecido...

Revista da Cavalaria

Campeonato :

Pouco ou nada de novo quanto a preparação do pulmão e membros do cavalo, para as provas de fundo.

Já o mesmo se não pode dizer quanto à parte de picadeiro e obstáculos de cross e steeple.

A prova de picadeiro é rigorosamente classificada quanto à descrição de ajudas e colocação e equilíbrio do cavalo, que se se apresentar encapotado, rangendo o dente ou atravessado, tem uma desvalorização que tira ao seu cavaleiro todas ou quase todas as esperanças de uma boa classificação.

Neste ponto como na natureza dos obstáculos do cross e do steeple andamos profunda e perigosamente iludidos. Estes obstáculos são sérios e nenhum é de «passar a vau».

O campeonato ainda se não realizou mas pelas provas do Pentatlo moderno aqui realizadas, já bem se pode ajuizar do resto.

O Pentatlo nacional que teve lugar pouco depois da nossa chegada, sem ser grande pelas dimensões dos obstáculos, era, no entanto, suficiente para fazer a natural selecção dos concorrentes pelos seus méritos equestres.

Depois dele e com vistas ao Pentatlo inter-aliado que devia ter-se realizado ha tempos, foram escolhidos os melhores classificados no conjunto das provas, para fazerem em Fontainebleau um estágio preparatório de um mês. O Pentatlo internacional não chegou a ser disputado, pela não comparência das outras nações, mas o Coronel Lecoq, Director Geral dos Sports em França e antigo cavaleiro bem conhecido, quis que, antes da retirada dos estagiários, eles presantassem as provas.

A de equitação, feita sobre metade do percurso que já estava preparado era consideravelmente mais forte, como se poderá avaliar pelas dimensões de alguns obstáculos que dou em seguida :

Oxer de sebes a 0,^m90 × 2,^m5.

Duplo a 7,^m50 de muro a 1 metro e sebe a 1,^m30.

Oxer de pinheiros (dois no percurso) a 0,^m90 por 1^m por 1,^m60.

Pinheiro a 1,^m10 com recepção em contra-baixo, etc., etc.

Revista da Cavalaria

Convém esclarecer que os pinheiros são de 25 a 30 cm de diâmetro e não cedem...

As sebes de largura de 0,80 a 1^m são feitas com vimes comprimidos entre pinheiros e não são para serem tratados com pouca cerimónia, porque não cedem. Dentre os 20 que tomaram parte no treino (o novo curso também tomou parte) aparte pequenos acidentes, houve cinco panoches com uns ilíacos e uma clavícula partida.

Detalhe curioso: os incidentes verificaram-se quase todos com os estagiários do Pentatlo, o que prova mais uma vez, que «o saber de experiências feito», nunca é letra morta em matéria de cavalos.

*

Muito embora nada do que temos visto seja inédito, é evidente que o contacto que nos foi dado tomar com este ambiente em que temos vivido, tem sido para nós utilíssimo.

Aparte o convívio com o Cor. Gillois, Az da Alta Escola, de que falará o Cap. Paes no seu artigo, há ideias, métodos e tendências que só assim se podiam conhecer.

Ignoramos se algum amigo ou camarada esperava que ficássemos estarecidos perante coisas de que nunca tínhamos ouvido falar, ou desvendar o segredo do ensino do cavalo e do cavaleiro em 24 horas...

Se alguém tinha essa esperança vai ficar desiludido porque aqui não se encontram essas maravilhas.

Mas já é bem bom que este estágio nos fixe conhecimentos e métodos, ao mesmo tempo que nos confirme ou modifique ideias já anteriormente conhecidas, quer se trate de equitação de picadeiro, de obstáculos ou de campo, de modo a desempenharmos o melhor que pudermos as funções de que sejamos investidos.

Quanto ao resto, já não dependerá de nós porque, como disse o General l'Hotte no cap. xiv das «Questions equestres»

«...espérer pouvoir agir d'une manière directe sur le mécanisme du cavalier, sur son sentiment surtout, ce serait aspirer à l'impossible.

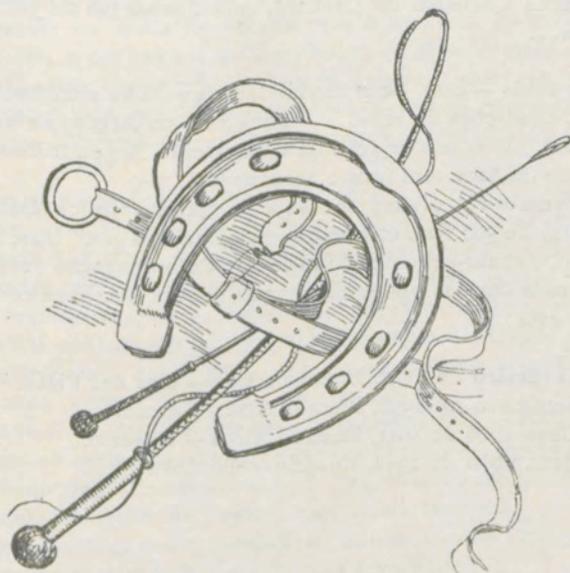
Le perfectionnement du mécanisme, le développement du sentiment equestre rendent dans la domaine exclusif du

Revista da Cavalaria

praticien lui-même et peuvent seul faire acquérir a l'élève les qualités, qui lui permettront de devenir un jour eminent dans la pratique de son art.

Au praticien seul, revien donc la responsabilité de son avenir d'ecuyer».

Fontainebleau, Outubro de 1946.



NOTICIÁRIO

Argentina

* Os cavaleiros argentinos procuram há vários anos, com um ardor que não fraqueja, apoderar-se do record mundial do salto em comprimento.

Em 18 de Dezembro de 1938, Juan M. Braceras montando *Mineral* saltou 7 m. 615 — crendo que com este salto batia a marca mundial. Em 24 de Novembro de 1940, Rodolfo E. Castro com o seu cavalo *Pernambuco* passou uma vala de 7 m. 70. Porém, no primeiro caso, o record não pôde ser homologado porque há que ultrapassar os 7 m. 60 pelo menos por 10 cm., e, no segundo, por a prova não ter sido fiscalizada pelas autoridades competentes...

Há dias, Pedro O. Mayorga, montando o extraordinário *Nahuel*, esteve a poucos centímetros de fixar o novo record: numa tentativa sobre 7 m. 70, um dos posteriores da sua montada aflorou ligeiramente a fita branca...

Assim, o máximo mundial (1) continua a ser 7 m. 60, em poder do tenente francês Christian de Castries, com *Tenace* (28 de Julho de 1935). Aguardemos...

* Os raids — essa bela modalidade que não encontrou no nosso meio, ainda, condições de vida... — atingiram na Argentina uma popularidade notável. E com a criação da «Asociación Argentina de Marchas a Caballo» a modalidade tem futuro assegurado.

Em Novembro p. p. disputou-se a «V Marcha Hípica Nacional», num percurso total de 366 Km. efectuado em quatro etapas. Mas, antes deste raid nacional, tinham-se realizado mais oito de preparação durante o ano...

Como nota curiosa podemos citar as provas máximas corridas anteriormente a esta:

- I — Fevereiro de 1937, Buenos Aires — Mar del Plata.
- II — Setembro de 1938, Buenos Aires — Rosário.
- III — Dezembro de 1941, Buenos Aires — Rosário.
- IV — Dezembro de 1942, Rosário — Córdoba.

Checoslováquia

* Depois de um interregno de oito anos, correu-se o «Grand Steeple-chase» de Pardubice (Praga). Trata-se do percurso mais duro do Continente, sem dúvida. Inclui trinta obstáculos, todos severos, mas o que

(1) Publicámos no jornal desportivo *A Bola* (n.º 15 — 19/3/945) uma crónica acerca do record mundial do salto em comprimento, cuja leitura aconselhamos aos interessados.

Revista da Cavalaria

constitui a maior dificuldade é a sua variedade. Cada salto apresenta um novo problema para o cavalo e para o cavaleiro...

O obstáculo mais impressionante, mesmo em frente das tribunas, é o «Taxis» — cuja passagem provoca sempre intensa emoção nos espectadores, e várias quedas entre os concorrentes! É «apenas» isto: um fosso (5 metros de largura) precedido de uma sebe (1,40 m. de altura \times 1,20 m. de largura)...

Prova internacional de grande categoria, foi ganha pelo tenente Moser (França).

Espanha

* A temporada de corridas em Madrid, na Primavera — um vasto programa com 15 reuniões! — promete decorrer com muito interesse.

As corridas planas, em número elevadíssimo, repartem-se por essas 15 jornadas (16 de Março a 29 de Junho), terminando a temporada com o «Gran Premio de Madrid», dotado com a bagatela de 70.000 pesetas... Em «steeple», 9 provas (16 de Março a 11 de Maio), sendo a mais importante o «Premio Crespi de Valdaura». Haverá, também, 12 corridas de valas — modalidade que teve óptima aceitação na época passada — destacando-se o «Premio Fernando Primo de Rivera», dotado com 10.000 pesetas.

Como é natural, no programa figuram as competições clássicas e outras que, sem terem esse carácter, são importantes e bem pagas: «Diputación» (2.º dia), 10.000 pesetas; «Choix de Roi» (8.º dia), 15.000; Fernán-Nuñez (10.º dia), 15.000; «Corpa» (12.º dia), 20.000.

As corridas reservadas aos dois anos terão começo na sétima jornada, totalizando 9 provas para animais desta idade, incluindo o programa o «Premio Alcañices» (nacionais), com 10.000 pesetas, e o «Premio Martorell» (todos os poldros de 2 anos), com 15.000.

Os cavalos nascidos e criados em Espanha têm as suas provas especiais, sendo as mais importantes: «xxviii Prueba de Productos» (7.º dia), «Gran Premio del Generalísimo» (9.º dia), com 25.000 pesetas, e «Gran Premio Nacional» (para os 3 anos), com 25.000 também.

Deste programa pode concluir-se que os nossos vizinhos se sentem notavelmente atraídos para o «turf», não é verdade?

França

* Após os primeiros corredores terem atravessado o Atlântico por via aérea (Irlanda — Estados Unidos em vinte horas, em vez de dez dias!), uma importante sociedade francesa decidiu criar um serviço

Revista da Cavalaria

regular de transporte aéreo para cavalos. Este meio, muito rápido, tem um interesse enorme, especialmente em direcção à Inglaterra.

A linha deve ser inaugurada em princípios de Abril — quando da abertura da época de corridas planas em pistas inglesas — onde numerosos animais franceses estão inscritos.

Inglaterra

* Os ingleses quando instituíram no seu calendário de corridas uma nova «clássica», denominada «King George VI Stakes» (as outras, como o leitor sabe, são: «2.000 Guineus» e «1.000 Guineus», disputadas em Newmarket; «Derby» e «Oaks», em Epsom; e «Saint-Leger», em Doncaster), não pensaram, com certeza, perdê-la logo no primeiro ano... Pois as 5.000 libras esterlinas com que foi dotado o recente «clássico», disputado em Ascot, sobre 3.600 metros, reservado unicamente a campeões do «turf» internacional, foram ganhas por um cavalo francês — *Souverain* — montado por um jockey da mesma nacionalidade — Lollieron — e que pertence ao proprietário de um café em Paris!

O vencedor superou por cinco comprimentos *Bright News*, ganhador do «Derby» irlandês — que é um filho de *Stardust*, o reproductor mais caro do Mundo (!).

A uma cabeça do segundo chegou *Airborne*, o famoso ruço que, depois de ganhar o «Derby» inglês, venceu também o não menos importante «Saint-Leger», confirmando assim as suas excepcionais qualidades. Em quarto lugar, *Gulf Stream*, 2.º no «Derby» inglês.

Este e outros triunfos franceses em Inglaterra — uma manifestação nítida da superioridade dos productos continentais (anote-se que foram batidos não só os campeões ingleses, mas também os irlandeses) — criaram uma situação especial. Com efeito, cavalos franceses intervindo em 19 corridas inglesas, conquistaram para cima de 30.000 libras, verdadeira fortuna que deve emigrar com rumo ao Continente. E sabe-se quanto é grave a emigração de libras nestes tempos de penúria...

Leandro Silveira

(!) Vimos correr este animal numa reunião em Curragh (22 de Setembro de 1915), classificando-se 3.º na «Railway Stakes». Oito dias depois, em Phoenix Park, vence brilhantemente na «Maher Plate», batendo a égua favorita *Lindria*. Apenas o crítico do «Irish Press» se inclinava para a vitória de *Bright News*, e era o único que tinha razão... Estava ali o vencedor do «Derby» no ano seguinte!

Do
Veterinário



HIDROTERÁPIA

pelo Dr. TAVARES CABRAL

Vou falar-vos, ligeiramente, de hidroterapia — terapêutica de fácil e frequentíssima aplicação, panaceia quase universal de todas as enfermidades conhecidas e desconhecidas dos membros dos cavalos...

Todavia — e talvez por tão facilmente se poder empregar — o seu uso generaliza-se tanto, que por vezes acaba em abuso, com manifesta ineficiência ou mesmo prejuízo do pobre paciente. Refiro-me ao emprego da água — banhos, duches, compressas húmidas e irrigação contínua — meio profiláctico, curativo ou paliativo tão em uso nos meios em que o cavalo faz parte integrante da vida de todos os dias.

E porque é assim, parece-me oportuno alguma coisa dizer sobre o seu modo de acção, indicações gerais e maneira prática de o fazer, de modo a que, algum cavaleiro menos experiente, saiba dar ao seu impedido aquele mínimo de ensinamentos suficientes para que, se alguma coisa de bom não resulte, pelo menos, não seja o doente prejudicado por uma terapêutica mal executada ou contra-indicada.

O excelente médico-veterinário da E. Z. N — Fonte Boa — refere-se neste artigo a um dos aspectos mais interessantes (para nós, cavaleiros!) dos chamados cuidados higiénicos: a hidroterapia. Apreciem-se os seus conselhos claros.

Revista da Cavalaria

De um modo geral pode considerar-se dividida a hidroterapia em dois grandes ramos, conforme a água usada é quente ou fria; tornada de carácter científico em meados do século XIX, o seu modo de acção, pode, na generalidade, considerar-se apenas devido às excitações térmicas, mecânicas ou termo-mecânicas, produzidas pela diferença de temperatura (quente ou frio) do agente, em relação à temperatura local do doente, ao trauma terapêutico — choque — resultante da projecção em jacto sobre a região a atingir, ou — caso mais frequente — ao conjunto das duas.

Da acção sedativa ou excitante (conforme a temperatura relativa) térmica ou anti-térmica, locais, da estimulação do S. N. acarretando modificações várias e mais ou menos intensas da respiração, circulação e, conseqüentemente, nutrição local, resulta o seu largo emprego, por ser habitualmente o meio mais facilmente ao alcance de todos para combater os fenómenos patológicos em que pretendemos interferir com tais modificações.

Em livros didácticos encontram-se vastas e complicadas classificações, onde há loções, afusões, jactos fixos e móveis, finos e em chuva, banhos gerais e locais, etc.; no fundo apenas julgo de interesse, saber-se que, ao contrário do que por vezes se pensa e tenho visto fazer, a água fria em qualquer das suas formas de aplicação, encontra a sua maior e mais lógica utilidade nos processos agudos congestivos ou inflamatórios muito recentes, sobretudo quando têm sede nas partes distais dos membros. Assim, nas lesões agudas assépticas dessas regiões, sobretudo dos tendões (quando a afecção é muito recente) o uso da água fria satisfaz perfeitamente, por vezes sem necessidade de outra terapêutica além de um repouso suficiente.

Não sendo assim, quero dizer, perante um processo inflamatório antigo, arrastado, portanto crónico ou pelo menos sub-agudo, está a água quente muito mais indicada pelas diferentes modificações tróficas locais que acarreta. Esta mesma terapêutica está, portanto, aconselhada nos mesmos grupos de processos a que atrás fiz referência, mas em diferente estado evolutivo: passada a fase aguda.

Voltando ao caso do emprego da água fria, vejamos como se passa o fenómeno que procuramos:

Supunhamos que, depois de um percurso de campo deixamos repousar o cavallo 7-10 horas, findas as quais, ao montá-lo novamente, despistamos ligeira claudicação de um anterior; feita a imediata exploração do membro doente — sempre, a meu entender, iniciada e acabada pelo casco — deparamos com os tendões flexores das falanges (tendão)

Revista da Cavalaria

quentes, aumentados de volume, engorgitados e levemente dolorosos; o perfurado não se separa bem do perfurante, parecem aderentes entre si e a pele.

Se desistirmos da projectada viagem, mandarmos fazer uma boa cama ao animal e lhe applicarmos imediatamente uma sessão de hidrote-rápia fria, teremos feito muito do necessário para que o processo não progrida e o cavallo possa estar de novo em boas condições dentro de 3-8 dias.

A meu entender, deve essa sessão ser constituída por duche em jacto, visto que o banho local deve, na generalidade, ser feito com água quente; esse duche será feito com uma vulgar mangueira de picadeiro, por exemplo, provida de agulheta medianamente grossa (muito fina pode traumatizar exageradamente) colocada a cerca de 1 metro da região (o que dependerá da força do jacto), terá a duração de 10 a 15 minutos e será sempre móvel, com a seguinte técnica: inicialmente com muito pouca força, para evitar reacções bruscas da parte do animal, aumentará de débito e, consequentemente, de força, progressivamente, desde que o animal, por ter já a região molhada e ter identificado o agente, deixe de defender-se; nesta altura o jacto deve incidir sobre o boleto e quartela, e, sem parar, subir ao longo do membro até ao joelho, onde deve ser desviado para fora, para tornar a incidir no boleto e quartela, repetindo sucessivamente a manobra, isto é, fazendo como que a massagem no sentido da circulação venosa ou de retorno — centrípeta.

Inicialmente feito rapidamente, este trajecto executado pelo jacto ao longo do membro, deve ir perdendo velocidade a pouco e pouco, até ser feito, para o fim da sessão, muito lentamente. Feito duas ou mais vezes ao dia e mantendo o animal em repouso é de esperar a cura rapidamente.

Tudo isto se explica com facilidade, se lembrarmos: que a água fria possui acção sedativa quando applicada localmente, donde a acalmia da dor, que quase sempre se observa; pela vaso-constricção que provoca, determina uma anemia local temporária com abaixamento de temperatura e diminuição dos processos locais de nutrição; cessada a applicação, surge uma «reacção» que, na generalidade, se pode definir como a inversa do que antes se passou, reacção tanto mais intensa e persistente quanto mais forte, demorado e frio foi o duche anteriormente feito. Surgindo habitualmente com lentidão, só ao fim de 1-2 horas está completa, quando se trata — como agora — de uma região distal, como a canela.

Revista da Cavalaria

Também neste caso, e com vantagem muito apreciável, se pode reforçar a terapêutica pelo consecutivo envolvimento da canela com algodão e flanela, conservando-se assim durante muito mais tempo esse estado reaccional.

Imposta a terapêutica pelo método que aconselhei, facilita-se a circulação venosa, debelando-se, por consequência, os efeitos da estase sanguínea (congestão passiva) com grande parte das vantagens da massagem.

E o que se disse para este caso aplica-se com vantagem nas afecções ligeiras agudas e recentes das articulações e dos tendões, sobretudo no verão, dado que no inverno a diferença de temperatura água-pele é muito mais pequena; está, portanto, sempre indicada a terapêutica, nas tendinites, entorses e hidartroses articulares ou tendinosas, com a vantagem de permitir subsequentemente um tratamento mais enérgico ou diferente, conforme a evolução e gravidade do processo em causa. É, como já disse, de nenhum ou pouco efeito — em minha opinião — perante lesões crónicas, como esforço de tendão de certa antiguidade, sinovites, engorgitamentos e entorses antigos.

É, a meu ver, o meio mais prático e eficaz da hidroterapia no cavalo.

As outras maneiras de aplicação, tratando-se de água fria, não têm o interesse real e prático desta; os fins que com elas nos propomos atingir, são, na sua essência, sensivelmente os mesmos. Sòmente, ou menos eficazes ou menos práticos.

Claro que todas têm suas indicações particulares e especiais, o que apenas interessa ao técnico veterinário, pela sua formação profissional capaz de identificar correctamente a afecção, o seu estado evolutivo e assim prescrever a modalidade mais indicada.

Mesmo a irrigação contínua tão falada (não vos indico aparelhagem porque cada um de nós improvisa a sua) é um método que não vale — quando apenas se utilize a água fria — o acréscimo de aparelhos e o complicado de execução, em relação à problemática super-eficiência. E mesmo quando se pretenda uma refrigeração permanente da região podemos com muito maior facilidade usar o envolvimento húmido, frequentemente renovado por remoção ou simples adição de água, já que massagem nenhum dos dois métodos a pode fazer.

Não quero com isto dizer que não tenha tal método aplicação; bem pelo contrário, pode tê-la e insubstituível; mas na realidade funcionando mais como «penso de Carrel», veiculando outras substâncias do que propriamente como meio hidroterápico puro.

Revista da Cavalaria

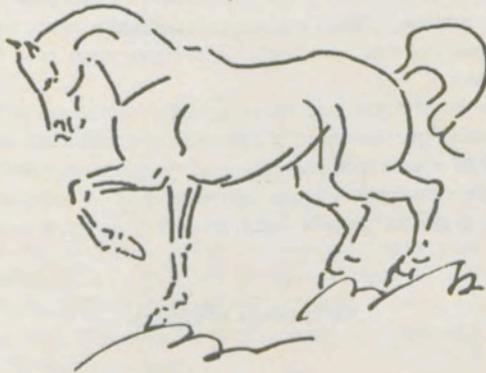
O banho local demorado (pé em balde ou em curso de água) constitui em minha opinião boa prática como meio preventivo; é bom remédio nas flegmasias, sobretudo quando continuado com envolvimento húmido permanente ou irrigação contínua, e por vezes contribui para resolver entorses ligeiros e hidartroses tendinosas ou articulares.

As loções e afusões apenas conseguem modificar por momentos a temperatura local, com aquele cortejo que já referi, mas em grau muito pouco elevado. Não tem, segundo me parece, interesse algum para o cavaleiro, como meio preventivo ou curativo, a não ser que de limpeza da pele se trate.

E não sendo hidroterapia, mas usando parte das suas propriedades, lembro o saco de gelo, improvisado com uma velha câmara de ar, no joelho, curvilhão, tendão ou boleto, nos tais processos agudos.

E para terminar esta meia dúzia de improvisadas linhas, um conselho:

Depois de trabalho intenso façam um duche de 10 minutos com a técnica que indiquei, de quartela a joelho ou curvilhão, seguido de envolvimento (ligadura sempre folgada) em algodão ou flanela; se suspeitarem de tendão, ou articulação baixa, 2 ou 3 dias com cama permanente e boa, repouso e duche; os outros processos, podem fazê-los, mas deste, não se esqueçam. Se não passar, chamem o veterinário; mas outro melhor que este vosso amigo!...



Jornaes revistas livros

As forças blindadas na próxima guerra

== Algumas sugestões para a evolução futura ==

De «Royal Armoured Corps Journals»

Tradução da Revista *Exército*

Introdução

Como nação, aborrecemos a guerra. Ao terminar uma luta, o menor desejo que sentimos é o de começar a pensar acerca de outra conflagração. Provavelmente, também as lições do passado serão esquecidas e o Exército encontrar-se-á de novo sem dinheiro, homens e estímulo. Em tais condições é difícil que possam prosperar o interesse e o entusiasmo. Mas a menos que o Exército permanente se interesse pela guerra e que os militares conheçam e exponham claramente o que necessitam, não se poderá esperar muita simpatia do mundo não militar, e encontrar-nos-emos cometendo os mesmos erros pela terceira e provavelmente última vez.

Por vezes se argumenta que ninguém sabe como será a próxima guerra, para a qual é preciso que baseemos a instrução e o material, no já conhecido e experimentado. Isto é uma política equívoca, já que o que podemos considerar certo acerca da próxima guerra é que não será como a anterior; se modelamos a instrução sobre a guerra passada, estaremos forçosamente equivocados.

As futuras disputas

Mas antes que a experiência das recentes campanhas fique gravada em manuais de instrução (como os que nos encaminharam a preparar a última guerra) será preciso considerar se não existem suficientes elementos ou indica-

Revista da Cavalaria

ções do que pode ocorrer num futuro conflito, que nos dêem uma base razoável sobre a qual se possa trabalhar.

A passada experiência mostra que a evolução técnica e tática entre as duas últimas guerras tende a concentrar-se sobre as armas já existentes, e que são raras, em comparação com os novos inventos. Por exemplo, o emprego do carro e do avião pelos alemães em 1939-40 foi uma evolução das armas já existentes em 1916, bem melhor do que a invenção de outras novas. Ainda que fosse uma temeridade dizer que não aparecerão novas armas desde hoje até uma nova guerra, é provável que se encaminhem os estudos das armas para o desenvolvimento de um maior alcance nas que fizeram a sua aparição na última guerra, entre as que, como mais importantes, estão: a bomba atómica, o projectil de foguete V2, o radar e os projecteis cuja espoleta explode pela proximidade do objectivo.

Se a próxima guerra vai ser ganha pela nação que seja a primeira a puxar a alavanca que desprenda a bomba atómica, qualquer discussão sobre as forças terrestres parece puramente académica. Este pode ser, sem dúvida, um ponto de vista superficial. Nós mesmos temos de sentir provavelmente repugnância por este tipo de guerra, ainda que seja só pela vulnerabilidade das Ilhas Britânicas a esta espécie de ataque. Qualquer agressor poderá valer-se desta nossa repugnância como meio de obter pela força concessões territoriais, ameaçando com o emprego de forças aéreas e terrestres superiores em número às consideradas como normais. Esse agressor poderá mesmo assim sentir essa repugnância pelo emprego de armas atómicas, se é que se convencesse que podia obter o seu fim sem a sua utilização, particularmente se pudesse pensar que o seu emprego provocaria represálias. Ainda admitindo que tais represálias não podiam impedir a virtual destruição das Ilhas Britânicas, deve-se ter em atenção que é possível que o agressor duvidasse começar a guerra atómica sabendo que o «Comonwealth» e o Império, conjuntamente com os territórios dos possíveis aliados, constituíam um conjunto de bases muito dispersas donde facilmente se podia lançar a nossa contra ofensiva atómica.

Mobilidade e surpresa

Convém destacar que, no passado, o agressor preferia, por regra geral, alcançar seus fins mediante a rapidez de movimentos e a surpresa, mais do que pela destruição, empregando somente os meios de destruição quando os seus propósitos de alcançar uma decisão rápida tinham fracassado. Assim sucedeu na última guerra. Em 1939-40 os alemães confiaram, quase completamente, no emprego da mobilidade das forças blindadas para conseguir uma decisão, empregando primeiramente o seu poder aéreo em apoio directo do seu exército. Evidentemente, se um agressor pode rapidamente derrotar as forças armadas do inimigo e ocupar o país, isso lhe convém muito mais que destruí-lo, pois poderá explorar as suas fontes de produção.

As forças terrestres podem, para isso, ser necessárias para resistir à agressão por métodos normais, tanto em terra como no ar; mas em todo o caso, a melhor resposta à bomba atómica e aos projecteis foguete de grande alcance,

Revista da Cavalaria

será ocupar os lugares de lançamento e as fábricas onde se produzem. Isto requer exércitos que têm de ser organizados e equipados para que possam derrotar os seus contrários e alcançar os objectivos no menor tempo, a despeito das contra medidas que se empreguem.

Os métodos da última guerra Aspectos da passada campanha

Em certos aspectos dos métodos empregados nas recentes campanhas da Europa podem fazer-se ressaltar os seguintes pontos:

- a) O modo como o tráfico auto de grande densidade convergia para os pontos de embarque e nós de comunicações;
- b) A reunião de enormes comboios navais e o assalto com grandes e especiais lanchas de desembarque, capazes de alcançar a costa de uma praia defendida;
- c) O congestionamento que costumava produzir-se nas cabeças de ponte;
- d) Do mesmo modo praticamente todo o movimento era obrigado a efectuar-se por estrada e via férrea canalizando em apertados lugares, como as cidades e as pontes.

Os movimentos pelo campo atravessado por tropas blindadas não deram o seu pleno resultado potencial pela necessidade prévia de descongestionar as linhas de comunicação antes de empreender qualquer avanço ulterior.

Que ocorreria se experimentássemos alcançar objectivos inimigos de lançamento de projecteis foguete e fábricas de bombas atómicas, empregando numa próxima guerra os mesmos métodos que foram eficazes no passado?

As circunstâncias que influirão numa próxima guerra

Guerra atómica — Se o nosso exército de invasão fosse considerado pelo inimigo como uma ameaça que justificasse o emprego de projecteis atómicos, a primeira coisa que o inimigo teria de pensar seria o seleccionar os seus objectivos para o seu ataque, pois a menos que o efeito destruidor destes projecteis seja limitado, pouco inteligente seria da parte do inimigo empregá-lo contra as nossas tropas avançadas, dado o perigo que representaria para as suas próprias tropas. Seria também pouco económico o uso de tal poder destruidor sobre objectivos dispersos. Escolher-se-ão, portanto, aqueles que sejam de mais alto interesse, militarmente falando; por exemplo, portos, nós de comunicações, grandes instalações e quartéis gerais permanentes.

O emprego do radar e os projecteis rádiodirigidos encontravam-se na sua infância na recente guerra; mas ainda assim se conseguiram excelentes resultados. Pode muito bem acontecer que a reunião de grandes comboios em qualquer lugar próximo a uma praia defendida resulte praticamente impossível sob as

Revista da Cavalaria

condições ou circunstâncias futuras. Um verdadeiro desembarque com grandes e apropriadas lanchas numa praia inimiga implicaria certamente uma tal quantidade de baixas, que tornariam proibitiva a operação.

Projecteis foguete de grande alcance

Seja qual for o futuro da guerra atómica, parece certo que os projecteis foguete de grande raio de acção aumentarão em número, tamanho e precisão. Considerá-los com evidente inexactidão como armas de flagelação e de pouco valor militar, equivale a ignorar o facto de que a V2 foi o primeiro modelo produzido de uma nova arma. Ainda assim, a sua dispersão em relação com o alcance foi bastante pequena. Muito me enganarei se a sua evolução nos próximos dez a quinze anos não der como resultado obter projecteis foguete que tenham alcances não de centos, mas sim de milhares de quilómetros, com uma precisão suficiente para bombardear objectivos tais como pequenas cidades e outras áreas super povoadas. Deste modo uma nova ameaça permanente haverá desta nova forma de artilharia de grande alcance, disparando projecteis até agora nunca sonhados, desde locais de lançamento fáceis de mudar e bem protegidos.

Não haverá descanso nesta ameaça ainda que calando a artilharia inimiga ou dificultando a sua observação. Os ataques por projectil foguete e de outra espécie poderão detonar com espoletas que explodem na proximidade do objectivo, a distâncias de antemão fixadas produzindo uma imensidade de estilhaços que ocasionará grandes perdas no pessoal não protegido e mesmo em viaturas. A superioridade aérea não evitará que os projecteis foguete ocasionem grandes prejuízos em lugares congestionados em condições semelhantes às da última campanha.

Por esta razão, se utilizamos os métodos da última guerra tal como foram descritos anteriormente, é quase certo que o avanço das forças seja detido antes de conseguir a ocupação dos objectivos finais. O engarrafamento que se produzirá devido às dificuldades de reabastecimento bastará para que se produza a detenção; mas além disso há que ter em conta outro factor, que é o da falta de surpresa, devido a que as tropas atacantes se limitam a linhas muito precisas de antemão fixadas. Não há necessidade de destacar a vulnerabilidade que ofereceria um exército agarrado ao transporte por estrada perante a contra ofensiva de uma força móvel capaz de se mover em todo o terreno e atravessar os cursos de água em carros anfíbios.

Métodos numa próxima guerra Características futuras

Para que as nossas forças terrestres pudessem actuar nas previsíveis circunstâncias futuras, cremos que deveriam possuir as seguintes características:

a) Zonas de embarque e bases no ultramar dispersas sobre largas faixas da linha costeira;

Revista da Cavalaria

b) Uma grande proporção de carros de combate anfíbios, se não se pudessem ter na sua totalidade. Isto refere-se não só aos carros, como também às viaturas blindadas que transportam pessoal, carros blindados que têm por missão passar os obstáculos, artilharia de apoio, comando e viaturas de reabastecimento. O radar e os projecteis de procura de objectivos, em vez de ter que destruir umas poucas lanchas de desembarque, que estavam cheias por completo, ver-se-iam no caso de enfrentar considerável número de anfíbios de diferentes características. O objectivo seria difícil de bater e a força de assalto desembarcaria desembarçada pela acção em vez de desembarcar da estreita passagem de uma barcaça de desembarque;

c) Para manter a mobilidade e a liberdade de acção nas praias, onde a concentração de homens e material estará debaixo do constante fogo dos projecteis foguete de grande alcance, e dos que explodem pela proximidade do objectivo, será preciso que todo o pessoal se ache protegido contra a onda explosiva e estilhaços (capacete de aço) e se mantenha disperso. De outro modo, a reunião de elementos para o ataque demorar-se-ia e obrigaria a uma paragem forçada;

d) A fim de evitar pontos tão vulneráveis como são os nós de comunicação, que estarão submetidos a bombardeamento constante, as forças deverão possuir uma mobilidade tal que lhe permita rodear os locais bombardeados deslocando-se praticamente em todo o terreno, tanto de dia como de noite. No conceito de forças blindadas inclui-se o de infantaria de acompanhamento, armas de apoio e viaturas de reabastecimento. Estas forças deverão estar sempre desembarçadas, pois toda a concentração ou congestionamento as tornarão expostas a severas perdas; não obstante deverão estar em condições de poder realizar tiros concentrados quando seja preciso. Esta capacidade de dispersão deve ser tal, que possa ainda ter resultado em plena escuridão;

e) O campo de acção de tais forças aumentar-se-ia consideravelmente se se conseguisse que pudessem atravessar grandes cursos de água, não necessitando das pontes, o que com isso se evitaria a passagem por estes pontos estreitos e se teria a vantagem da surpresa inerente a uma grande mobilidade.

Conclusões

As necessidades mais importantes — Mobilidade, dispersão, protecção blindada e firme resistência são as características mais importantes do tipo daquelas forças. A possibilidade de produzir a maior quantidade de fogo é fundamental.

Mobilidade — Não se deve esquecer a possibilidade de aumentar a mobilidade dos blindados, ainda que tal pareça um pouco fantástico. Dando facilidades de investigação e fazendo os sacrifícios financeiros necessários, não se pode duvidar que a ciência e a mecânica o cheguem a conseguir. Como ponto de partida teremos os nossos próprios aperfeiçoamentos na recente guerra, particularmente no caso dos anfíbios, pelo que se refere à sua blindagem e capacidade de actuar de noite. Muitos factos novos importantes nas armas de guerra não foram aceites em princípio porque na primeira guerra não deram todo o rendimento que deles se esperava. Os militares que propunham a adopção de uma

Revista da Cavalaria

arma nova, são os que mais tarde se opõem rigorosamente à sua substituição por outra mais nova. Ao Real Corpo Blindado não lhe acusa, todavia, a consciência de ter contrariado nenhuma das novas ideias que surgiram na passada guerra, tanto pela nossa parte como pela do inimigo. O desenvolvimento de tais ideias poderia ter talvez a chave da guerra do futuro.

Futuro do poder aéreo

A mobilidade e o poder aéreo encontram-se tão intimamente ligados, que é difícil considerá-los separadamente, se bem que um completo estudo do poderio aéreo esteja fora do fim deste artigo. É possível que o futuro desenvolvimento do radar torne proibitivo o emprego das tropas aerotransportadas tal como se conhecem actualmente, e os projecteis foguete de grande alcance possam substituir os bombardeamentos; mas a possibilidade de domínio do ar para dar mobilidade estratégica às forças aerotransportadas e blindadas não deve afastar-se tão facilmente. A mobilidade táctica das forças aerotransportadas é hoje, na realidade, a mesma que a do soldado de Infantaria, por maior que seja a iniciativa que o soldado aerotransportado desenvolva no emprego dos meios de transporte que captura. Isto, unido à sua limitada potência de fogo, obriga a procurar rapidamente a ligação com as forças de terra, e por isso, na última parte da campanha do noroeste da Europa se considerou como condição necessária para o emprego das forças aerotransportadas, que estas fossem lançadas dentro do alcance da artilharia de terra. Esta condição limitou as possibilidades estratégicas de tais tropas.

Se a potência de fogo e a mobilidade táctica das forças aerotransportadas puderem ser aumentadas, o seu campo de acção aumentaria bastante. Se fosse possível transportar forças blindadas ligeiras, a potência de fogo dos seus canhões de 75 mm. e de suas armas automáticas e a relativa imunidade conseguida pela mobilidade e surpresa, compensariam de certo modo a fraqueza da sua blindagem. Tais forças deveriam contar com armas de apoio e reabastecimentos conduzidos em blindados ligeiros, para gozar de completa mobilidade depois do desembarque aéreo.

Dificuldades técnicas

As dificuldades técnicas que oferecem os problemas da mobilidade são imensas, mas não insuperáveis. Enquanto se resolvem, outras coisas há que parecem mais fáceis de solucionar: melhores possibilidades anfibias, reforma radical nos motores, redução no peso, novos métodos para atravessar ou evitar os obstáculos (incluindo campos de minas) e capacidade para se deslocar e lutar durante a noite, são pontos a investigar para conseguir o grau de mobilidade requerida independentemente das estradas, e se é possível, das pontes, tanto de dia como de noite.

Revista da Cavalaria

Dispersão

A dupla necessidade de se dispersar para oferecer ao inimigo o menor alvo possível e ao mesmo tempo de concentrar os próprios fogos, acarreta enormes dificuldades à direcção táctica e de tiro. O aperfeiçoamento da rádio e outros meios de comunicação e navegação automática e de comando dos instrumentos de tiro não é, pois, uma exigência sem razão. A precisão na navegação através do campo, de dia e de noite, com fumo ou pó, é, desde logo, bastante importante.

Protecção blindada

Sob a ameaça de constantes ataques por projecteis foguete e com espoletas que os façam detonar no ar pela proximidade do objectivo, a única defesa consistirá na blindagem, a não ser que se permaneça debaixo da terra. É possível que os antigos exércitos com as suas grandes massas de infantaria sem protecção, as suas linhas de comunicação extensas, os seus vulneráveis quartéis gerais e grandes bases de reabastecimento, tenham terminado. Mas a imunidade completa exigiria tal peso de blindagem para resistir às novas armas, que criaria um sério conflito pelo que refere à mobilidade. A menos que se descubra uma nova substância que proporcione a mesma protecção com menos peso, haverá que decidir qual é a espessura mínima que se pode aceitar. Uma blindagem que proteja contra a onda explosiva ou os estilhaços de um empate próximo do maior projectil que se possa disparar correntemente no futuro campo de batalha, poderia ser o tipo mais apropriado. Com isso se evitaria um inútil aumento de espessura, ainda que o actualmente usado não possa ser apreciavelmente reduzido. Argumenta-se correntemente que a espessura da blindagem é um factor importante no moral das guarnições. Este argumento teve valor enquanto bastava uma blindagem mais grossa para resistir à maioria dos canhões anti-carro empregados. Mas então, a «bazooka» estava na sua infância como tipo de arma. O futuro desenvolvimento desta pequena arma no pelotão de Infantaria pode ser capaz de pôr o carro fora de combate, se bem que actualmente tal se anteveja a certa distância. Em tal caso, a espessura da blindagem não bastará para levantar o moral das guarnições. O aumento da mobilidade será então o melhor meio de conduzir a bom êxito a aproximação do inimigo.

Continuidade na mobilidade

A mobilidade, para ser efectiva, deve ser continua. Isto significa que as forças blindadas, qualquer que seja a sua mobilidade, seriam ineficazes se tivessem uma resistência limitada. Não é só necessário que os blindados estejam dotados de grande velocidade, mas também que mantenham todos os seus mecanismos em bom estado durante largos períodos de tempo. Da mesma forma que as máquinas, devem os homens ter uma grande capacidade de resistência e duração. As máquinas devem ser capazes de actuar de três a cinco mil milhas,

Revista da Cavalaria

sem rectificar os motores e capazes de actuar muitos dias com pouco cuidado da guarnição. Os homens devem dispor da maior comodidade possível. Porque não se há-de dar a um condutor de carro um assento tão cómodo como o de uma viatura ligeira?

O problema dos reabastecimentos

O reabastecimento de uma força de grande mobilidade como é a que tratamos deverá ser certamente difícil. O reabastecimento por viaturas acompanhando a força principal e à mesma velocidade e o reabastecimento pelo ar são questões que não foram por completo resolvidas. Se o correio para os Estados Unidos por meio de um elemento foguete chega a ser um facto, segundo nos diz a imprensa diária, o reabastecimento por foguetes às forças blindadas não será impossível. «Viver sobre o país» foi o método preconizado ao princípio para os carros em Inglaterra; mas logo não se praticou, excepto pelos alemães, que com êxito o empregaram em 1940. Uma mobilidade eficiente dentro de uma certa extensão, resolve os problemas do próprio reabastecimento.

Comparação com a frota naval

O ideal seria uma força terrestre tão móvel e tão capaz de se bastar a si própria como uma frota naval. Em tal caso, a guerra terrestre parecer-se-ia com a guerra marítima; mas é improvável que esse ideal possa ser conseguido. Sem dúvida quanto mais nos possamos aproximar desse ideal, maiores serão as probabilidades de êxito. De acordo com isso, o que se necessita é: uma força muito móvel relativamente pequena, completamente blindada e auto suficiente para actuar, dentro do possível, independentemente das clássicas linhas de abastecimento. A possibilidade de ataques atómicos não permitirá a mobilização lenta e o treino da vasta e completa máquina militar. O exército deve estar já altamente instruído e o pessoal cheio de entusiasmo para poder actuar rápida e decisivamente, salvando assim talvez o mundo de outro largo período de auto-destruição.

Desenvolvimento técnico e treino Preparação para o futuro

O problema prático que se apresenta é o de preparar-se para o futuro sem contar com outras armas que as do passado. A solução que propomos consta de duas partes:

a) A primeira relaciona-se com o E. M. e os técnicos: o primeiro, para que se manifeste claramente que é o que se necessita, e os segundos, para que os produzam. Com uma boa orientação, poucos problemas dos que anteriormente se mencionaram deixarão de ser resolvidos na era da desintegração do átomo.

Revista da Cavalaria

Entre fazer as coisas em grande e largo prazo, ou fazê-las no menor tempo possível, aceitando os perigos da investigação a curto prazo;

b) A segunda parte diz respeito à preparação intelectual do Exército para usar as novas armas quando estas tenham sido produzidas. Isto só se conseguirá por meio de leituras, discussões, instruções e, sobretudo, por meio de exercícios com tropas baseados sobre um novo «decálogo» para a instrução do Exército, cujas directivas deverá o E. M. publicar. Uma estreita ligação deverá manter-se entre as forças em campanha e os elementos que se relacionem com a evolução técnica.

P. R.



MANUTENÇÃO

III MILITAR IIIIIIIIIII

TELEF. PBX

3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem Moagem Comprimidos
Pão * e torrefacção de * Bolacha
Massas café Pão de Gluten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA CAXIAS ELVAS
GUARDA ÉVORA
PORTO RÉGUA VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO ♦ VIZEU ♦ ABRANTES ♦ AVEIRO
BEJA ♦ BRAGA ♦ BRAGANÇA ♦ CAS-
TELO BRANCO ♦ CHAVES ♦ COVILHÃ ♦ ESTREMOZ
FIGUEIRA DA FOZ ♦ LAGOS ♦ LEIRIA
LISBOA ♦ MAFRA ♦ PENAFIEL ♦ PENAMACOR
SANTARÉM ♦ SETÚBAL ♦ TANCOS

Bertrand & Irmãos, L.^{da}

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

Joalheria, Ourivesaria
e Relojoaria

“Casa das Bengalas”

Rua da Prata, 87, 89, 91 — LISBOA

No centro do quarteirão — Telef. 2 0256

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

Taças de Prata para prémios
desportivos

Em exposição permanente mais
de 1.200

BANACÃO

O MELHOR DOS
ALIMENTOS

Produto português para os portugueses

O BANACÃO é preferido para a 1.^a refeição
porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.^a refeição,
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,
porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

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



BUICK

O AUTOMÓVEL DE GRANDE CLASSE
E DE REPUTAÇÃO MUNDIAL

• • •

LISBOA

DINIZ M. D'ALMEIDA, L.^{DA}
Av. da Liberdade, 214-218

PORTO

CUNHAS & ALMEIDA, L.^{DA}
Avenida dos Aliados, 71

Frigidaire

O FRIGORÍFICO N.º 1 DA AMÉRICA

• • •

INSTALAÇÕES DOMÉSTICAS, COMERCIAIS
INDUSTRIAIS E DE ACONDICIONAMENTO
DE AR

• • •

LISBOA

DINIZ M. D'ALMEIDA, L.^{DA}
Avenida da Liberdade, 216

PORTO

CUNHAS & ALMEIDA, L.^{DA}
Avenida dos Aliados, 71

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

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares: ter-
restre utilizável 200 Ha. sendo 10 Ha.
de área coberta.

VIAS FERREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
roviária do país.

CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 13 km.

DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.

DOCAS DE ABRIGO — Sete, com 45 Ha.
de área molhada total.

CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL — Amplas e
convenientemente aparelhadas.

GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.

MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.

WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ .

Telefs. 32321 e 32322 • End. teleg. «Portlisboa»

Pneus novos e câmaras d'ar!

Todas as medidas em regime
livre! As melhores marcas do
mundo inteiro! Europeias:
Michellim e Mabor.
Americanas: **Goodyear, Kelly**
e outras.

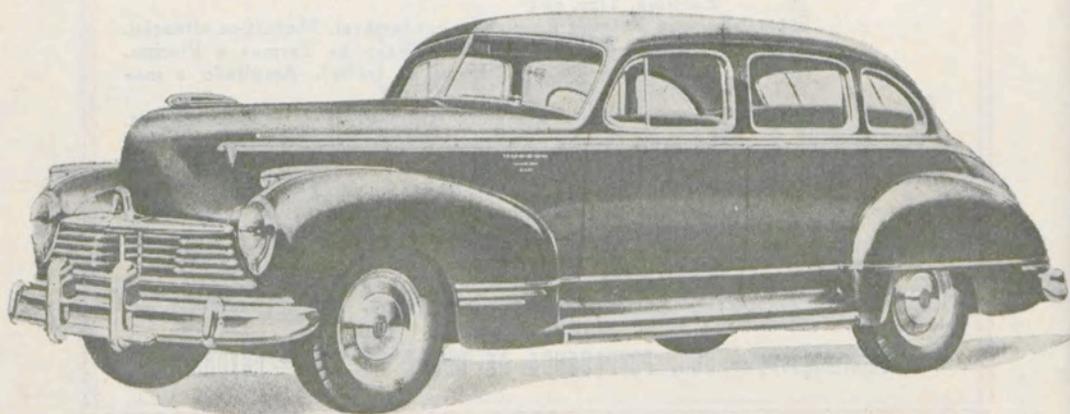
Ao dispor dos nossos estimados
clientes.

Pinto & Afonso L.^{da}

Rua do Saco, 38-40 (ao Campo de Santana)

Telef. 4 1579

O automóvel que reúne
as melhores características



HUDSON

Rapidez

Segurança

Economia

Resistência

Distribuidores exclusivos para Portugal:

S I C A L

Avenida da Liberdade, 115

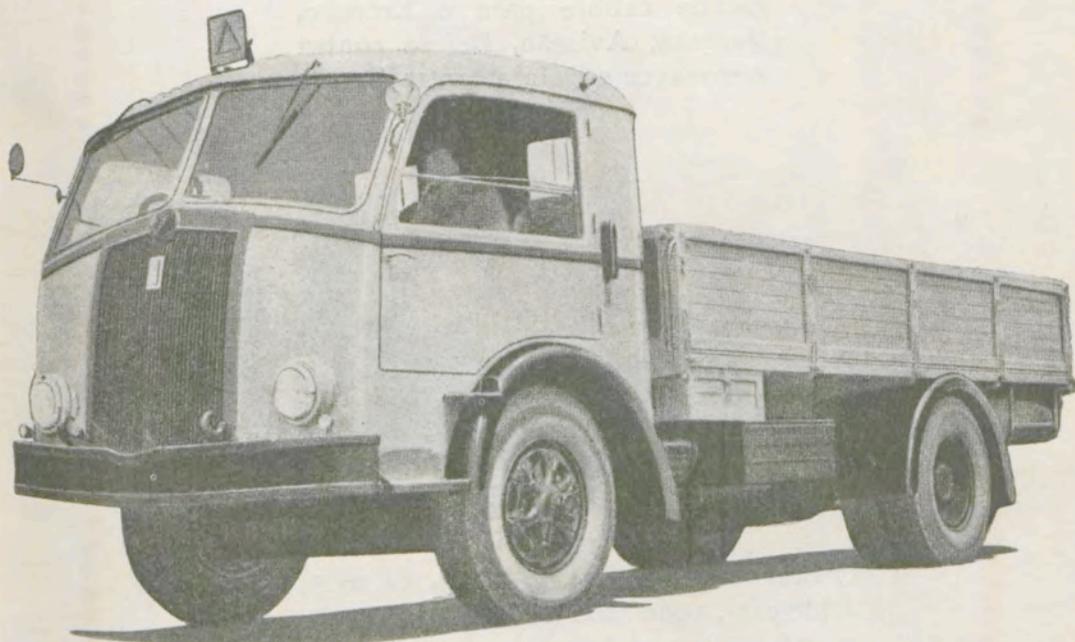
Telefone 3 3031

L I S B O A .

Camião a óleo pesado mod. 666 N-7

Carga útil Kg. 7.000

Peso rebotável Kg. 12.000



FIAT PORTUGUESA

(S. A. R. L.)



Avenida da Liberdade, 253

LISBOA

Telefone 41171-2

Avenida dos Aliados, 173

PORTO

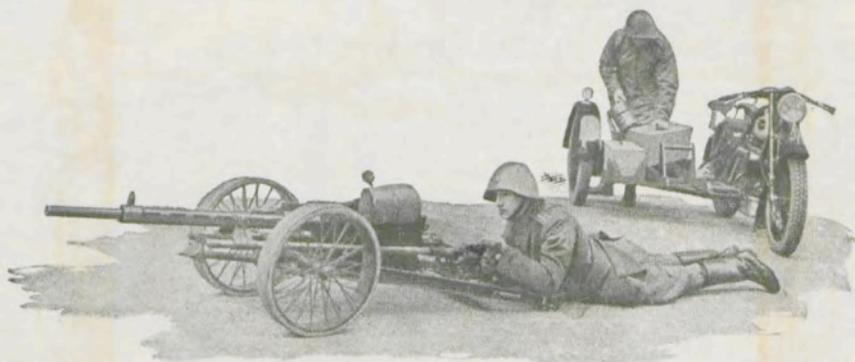
Telefone 1094

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^{mm}, 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

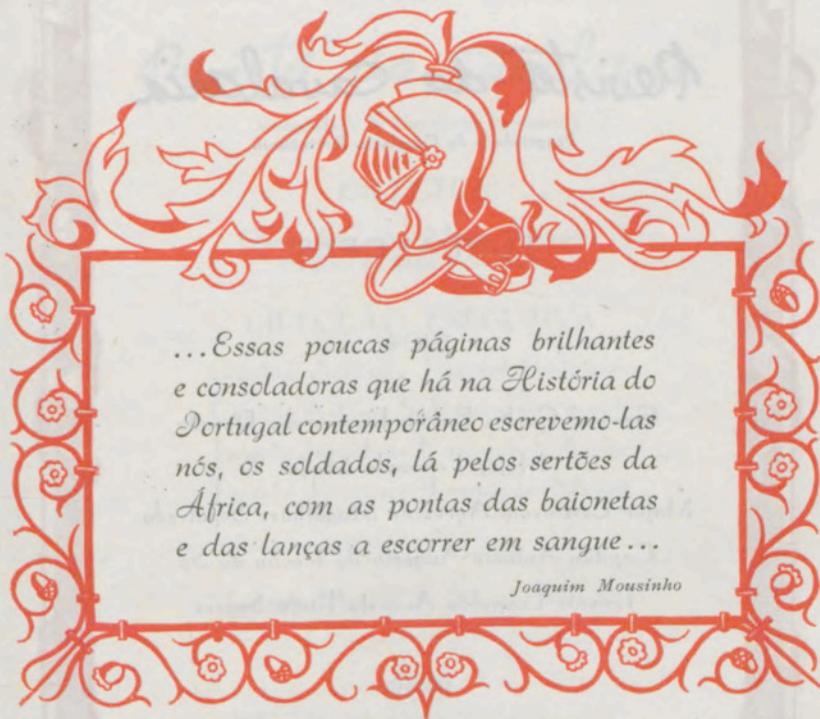
L I S B O A

ESTADO MAIOR DO EXERCITO

BIBLIOTECA

N.º ~~6678~~ 1204

Em 19 / 6 / 1947



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

Joaquim Mousinho



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

FUNDADORES

1904

General Carlos Bazílio Damasceno Rosado

Major Fernando Maya

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares

F.C.



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires
Director da Arma de Cavalaria

DIRECCÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues
Capitão António S. Ribeiro de Spínola
Tenente José João Henrique de Avelar
Tenente Francisco Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Tenente Manuel de Sousa Vitoriano

SEDE

DIRECCÃO 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 CULTO DA PÁTRIA	<i>Capitão Antônio Spinola</i>	69
CAÇADORES DE CARROS	<i>Ten.-Coronel Mário Palla</i>	72
O PELOTO DE CARROS NO ATAQUE	<i>Tenente Pinto Bessa</i>	76
HIPISMO:		
DUAS CONVERSAS COM O CORONEL GILLOIS	<i>Capitão Fernando Paes</i>	109
O BALANCEIRO CERVICAL ATRAVÉS DOS TEMPOS	<i>Alfons Manuel Cerqueira</i>	114
GIRO DE HORIZONTE POR SOBRE O HIPISMO NO RIO DE JANEIRO	<i>Brigadeiro Ruy de Meneses</i>	118
NOTICIÁRIO	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	124
O CAVALO E A SUA FERRAÇÃO	<i>Dr. Nunes Salvador</i>	127
JORNALS — REVISTAS — LIVROS:		
CANHÕES SEM RECUGO		129



Revista da Cavalaria

8.º ano-n.º 2

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Março

O CULTO DA PÁTRIA

No VIII Centenário da Tomada de Lisboa

*Nação que se esquece está condenada a morrer.
Nenhum estímulo moral, nenhuma crença radicada,
nenhuma esperança vivaz a prende à existência.*

JOÃO GRAVE



A ideia e sentimento de Pátria, tem sido e será sempre, através dos tempos, o mais forte estímulo da vitalidade dos povos e das suas qualidades heróicas.

Ainda, agora, na recente conflagração mundial se verificou, mais do que nunca, que a noção de Pátria tem profundas e insubstituíveis raízes no coração humano.

Só não alimentam o sentimento Pátrio os povos e raças que, por degenerescência fisiológica ou moral, perderam o precioso instinto da própria conservação.

Revista da Cavalaria

Afirmam os mais eminentes sociólogos que as consequências dos longos períodos de paz entre os povos, conduzem à letargia e ao abatimento das energias vitais da espécie.

A guerra — segundo o grande pensador Renan — é uma das condições de progresso, a chicotada que evita o adormecimento de um País, obrigando a mediocridade satisfeita de si mesmo, a sair da apatia.

Na realidade a História patenteia-nos largamente que o apogeu dos povos coincidiu sempre com o desenvolvimento das suas virtudes patrióticas e guerreiras, seguida de períodos de decrepitude e corrupção em que essas virtudes se apagaram.

Admitindo a veracidade deste pensamento, fortemente comprovado pela realidade viva dos factos, e na impossibilidade dos povos depurarem periódicamente as suas virtudes através de acções guerreiras, há que lhes avivar na remansidão da paz, a recordação dos tempos em que prodigiosamente combateram nos campos de batalha, e que os seus homens souberam baquear por amor radicado à independência e à liberdade da Pátria.

Não sofre contestação que os povos de educação cívica mais elevada, são aqueles onde o culto do passado está mais fortemente vinculado no sentir geral da Nação.

É, difundindo, entre as massas populares, o conhecimento das glórias das épocas passadas, que se eleva o grau de educação cívica e patriótica de um povo.

Só assim se avigora o amor próprio da Nação. Só assim é que nós, portugueses, sentiremos quanto de bravura e amor pátrio representam oito séculos ininterruptos de livre existência, durante os quais bastas dezenas de gerações de portugueses escreveram páginas rutilantes de glória, com o seu sangue, com a sua heroicidade, com o seu engenho, desenhando nos fastos da história iluminuras dos mais valorosos feitos de que se pode orgulhar uma Pátria.

Na hora em que Lisboa festeja o seu renascimento português, inaugurando simbolicamente as comemorações com um simulacro de combate no Castelo de S. Jorge, a Cavalaria Portuguesa tece

Revista da Cavalaria

um hino de glória a todos aqueles cavaleiros medievos que, guerreando pela cruz contra o crescente, reconquistaram aos mouros o sagrado território de Portugal.

Capitão ANTÓNIO SPÍNOLA





Caçadores de Carros

pelo Ten.-Coronel MÁRIO PALLA

O coração do caçador de carros deve sempre bater forte e sem sobresaltos, como a sua alma deve ser tão firme que tenha amor à vida sem temer a morte.

Foi em 1943, no decorrer das contra-ofensivas russas, que apareceram pela primeira vez e no exército alemão, homens especializados para a luta individual contra os carros, voluntários escolhidos entre carristas, sapadores de assalto e granadeiros blindados, de forma a compensar a impossibilidade de construir obstáculos anti-carro dotados do necessário armamento para neutralizar o avanço, que, por todos os lados fazia a massa de carros russa sobre as tropas alemãs, se bem que já em 1921 na campanha francesa do Riff os guerreiros mouros houvessem tido a ideia de lançar garrafas de gasolina, com mechas, sob os carros blindados que os franceses usavam então e que tinham os fundos de madeira.

Com a derrota dos alemães e as preocupações que um tão longo, quanto inquieto armistício tem trazido não permitindo um estudo detalhado sobre os meios técnicos empregados na guerra, nada por enquanto apareceu tratando do assunto senão uns breves artigos nas revistas alemãs de propaganda, ao tempo publicadas, mais com o fim de levantar o moral das populações do que para dar a conhecer a eficiência dos vários meios técnicos adoptados para procurar vencer o inimigo.

Revista da Cavalaria

Daqui a necessidade, para ventilar o assunto, de recolher entre o que foi publicado e o que se sabe dos carros quanto à sua técnica, forma de actuar, partes fracas da sua estrutura e das necessidades vitais das tripulações quando em acção, para coligir uns breves apontamentos sobre a caça aos carros por soldados ou pequenos grupos isolados.

Sabido, como é, que nunca os carros podem actuar isolados, mas no número mínimo de dois para que mutuamente se apoiem; sabido que, sempre, estes dois carros têm que conservar a ligação pela vista, não podem os caçadores actuar isoladamente sobre o que marcha à frente, tendo que o fazer ou simultaneamente sobre os dois ou primeiro sobre o que marcha na retaguarda porque a natural disposição do armamento é de apontado para a frente ou para um dos flancos e o caçador que actui sobre o da frente está naturalmente sujeito ao fogo da metralhadora do que marcha em apoio.

O ataque ao carro é feito por surpresa (e quanto maior for esta, mais probabilidades de eficiência pelo estado de tensão nervosa em que normalmente a tripulação se encontra quando marcha em observação e de abatimento moral quando sente a sua viatura forçadamente imobilizada) cegando primeiro a tripulação com o emprego de bombas de fumo de combustão e expansão rápidas e simultaneamente, ou com o lançamento de explosivos de choque sobre as lagartas para as deteriorar ou saltando o caçador para cima da parte trazeira do carro aplicar bombas magnéticas nas blindagens mais fracas — em geral as superiores e trazeiras —, introduzir na torre pelas fendas de arejamento ampolas de gases tóxicos que obriguem as tripulações a abrir as escotilhas para respirar, ou mesmo granadas de mão, ou lançando no compartimento do motor, pelas fendas de ventilação, granadas de mão ou ampolas de líquidos inflamáveis quando em contacto com o ar.

Como para isto é necessário possuir qualidades especiais, devem os caçadores de carros ser escolhidos entre os voluntários que mostrem ser os mais combativos, decididos, arrojados, dotados de invulgar agilidade e ainda, sobretudo, amantes da aventura perigosa, para que, depois de convenientemente instruídos, possam actuar com a eficiência desejada não devendo a sua altura ser superior a 1^m,75 para que possam saltar levemente para cima da parte trazeira do carro, que nunca tem menos de 1 metro a 1^m,30 de altura ao solo e em marcha a uma velocidade média de 6 a 10 km. por hora. Devem saber conduzir carros para poderem avaliar da sua velocidade e possibilidades de manobra para se esquivarem a tempo de serem esmagados quando não possam deitar-se em valas fundas e estreitas ou abrigar-se atrás de árvores grossas ou rochedos a pique.

Revista da Cavalaria

Os caçadores de carros não vão ao encontro destes, prevêem os pontos de passagem e aí, devidamente ocultos, aguardam-nos para depois se lançarem sobre eles.

Disto resulta a necessidade de saberem servir-se de elementos que os mascarem e ocultem para passarem desapercibidos às vistas da tripulação, que, tendo que se servir apenas dos periscópios, fica com muito fracas possibilidades de observação para objectivos reduzidos ou disfarçados.

A quando da abordagem, devem aproximar-se rapidamente da parte média lateral do carro, correndo ao lado dele, porque podendo este fazer com rapidez pião sobre um dos lados, evitam, acompanhando o carro, o ser apanhados pelas extremidades, além de que estão livres do fogo das armas fixas de bordo, que têm um ângulo morto muito apreciável e, no caso de um dos tripulantes abrir alguma escotilha lateral para fazer fogo pode este facto ser logo aproveitado para o lançamento de granada de mão ou ampola de gás para dentro da torre.

No caso de se servirem de minas anti-carro, imediatamente depois do cegamento da tripulação pelos fumos, lançarão a mina para debaixo da lagarta, pois o carro não estaca imediatamente e atirar-se-ão ao solo para evitarem os efeitos da explosão, se não tiverem tempo de se afastar rapidamente para o lado oposto da retaguarda. Em qualquer dos casos sacam rapidamente a sua arma de fogo para abaterem os tripulantes à medida que apareçam nas escotilhas para saírem.

Não deverão os caçadores de carros actuar isoladamente, mas em grupos de dois a seis homens para se apoiarem, ou atacarem simultaneamente o maior número de carros que se apresentem, embora marchando, como é usual, dispersos pelo campo, daí a necessidade que têm de conhecer as formações tácticas das unidades elementares do inimigo, para poderem atacar de preferência o carro do respectivo comando em primeiro lugar.

Os americanos, ingleses e russos fizeram uso dos caçadores de carros, embora sem este nome, utilizando pequenos grupos de soldados, em geral de dois, armados com armas portáteis susceptíveis de lançar projecteis-foguetes de grande velocidade inicial, os quais têm poder bastante para inutilizar os sistemas de rodagem e perfurar as blindagens normais da infra-estrutura dos carros, em média de 10 a 12 mm., com a faculdade de o mesmo grupo poder fazer tiros, normalmente até 200 jardas, para mais do que um carro sem saírem dos abrigos previamente escolhidos, embora o seu mascaramento não seja fácil depois do primeiro tiro.

Revista da Cavalaria

Quer, portanto, os caçadores de carros sejam do sistema alemão, quer do sistema dos aliados, o seu emprego deve ser estudado e cuidado, principalmente, pelas nações pequenas, pobres em carros, carburantes e material anti-carro e cuja topografia obrigue os carros inimigos à passagem em determinadas linhas, onde poderão ser construídos obstáculos simulação destes para os obrigar a demorar a velocidade de marcha e ficarem sujeitos à acção dos caçadores de carros, os quais, por consequência serão obrigados, para desenvolvimento das suas qualidades morais, físicas e técnicas a uma intensa ginástica especial que compreenda:

natação,
marcha acelerada através do terreno,
exercícios de decisão e agilidade,
luta corpo a corpo;

e uma instrução técnica que abranja:

condução auto e moto,
condução de carros de combate,
conhecimento da estrutura dos carros e seus pontos vitais,
armamento dos carros e seus ângulos mortos,
emprego de explosivos por combustão e por choque,
cegamento das tripulações, sua neutralização e eliminação,
emprego das armas portáteis anti-carro,
emprego das ampolas incendiárias e de gases e seus efeitos,
uso de granadas de mão e de minas anti-carro,
ocultação e disfarce,
meios de defesa contra o esmagamento e o tiro dos carros,
abordagem.





O pelotão de carros no ataque

pelo Tenente PINTO BESSA

I — Introdução

Para as tropas do C. C., dignas sucessoras das tropas a cavalo, exigem-se as mesmas qualidades apuradas de decisão, audácia e desembaraço requeridas pelas missões a que normalmente são chamadas a desempenhar. As condições especiais em que estas tropas têm que actuar, fechadas dentro dos seus carros, isoladas por assim dizer do exterior, a insuficiência da ligação e a velocidade, por vezes grande, em que decorre a acção, obrigam os homens dos C. C. a decidirem muitas vezes por si, a serem desembaraçados e rápidos nas suas decisões e bons conhecedores do material que utilizam.

O graduado de carros terá que possuir, mais que nenhum outro, aquelas qualidades, mas valorizadas com um acréscimo de conhecimentos técnicos e tácticos em relação à sua missão normal e que lhe permita, quando o momento o exigir, suprir a ausência do comando a que se subordina, isto é, estar habilitado a interpretar a ideia ou vontade

Revista da Cavalaria

desse mesmo comando. Tal ligação, porque dela se trata — a ligação espiritual — só pode obter-se numa tropa que tenha conseguido as qualidades que apontámos e com graduados nas condições já referidas.

*

Nas tropas de carros a Unidade Elementar de Combate é o Pelotão. Com efeito, o Pel. de C. C. é a menor Unidade de Carros a que se pode atribuir uma missão de combate.

Um Pel. de C. C. raramente combaterá sem ser incorporado no Esquadrão, salvo constituindo Destacamentos Mistos em que agrupa com Motorizados. Isolado, o Pel. tem muito fracas possibilidades de manobra e não está em condições de prover às suas necessidades mais prementes, quer de combate quer de vida.

II — Possibilidades tácticas e técnicas do Pel. de C. C.

O Pel. de C. C. compõe-se em regra de duas ou três Secções conforme tem cinco ou três carros. No Pel. a cinco carros há duas Secções a dois carros e o carro do Comandante de Pel. No Pel. a três carros cada carro constitui uma Secção e há, portanto, três Secções. O Pel. a quatro carros, menos empregado, mas que também apareceu nesta Guerra, tem duas Secções a dois carros cada, sendo uma das Secções constituída pelo carro do Comandante de Pel. que leva sob o seu comando um outro carro.

A escolha do número de carros que compõem um Pel. baseia-se sempre, afinal, na economia de graduados.

O Pel. de C. C., com os elementos de que dispõe e que o caracterizam como Unidade Elementar de Combate, tem manifesta incapacidade para a Manobra. Para manobrar não se poderão separar ou afastar demasiado as Secções que compõem o Pel. porque, deste modo, ficariam isoladas, incapazes, portanto, de cumprir eficazmente qualquer missão de combate. Por falta de apoio, toda a sua acção ficaria seriamente comprometida.

Devemos concluir que para o Pel. de carros o ataque ficará tácticamente muito simplificado e que as atenções do Comandante de Pel. deverão recair, antes, muito principalmente, sobre a boa utilização do terreno, o bom emprego das armas, o bom funcionamento e a disciplina

Revista da Cavalaria

das Transmissões. O Comandante de Pel. deve possuir, não só os conhecimentos tácticos que o habilitem a bem desempenhar a sua missão, mas, sobretudo, os conhecimentos técnicos suficientes para que o material do seu Pel. se apresente nas melhores condições possíveis, no momento decisivo do emprego dos seus carros. Deve observar e fazer cumprir todas as regras de combate, das quais depende principalmente o êxito da acção do seu Pel.

O Comandante de Pel. deve ser, acima de tudo, um técnico.

*

Com as características do material blindado a progressão através de T. T. pode fazer-se a uma velocidade média de 7 ou 8 quilómetros por hora para os tipos de carros mais lentos e até cerca de 20 quilómetros por hora para os carros mais velozes.

As Transmissões no Pel. durante o ataque, são feitas pela T. S. F., de cuja eficiência depende uma ligação perfeita, durante a acção.

No emprego dos C. C. convém lembrarmo-nos sempre que, embora as possibilidades T. T. do material blindado sejam grandes, no entanto, como este material é bastante pesado em relação ao seu motor, o esforço dispendido na progressão através do terreno é muito grande. Por muito bom que seja o material, um certo número de pequenas afinações, antes e depois da acção, são absolutamente indispensáveis e devem ser consideradas como normais. Este factor é muito importante e quem o desprezar terá muitas decepções com os C. C. Pelo contrário, cuidados criteriosos naquele sentido, mesmo com um pouco de sacrifício em tempo, permitirão ao Material Blindado, fornecer todo o rendimento que dele esperamos.

III — O Pel. de C. C. no ataque

Sabido como é, que as Unidades de Carros pelas suas características de potência de fogo, de mobilidade e de blindagem, são especialmente aptas para as acções ofensivas e que são princípios fundamentais do seu emprego, a acção em massa e o esforço numa só direcção, podemos sintetizar, para o Pel. no ataque, estes princípios genéricos, numa só palavra — coesão.

No ataque, o Pel. actua pelo Fogo e Movimento. Dentro da Secção cada carro progride apoiado pelo fogo do outro. Dentro do Pel. cada

Revista da Cavalaria

Secção progride apoiada pelo fogo da outra. É combinando estas acções de fogo-apoio — com as de movimento-progressão — que o Pel. no ataque vai neutralizando as sucessivas resistências inimigas que se vão revelando.

São missões de ataque do Pel.:

- *Na ofensiva:* neutralizar as sucessivas zonas de terreno na sua frente até ao último objectivo que lhe foi indicado.
- *Na defensiva:* tomar parte em contra-ataques.

No ataque o Pel. de C. C. pode estar incorporado em tropas que façam parte do 1.º Escalão ou nas que pertençam ao 2.º Escalão e assim varia a sua missão.

Se o Pel. ataca em 1.º Escalão deve fazê-lo com rapidez e decisão por forma a obter ao máximo o efeito da surpresa, fundamental no ataque de carros. Deve aproveitar o mais possível o terreno para observar os objectivos que sucessivamente vai escolhendo e neutralizando e desprezar as pequenas resistências. Deve ter como preocupação principal a destruição dos anti-carros, dos C. C. e da Artilharia e comandos do inimigo. Neste Escalão, será usado ao máximo o princípio do Fogo e Movimento.

Contra as pequenas resistências inimigas utiliza-se a acção de esmagamento. Estão neste caso as armas automáticas que embora se não possam opor à progressão dos C. C. devem, no entanto, ser destruídas para que os seus serventes as não utilizem contra as tropas apeadas ou motorizadas que sigam à retaguarda no 2.º Escalão.

Quando o 1.º Escalão atingiu o objectivo que lhe foi determinado os carros do Pel. devem manter-se excepcionalmente vigilantes pois é bem sabida a incapacidade dos C. C. para ocupar o terreno e precisamos não esquecer que, até os apeados ou os motorizados chegarem com o 2.º Escalão os carros do 1.º Escalão estão seriamente comprometidos e sujeitos aos contra-ataques do inimigo. É essa a altura crítica do ataque e aquela em que a protecção da aviação se torna mais necessária. Os Pel. em 1.º Escalão nestas circunstâncias como precaução contra a Artilharia inimiga não param e devem antes patrulhar o terreno à frente e nas imediações ou conforme as ordens recebidas reunir-se para atacar novo objectivo. Se com os carros deste Escalão seguem como é costume sapadores, por pequeno que seja o seu número, a crise fica

Revista da Cavalaria

atenuada se bem que só passe com a ocupação do terreno feita pelos apeados ou motorizados do 2.º Escalão.

Se o Pel. ataca em 2.º Escalão irrompe pela brecha aberta pelo 1.º Escalão e terá a seu cargo a redução das pequenas resistências nomeadamente as armas automáticas ou quaisquer outras que não forem neutralizadas pelo 1.º Escalão. Para tanto, progride de coberto em coberto sem perder nunca a ligação com as tropas que apoia — os apeados ou os motorizados —. Facilita-lhes a progressão protegendo-os e apoiando-os com os seus fogos e até, se as circunstâncias o exigirem, combinando com eles acções conjuntas para neutralizarem resistências inimigas que não puderam ser vencidas pelos carros.

Formações de ataque do Pel. de Carros:

As formações de ataque do Pel. devem, por um lado, ser profundas para permitir a continuidade de esforços, e por outro, devem também ser abertas, para que todas as armas possam, sendo necessário, fazer fogo simultaneamente. Devem ainda as Formações ser facilmente manejáveis para se adaptarem, constantemente, à missão e ao terreno durante a progressão.

No ataque, as formações do Pel. podem ser essencialmente em profundidade ou em largura ou, o que acontece mais geralmente, resultarem da combinação das duas características com o predomínio de uma delas, conforme a missão, o terreno e as circunstâncias.

As formações que melhor se prestam ao apoio mutuo das Secções do Pel., são as formações em linha — largura —, e as mais aptas para o apoio mutuo dos carros entre si dentro do Pel., são as formações escalonadas — profundidade —.

As formações em profundidade são as mais aptas para manobrar resistências inimigas, mas têm o inconveniente de reduzir a frente de ataque do Pel. ou de obrigar a aumentar bastante os intervalos entre os carros da frente que é o que geralmente acontece.

Com as formações em largura passa-se exactamente o contrário — menor capacidade para manobrar mas permitem menores intervalos entre os carros.

Os intervalos entre os carros do Pel., dependem do terreno e da missão, e são limitados pelas possibilidades de observação e de tiro, do material a empregar e pelas necessidades de ligação pela vista.

Pelo que temos conhecimento, parece poder atribuir-se para intervalos entre os carros do Pel. no ataque, 50 metros, podendo até mesmo

Revista da Cavalaria

chegar a 100 metros como acontece nas formações essencialmente profundas. Essas formações têm necessidade de se abrir para manter, na medida do possível a frente de ataque do Pel. com menor número de elementos na frente.

As distâncias entre os carros devem permitir a combinação dos apoios de fogo e a observação no interior do Pel. Dependem, tal como os intervalos, do terreno, da missão e das possibilidades do material e o seu limite máximo será, no combate, sem prejuizo da ligação pela vista, o alcance eficaz das armas.

No ataque, a distância entre os carros do Pel., pelo que sabemos parece poder variar até 100 metros nas formações essencialmente profundas.

São formações, mais geralmente empregadas, do Pel. de Carros no ataque:

- o Triângulo direito ou invertido;
- a Linha;
- o Escalão sobre a direita ou sobre a esquerda;
- um Dispositivo essencialmente profundo, em que o Pel. constitui ele próprio a sua reserva, dispondo-se em linha de Secções ou em coluna de Secções.

— Formação em Triângulo:

Nesta formação os carros, intervalados cerca de 50 metros, escalam-se para um e outro lado do carro do Comandante de Pel. e para a frente ou para a retaguarda dele conforme se trata de triângulo invertido ou direito. A distância entre os carros, nesta formação, é cerca de 50 metros com tendência para aumentar. Vemos, portanto, que o Pel., nestas condições atacará numa frente aproximada de 250 metros e com uma profundidade cerca de 150 metros com tendência para aumentar. Os carros dos Comandantes de Secção situam-se de um e outro lado do carro do Comandante de Pel. e são, em qualquer dos dois casos, os mais próximos dele.

A formação em Triângulo com o vértice para a frente, parece ser, para o Pel. de Carros, a formação mais característica de ataque. Nesta formação o Pel. pode fazer fogo com todas as suas armas simultaneamente, prestando-se ao apoio das Secções — goza das propriedades das formações abertas —, pela sua profundidade, embora não muito grande,

Revista da Cavalaria

presta-se ao apoio mutuo dos carros entre si e é apta para manobrar — goza das propriedades das formações profundas —.

O lugar do Comandante de Pel. na formação deve permitir-lhe uma boa observação.

Esta formação parece, pois, pelas suas características, a combinação mais equilibrada entre as propriedades das formações abertas e as das formações profundas.

O Triângulo com o vértice para a retaguarda só difere nas possibilidades de observação do Comandante de Pel. que são inferiores. De resto, o Comandante de Pel. na formação em Triângulo pode situar-se também em qualquer dos outros dois vértices conforme as necessidades de observação o aconselharem.

— Formação em Linha:

A formação do Pel. em Linha não é mais do que uma modalidade da formação em Triângulo, em que os carros seguem uns ao lado dos outros intervalados cerca de 50 metros, o que dá uma frente aproximada de 250 metros.

Esta formação é a que melhor se esquivava ao ataque inimigo pela sua pequena profundidade, mas tem o inconveniente de ser aquela que menos se presta ao apoio recíproco dos carros.

Na formação em Linha, o Comandante de Pel. situa-se no centro e os Comandantes de Secção, a seguir, de um e outro lado.

O emprego mais conveniente desta formação será, certamente, na passagem de uma crista.

— Formação em Escalão:

Quando o Pel. de Carros no ataque se encontra ameaçado de flanco, toma a formação em Escalão sobre a direita ou sobre a esquerda conforme o flanco ameaçado.

Nesta formação os carros escalonam-se intervalados cerca de 50 metros e distanciados cerca de 50 metros, o que dá para o Pel. uma frente aproximada de 250 metros e uma profundidade igualmente de 250 metros aproximadamente.

A formação em Escalão pode considerar-se uma formação aberta e profunda ao mesmo tempo, tendo a vantagem do Pel. poder fazer fogo simultaneamente com todas as armas tanto para a frente como para o flanco ameaçado.

Revista da Cavalaria

Nesta formação o Comandante de Pel. segue na frente do dispositivo e os Comandantes de Secção seguem escalonados na frente das suas Secções.

— *Formações essencialmente profundas:*

O Pel. de Carros pode ainda adoptar um dispositivo de ataque essencialmente profundo, em que constitui, ele próprio a sua reserva, dispondo-se para isso em linha de Secções ou em coluna de Secções.

Neste dispositivo o carro do Comandante de Pel. segue na frente com mais dois carros que, conforme a formação, são ou não da mesma Secção. Os dois carros restantes seguem atrás escalonados para dentro do dispositivo.

Se o Pel. ataca em Linha de Secções, seguem na frente os carros dos Comandantes de Secção e ao centro e ligeiramente à frente deles, o carro do Comandante de Pel. O intervalo entre os carros é cerca de 100 metros. Os restantes dois carros seguem atrás dos seus respectivos Comandantes de Secção, distanciados cerca de 100 metros e escalonados aproximadamente de 50 metros para dentro do dispositivo.

A coluna de Secções é semelhante a este último dispositivo com a diferença que segue agora uma Secção na frente e outra na retaguarda. O Comandante de Pel. segue no centro do dispositivo e os Comandantes de Secção à direita das suas Secções.

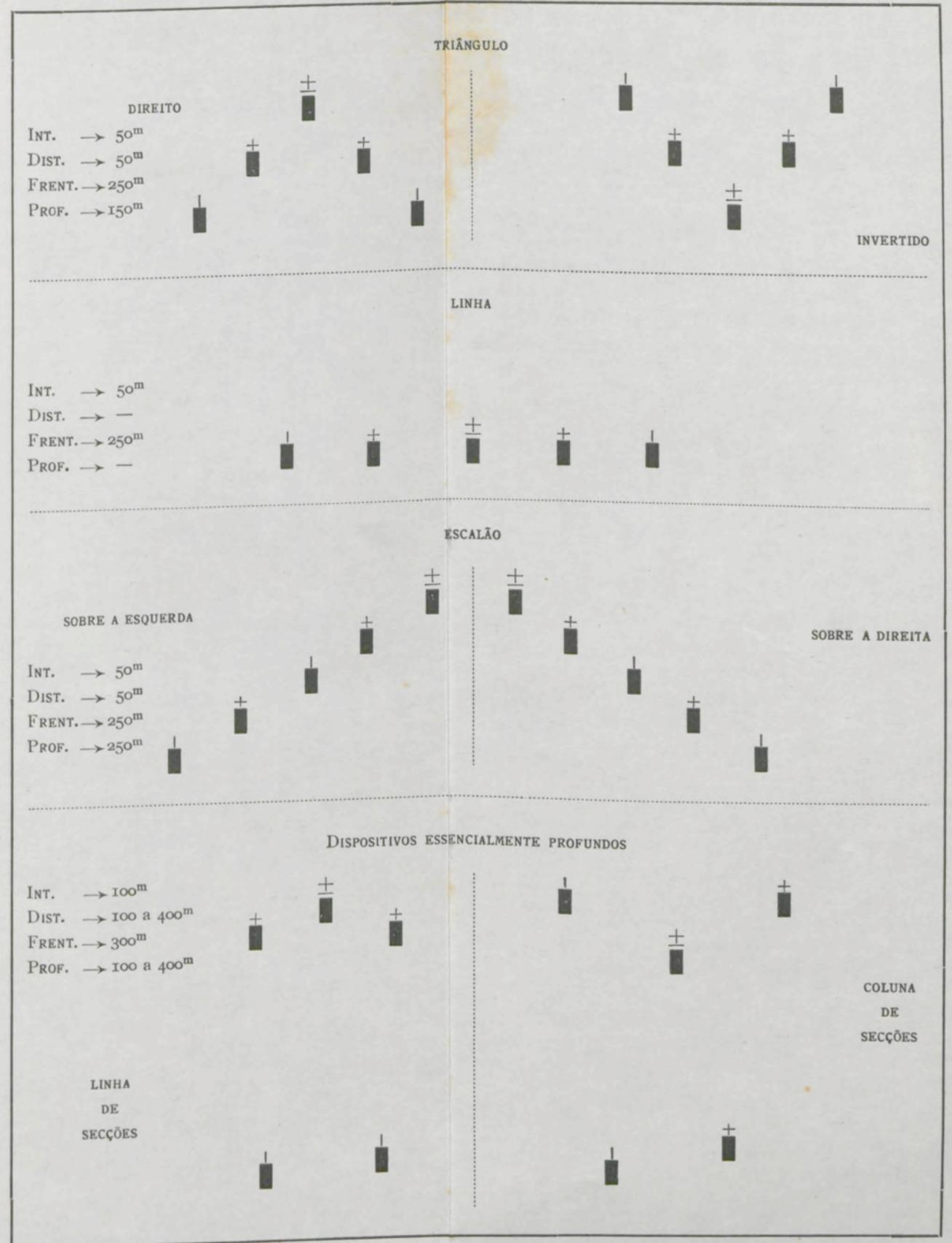
Qualquer destes dois dispositivos dá ao Pel. uma frente de ataque de 300 metros aproximadamente e uma profundidade cerca de 100 metros que tende sempre a aumentar.

Conforme o dispositivo adoptado, Linha ou coluna de Secções, a missão de apoio é desempenhada quer pelas segundas viaturas que precedem os Comandantes de Secção, quer por uma das Secções em proveito da outra. As viaturas de apoio contribuem também, com o seu escalonamento para a segurança dos flancos.

Estes dois últimos dispositivos que considerámos, pela sua profundidade, permitem uma boa combinação dos apoios de fogo e da observação dentro do Pel.

A coluna de Secções, por ser essencialmente profunda e pela posição relativa das Secções, é um dispositivo especialmente apto para manobrar.

Estes dispositivos muito profundos têm, contudo, o inconveniente de obrigar a aumentar os intervalos, para se manter quanto possível a frente de ataque, em prejuizo da coesão entre os elementos do Pel.



Revista da Cavalaria

Acerca das formações do Pel. de Carros no ataque parece poder concluir-se que nunca devem ser rígidas, mas antes adaptar-se constantemente ao terreno e à missão.

Por isso, durante o ataque, efectuam-se mudanças de formação, muitas vezes até sem indicação superior, mas que as circunstâncias e o contacto com o terreno nos aconselham.

De resto, o Pel. de carros no ataque, pode dizer-se que não tem formações mas sim dispositivos.

As possibilidades do material a empregar vêm ainda influenciar a escolha das formações a adoptar, pois podem fazer variar os intervalos e as distâncias entre os carros.

As características dos carros podem, só por si, justificar ou condenar o emprego de um determinado dispositivo.

*

Antes de iniciar o ataque, o Pel. de carros ocupa sempre uma posição — a Posição de Partida — donde observa o terreno e prepara o seu material para atacar. A Posição de Partida deve permitir um espaço suficiente para o Pel., na formação em que vai atacar, um fácil mascaramento para protecção contra as vistas aéreas e terrestres, fáceis entradas e fáceis saídas da Posição para permitir a saída na formação de ataque e existência de água nas proximidades.

A Posição de Partida deve ser rapidamente ocupada para que o Pel. se não denuncie nem perante o inimigo terrestre nem à aviação pela aglomeração. Na Posição de Partida os carros não deverão estar muito juntos no mínimo 25 metros que é a distância aconselhável para se obter uma certa dispersão contra as concentrações de Artilharia.

A Posição de Partida não deve situar-se a mais de aproximadamente 3.000 metros do inimigo para que se não comprometa a acção da Surpresa num percurso demasiado longo antes de se dar o choque.

O Pel. quando sai da Posição de Partida, já na formação de ataque, vai alargando os intervalos conforme for aconselhável e passa pouco depois pelo limite anterior da Base de Ataque, limite a partir do qual estará sob as vistas e os fogos do inimigo.

Antes do ataque, quando o Pel. chega à Posição de Partida, o que deve fazer quanto possível de noite e com a maior cautela, o Comandante de Pel. faz o seu Reconhecimento logo que possa e de um local onde tenha a certeza que não é visto procurando aí, pela observação

Revista da Cavalaria

directa e conforme as ordens que recebeu, ficar com uma ideia o mais nítida, detalhada e precisa da situação e do terreno por forma a poder dar as suas ordens. É indispensável que o Comandante de Pel. esteja bem integrado na missão do seu esquadrão.

Feito isto, chama os seus Comandantes de Secção e esclarecendo-os o mais possível, dá-lhes as suas ordens.

Nestas condições o Comandante de Pel. indica aos Comandantes de Secção :

- A direcção de ataque;
- Objectivo ou objectivos sucessivos;
- A formação adoptada;
- A missão do Pel. e por alto a missão do Esquadrão;
- Hora H e H-x;
- Zona de acção de cada Secção;
- Fará notar aos seus Comandantes de Secção os compartimentos do terreno por forma a indicar-lhes os lanços da progressão durante o ataque;
- Nas ordens que der o Comandante de Pel. terá em consideração que os carros possam manter o mais possível a ligação pela vista;
- Combinará se o tiver a fazer o indicativo dos Postos e a frequência em que as T. S. F. do Pel. vão trabalhar;
- Por último, indicará também, se lhe for possível, o Local de Reagrupamento para onde o Pel. deve seguir à sua ordem depois de atingir o objectivo.

Feito o Reconhecimento e dadas as ordens o Comandante de Pel. e os Comandantes de Secção dirigem-se para o seu Pel. a fim de orientarem os trabalhos de mascaramento e a disposição dos carros já na formação de ataque para que a surpresa seja completa. Mandam ultimar os preparativos ou cuidados que os carros requeiram e requerem-nos sempre antes de entrar em combate.

O Comandante de Pel. à hora H-x recebe ordem do Comandante do Esquadrão onde está incorporado para começar o ataque e imediatamente faz sair o seu Pel. da Posição de Partida a fim de ultrapassar o limite anterior da Base de Ataque à hora H. A saída do Pel. da Posição de Partida constitui o primeiro momento crítico do ataque; o segundo

Revista da Cavalaria

será, como já vimos, depois de atingido o objectivo e enquanto não chegam os apeados ou os motorizados do 2.º Escalão. Naquele momento, de facto, a saída tem que ser o mais rápida possível para não comprometer irremediavelmente a acção da surpresa e para que os carros não sejam facilmente batidos logo no início do ataque. O Pel. começa a alargar os intervalos entre os seus carros até que a sua formação de ataque ocupe a frente devida.

Se o Pel. segue em 1.º Escalão já vimos que não tem mais que progredir sem outras preocupações, mas se segue em 2.º Escalão e se recebe a missão de apoiar os apeados ou os motorizados então essa cooperação constitui preocupação constante que se manifesta, logo de início, pela partida feita a horário e continua sempre durante o ataque, regulando os carros os seus lanços pelos das tropas apeadas ou motorizadas.

Os carros do Pel., nestas condições, apoiam constantemente com os seus fogos as tropas que protegem, e devem ter o máximo cuidado na execução dos fogos de metralhadora por causa dessas mesmas tropas. O Pel. de carros que segue em 2.º Escalão, e que apoia com os seus fogos o Pel. que segue na sua frente em 1.º Escalão, irá afastado dele de uma distância variável que é função do apoio de fogos a dar, do terreno e da liberdade de acção a manter. Em geral essa distância é da ordem dos 500 metros.

No decorrer do ataque o Pel. pode encontrar várias espécies de resistências a neutralizar e de objectivos a bater. Vamos considerar cada um desses casos:

— O Pel. de carros contra pessoal e armas automáticas:

Contra pessoal e armas automáticas o Pel. actuará pela acção da surpresa, massa e esmagamento procurando sempre que possível abrir fogo de metralhadora sobre pessoal inimigo. Os carros não se detêm com semelhantes objectivos mas não deixam de procurar pôr fora de combate os serventes das armas automáticas com o fogo das suas metralhadoras e de, por esmagamento, destruir essas armas. Desse modo, os carros terão impedido que qualquer servente inimigo que tenha ficado ileso, ou até mesmo outros que tenham conseguido ocultar-se, possam utilizar de novo a arma abandonada. Terão assim aberto caminho aos motorizados ou aos apeados.

Revista da Cavalaria

— O Pel. de carros contra um anti-carro :

O anti-carro é sem dúvida nenhuma dos piores inimigos dos C. C. Toda a acção do Pel. durante o ataque terá que ser orientada com esta preocupação. A experiência tem provado que é de admitir a proporção de três a quatro carros por canhão anti-carro e que, portanto, contra um anti-carro não parece aconselhável empregar um efectivo inferior a um Pel. de carros. Contra o anti-carro que lhe apresente o escudo de frente, o Pel. utiliza os seus fogos de canhão com o intuito de inutilizar a arma ou pôr a guarnição em fuga que depois bate com fogos de metralhadora. Se o anti-carro se apresenta de flanco, então tentará com os seus fogos de metralhadora aniquilar ou pôr em fuga a guarnição da arma inutilizando esta última, depois, por acção de esmagamento.

Quando um só Pel. de carros tenha que enfrentar um canhão anti-carro deve de preferência manobrá-lo se o terreno permitir. O Comandante de Pel. com uma das Secções fixa o anti-carro de frente com fogos de canhão, e até de metralhadora se as circunstâncias o aconselharem, ao mesmo tempo que, cegando o adversário com fumos envia a outra Secção para manobrar o anti-carro e procura aparecer-lhe de flanco e de surpresa. Esta outra Secção tentará ocultar ao máximo a sua progressão até ao momento de aparecer de flanco e bater com fogos de metralhadora a guarnição do anti-carro destruindo depois a arma por esmagamento. O combate do anti-carro feito deste modo é o mais corrente pois é menos de admitir que aquelas armas possam ser neutralizadas apenas com uma acção de frente a não ser que os carros possam apontar as suas armas e fazer fogo sobre o anti-carro antes que este os tenha visto.

Se um carro na sua progressão desemboca inesperadamente mesmo nas proximidades do anti-carro, então não pára mas antes, fazendo fogo de metralhadora para dificultar a pontaria ao inimigo, lança-se com a máxima velocidade que puder sobre o anti-carro usando a acção do esmagamento.

— O Pel. de carros contra C. C. inimigos :

Contra C. C. inimigos, o Pel. empregará o fogo dos seus canhões feito com munição perfurante ou simultaneamente perfurante e explosiva, e, da mesma forma que para o combate ao anti-carro, os carros param e abrigam-se para fazer fogo. Só se empregará a metralhadora no

Revista da Cavalaria

combate ao carro inimigo quando a sua guarnição esteja a descoberto ou tenha apeado para reparar alguma avaria. No combate entre carros convém não esquecer nunca que a vantagem está dos que primeiro pararem, abrigarem e fizerem fogo com o inimigo ainda em movimento.

— *O Pel. de carros contra a Artilharia inimiga:*

Se de um ataque resultou rotura da frente inimiga e se um Pel. de carros chega ao choque com a Artilharia do adversário e ela própria se vê obrigada a abrir fogo contra os carros, o Pel. orienta-se por forma a que os seus carros nunca se apresentem na frente das bocas de fogo.

É sabido que o material de Artilharia, pelas suas características, é lento nos seus deslocamentos da pontaria em direcção e em elevação por isso que não é normal nas missões que lhe são atribuídas constantes e rápidos deslocamentos daquela natureza. Desta forma, conclui-se imediatamente as vantagens que advêm para os carros que nunca se colocuem no plano de tiro daquelas armas. Os carros farão fogo de canhão se as guarnições das bocas de fogo estiverem abrigadas pelos escudos ou com outra protecção e fogo de metralhadora contra os serventes quando puderem atacar de flanco.

— *O Pelotão de carros contra obras de fortificação permanente:*

Os carros podem colaborar no ataque a obras de fortificação permanente, mas devemos assentar desde já que esse ataque se reveste de uma forma em nada parecida com a arrogante e decidida progressão dos carros em terreno livre. Pelo contrário, uma acção daquela natureza necessita uma metódica e eficiente cooperação dos carros com os elementos que com eles constituem Grupos de Combate.

Tais Grupos destinados a combater obras de fortificação permanente podem ser constituídos por:

- 1 Pel. C. C.;
- 1 Pel. de At. reforçados;
- 1 Secção de Sapadores de Assalto.

Um Grupo de Combate com esta constituição encarregado de atacar uma fortificação actua sempre em cooperação com a Artilharia.

Revista da Cavalaria

Um ataque desta natureza a uma fortificação consiste :

- primeiro, em isolar a fortificação ;
- e depois, atacá-la com o Grupo de Combate.

O isolamento da fortificação é feito pela Artilharia que, com granadas fumígenas, cega as defesas imediatas e bate a Artilharia inimiga e por meio dos Atiradores que com as suas armas pesadas batem os acessos à fortificação e às forças que existam entre a fortificação e as outras que lhe sejam vizinhas. As próprias seteiras devem ser batidas pelos Atiradores.

Em seguida o Grupo de Combate passa ao ataque apoiando-se as duas Secções de Carros mutuamente, por forma a que enquanto uma progride a outra apoia a primeira com os seus fogos. Os Atiradores e os Sapadores de Assalto progridem protegendo-se com os carros até às proximidades da obra. Então, enquanto uma Secção de carros apoia, vigiando a obra, o terreno vizinho, os anti-carros e as metralhadoras que porventura se manifestem, a outra Secção de carros ataca, envolvendo a fortificação, e dirige os seus fogos sobre as seteiras, as cúpulas e as entradas por forma a facilitar a aproximação dos Atiradores e dos Sapadores de Assalto. Os Atiradores ocupam agora o terreno próximo à fortificação e os Sapadores com explosivos destroem as torres das armas e as portas de acesso obrigando a guarnição a render-se.

*

No final do ataque, se houve sucesso, podem dar-se dois casos : o inimigo recompôs-se e será necessário arranjar novas forças para realizar novo ataque ou o inimigo não chegou a poder refazer-se e, pelo contrário, está até em desorganização. Se este último caso se der, pode acontecer que o Pel. de carros, no final do ataque receba uma missão de Exploração do Sucesso. A maior parte das vezes acontece que não há tempo para se substituírem as forças que atacaram e são elas próprias que executam aquela missão e até mesmo a Perseguição.

Os sub-agrupamentos tácticos

Não são mais do que Agrupamentos Carros-Apeados ou Motorizados de carácter permanente ou eventual. Em geral, cada Pel. de carros

Revista da Cavalaria

andarรก agrupado com uma Secção de Atiradores e um Grupo de Sapadores que seguem em viaturas T. T. ou em cima dos carros. O comandante do Sub-Agrupamento Tรกctico 茅 o Comandante do Pel. de Carros.

O combate do Pel. nestas condições, 茅 idêntico mas com a vantagem de se contar agora a título permanente ou eventual, com os mesmos elementos, o que permite uma melhor cooperação.

Os carros têm muito pouca capacidade para ocupar o terreno. Jรก vimos que, quando o 1.º Escalão de carros atinge o objectivo e at茅 cheguem os Apeados ou os Motorizados que seguem em 2.º Escalão o ataque estรก em crise; por isso o comandante de um Pel. que ataque em 1.º Escalão nรกo poderรก nunca esquecer-se das precauções que deve tomar para atenuar aquela situação.

*

No final do ataque, se o Pel. de carros nรกo recebeu qualquer outra miss찾o dirige-se 谰 ordem para o Local de Reagrupamento, onde 茅 remunerado e reabastecido e at茅, se for possívél, substituído. Aí, as guarnições procedem imediatamente 谰s afinações e aos cuidados necessรกrios com o material que acabou de sofrer um rude esforço. Em tais circunstâncias, os carros precisam sempre de cuidados e afinações e nunca dá bom resultado pensar o contrรกrio. As vezes, nestes locais terรก que se proceder 谰 reconstituição de Unidades que sofreram desgaste importante no decorrer da acção.

O Local de Reagrupamento deverรก permitir fรกcil mascaramento, ser suficientemente amplo, com fรกceis entradas e saídas.

IV — Regras de combate a observar pelo Pel. de carros no ataque

Na posição de partida

O primeiro factor do 茅xito para o ataque 茅 a Surpresa, por isso todos os cuidados s찾o poucos para a nรกo comprometer.

Revista da Cavalaria

Esses cuidados começam quando o Pel. entra na Posição de Partida, o que deve fazer quanto possível de noite. As marcas dos trilhos devem ser apagadas e a camuflagem cuidadosamente arranjada para encobrir os carros das vistas terrestres e das vistas aéreas.

Para a camuflagem usam-se redes que os carros possuem devendo escolher-se de preferência vegetação do próprio terreno que pisam.

Todos os rigores são poucos para recomendar aos homens que não se devem mostrar enquanto tenham que circular na Posição de Partida. O mais pequeno descuido pode comprometer tudo.

Quando o comandante de Pel. leva os seus comandantes de Secção para reconhecer o terreno tem que ter a maior cautela pelas mesmas razões. A presença de graduados pode indicar ao inimigo a proximidade de um ataque naquela região.

Os comandantes de Secção, depois de receberem as ordens do comandante de Pel. deverão esclarecer, quanto possível, sobre a situação e a missão as suas Secções. O comandante de Pel. deve ele próprio esclarecer os seus homens; é preciso não esquecer nunca que qualquer elemento pode ter que desempenhar uma missão fora do que estava previsto. Nas ordens devem indicar-se os objectivos sucessivos e a atitude em cada um deles para que nunca possa haver uma hesitação.

Na Posição de Partida a protecção anti-aérea baseia-se principalmente na camuflagem e na existência de um vigia anti-aéreo que dará o alarme para que, em caso de necessidade as guarnições façam fogo com as metralhadoras anti-aéreas dos carros.

O cuidado com o material na Posição de Partida deve ser rigoroso porque, representa para o Pel., o factor principal do êxito. Nesse trabalho o comandante de Pel. deve dar o exemplo como elemento da guarnição do seu carro que é.

Até à saída para o ataque, as T. S. F. devem manter-se silenciosas.

Na partida para o ataque

À ordem do comandante do Esquadrão, o comandante de Pel. manda os seus carros sair da Posição de Partida às H.-x, para que à hora H esteja a ultrapassar o limite anterior da Base de Ataque.

A saída da Posição de Partida, é feita já na formação de ataque adoptada e o mais rapidamente possível para não se comprometer, desta forma, a surpresa e evitar que o inimigo comece logo a bater os nossos

Revista da Cavalaria

carros. O Pel. ultrapassa o limite anterior da Base de ataque, quanto possível, já na velocidade de ataque em que há-de continuar a progressão.

No decorrer do ataque

— *Manutenção da formação de ataque:*

Pode implicar por vezes prescindir-se de uma melhor utilização do terreno, no entanto, embora a formação de ataque tenha que ser mantida, os intervalos ou as distâncias entre os carros não devem ser rígidas, como vimos.

Um carro, só deve afastar-se dos outros, até não comprometer a coesão do conjunto ou dificultar a acção do comando.

Compete ao comandante de Pel. escolher a formação mais adequada e fazê-la manter durante o ataque.

Cada Secção e cada carro por si deve sempre procurar na sua progressão os acidentes de terreno existentes na sua direcção de marcha sem precisar de indicação superior.

— *Velocidade de ataque:*

A eficácia do ataque é tanto maior quanto mais rápido ele for. Contudo, a rapidez contraria, em parte, o bom aproveitamento do terreno como meio de protecção, pois em tais condições a progressão de coberto em coberto não se baseia no prévio reconhecimento para escolher o terreno mais favorável. A solução, como sempre, está na utilização equilibrada destes dois factores. Quando o terreno é descoberto e não é ondulado, só a velocidade interessa para que, pelo menos, se consiga reduzir ao mínimo o tempo em que os carros estão debaixo de fogo.

— *Visibilidade:*

A experiência parece ter demonstrado que, reduzida como é a visibilidade do carro, o chefe da viatura deve conservar as tampas da torre abertas até o mais próximo possível do objectivo. Um pouco mais de

Revista da Cavalaria

protecção para o chefe de viatura não compensa os graves inconvenientes de uma má visibilidade. De resto, durante a progressão que tem sempre que ser rápida, os solavancos do carro impedem uma boa visão feita pelos periscópios unicamente.

— Utilização do terreno :

Para os carros no ataque, o terreno é um dos principais factores, pois pode dizer-se, que, da escolha do terreno onde se vão empregar os carros, e no pormenor da sua boa utilização, depende em grande parte o êxito. O terreno bom para o emprego dos carros, parece ser aquele que for ondulado mas sem obstáculos intransponíveis, firme mas não rochoso. Deve ser ondulado para permitir a progressão de coberto em coberto e não deve ter obstáculos importantes para que se não perca uma das principais características dos .C C. — a mobilidade —. Da mesma forma, o terreno arborizado oferece protecção das vistas do inimigo mas dificulta a rapidez na progressão donde concluir-se que deve ser preferível, apesar de tudo, o terreno descoberto.

Em princípio, os carros progridem de coberto em coberto, utilizando a máxima velocidade possível quando estão a descoberto e afrouxando muito, ou até mesmo parando nos cobertos para observar, e se as circunstâncias o exigirem, decidir a acção imediata contra qualquer resistência que surja.

Quando um carro pára para observar ou para fazer fogo deve sempre abrigar-se com as armas à crista na posição de torre enfiada.

No decorrer do ataque, quando o Pel. tem que passar uma crista, fá-lo sempre em linha. Compreende-se facilmente que assim seja, pois é essa a única formação em que os carros do Pel. se apresentam todos ao mesmo tempo no horizonte e, portanto, qualquer anti-carro que se revele receberá o fogo de todos os carros ficando impossibilitado de os bater separadamente.

— Defesa anti-aérea :

Durante o ataque, para a defesa anti-aérea o Pel. conta com a D. C. A. do Escalão a que pertence — a principal — e o fogo das metralhadoras anti-aéreas dos seus carros — só empregada em último caso por se exigir dos serventes de carro, nessa altura, toda a atenção no

Revista da Cavalaria

combate terrestre —. Além disso os carros contam com a aviação amiga, pois durante o ataque deve existir um domínio do ar que possa fornecer uma cobertura aérea suficiente.

— *Precauções contra anti-carros, minas e obstáculos artificiais anti-carro:*

São por vezes contraditórias as precauções que o Pel. de carros deve tomar na sua progressão contra os anti-carros, as minas e os obstáculos artificiais anti-carro. Não resta dúvida que um anti-carro, um campo de minas, um obstáculo artificial devem estar colocados mais provávelmente num local por onde a progressão seja mais fácil. Daqui poderia concluir-se imediatamente, que os carros devem progredir por onde justamente lhes pareça mais difícil. Às vezes assim acontece contra toda a expectativa. São exemplo flagrante as duas ofensivas que os alemães lançaram pelas Ardenas em 1940 e em 1944. No entanto, claro está, não ficaremos na dúvida. Como sempre, uma solução intermédia, e adequada às circunstâncias será a melhor. Já vimos como o Pel. de carros no ataque enfrenta um anti-carro; as minas podem ser removidas pelos sapadores ou, sendo possível, fazem-se explodir a tiro para abrir uma passagem; alguns obstáculos anti-carro podem igualmente ser removidos pelos sapadores ou destruídos a tiro de canhão. Casos há, em que a própria guarnição apeia e sob a protecção doutro carro remove o obstáculo rebocando-o com o seu carro.

Podemos, portanto, continuar a considerar a progressão de um Pel. pelo terreno mais favorável se não deixarmos de ser sempre cuidadosos e atentos e senão nos esquecermos nunca que o obstáculo e o campo de minas não se fizeram para destruir os C. C., mas sim para os imobilizar e que, portanto, a um obstáculo dessa natureza corresponde sempre um anti-carro que imediatamente entrará em acção logo que o carro caia na armadilha.

— *Defesa próxima nos C. C.:*

A defesa próxima do carro é feita em primeiro lugar pelas armas de bordo. O canhão pela natureza do fogo que executa e a metralhadora da torre com os ângulos mortos que a sua situação origina não podem tomar parte nessa espécie de defesa. Está em condições de poder intervir

Revista da Cavalaria

nela a metralhadora situada nas imediações do condutor. Esta defesa torna-se necessária, durante o ataque, contra os chamados Caçadores de Carros que ocultos no terreno esperam a ocasião de poder atacar os carros por trás ou até saltando para cima deles. Nessa defesa tomam parte, principalmente, quando existam as tropas motorizadas que sigam com os carros ou até os atiradores apoiados por eles. Um pelotão de carros progride sempre por apoio mútuo dos seus elementos, o que faz também parte da defesa próxima de cada carro.

— *Como se progride para um objectivo:*

Depois de avaliar as possibilidades de opposição e como há-de manobrar a resistência inimiga, o Pel. deve progredir para o objectivo com velocidade aproveitando todos os cobertos. O sistema é o do Fogo e Movimento. No Pel. cada Secção progride alternadamente de coberto em coberto apoiada pela outra. Na Secção cada carro progride alternadamente de coberto em coberto apoiado pelo outro.

— *Esmagamento:*

Aproveitando a sua característica de massa o carro emprega o seu peso e a velocidade para exercer a acção de esmagamento quando, depois de posta em fuga a guarnição de uma arma a queira destruir sem consumo escusado de munições. Esta não voltará assim a ser utilizada. A mesma acção poderá exercer-se contra quaisquer obras de pouca consistência, muros, árvores, etc.

— *Fumos:*

O emprego de fumos de vantagem evidente para cegar as vistas do inimigo tem que se revestir sempre de grande cuidado por duas razões:

- não comprometer a surpresa com o seu emprego prematuro;
- não errar no lançamento das bombas de fumo para que pela direcção do vento as nuvens não nos passem a prejudicar a nós em vez de prejudicar o inimigo.

Revista da Cavalaria

Só se devem empregar os fumos quando depois de observado o terreno se possa passar imediatamente a acção uma vez lançadas as bombas e desenvolvida a nuvem. Não raras vezes se tem que deixar de empregar os fumos quando o vento nos é desfavorável.

— *Mascaramento:*

Este factor de vital importância para os carros na Posição de Partida é ainda de considerar durante o ataque, embora nessa altura constitua menor preocupação e seja principalmente menos fácil de conseguir. Nessa altura assenta mais na própria pintura que constitui a sua camuflagem.

— *Transmissões:*

Para os carros as Transmissões baseiam-se na T. S. F. que para estas tropas é, pode dizer-se, o único meio verdadeiramente eficaz.

As características e possibilidades da T. S. F., ajustam-se perfeitamente, às necessidades de ligação e transmissão das Unidades de Carros de Combate.

Parece assente que hoje em dia já se não emprega para os carros, como normal, nenhum outro meio e, se existe, será porventura em exércitos que possuam carros de fabrico muito anterior à última guerra e que utilizam sinais. Os sinais quer de disco quer de bandeira são hoje em dia empregados como sobreposição de meios de Transmissão. Além disso, muitas vezes durante o ataque a ligação pode ter que reduzir-se à imitação do carro chefe. A T. S. F. pode sem dúvida fornecer todo o rendimento que dela se espera e assegurar uma perfeita ligação para os carros, mas só com rigorosa disciplina nas Transmissões, cuja falta resultando em desorientação pode comprometer só por si a eficácia da acção.

Todos os Postos do Pel. trabalham na mesma frequência. O comandante de Pel. liga-se nessa frequência com o seu Pel. e noutra com o comandante do Esquadrão.

Deve manter-se a T. S. F., rigorosamente silenciosa enquanto se permanece na Posição de Partida, para que o inimigo não possa captar e localizar-nos. Os postos começam a funcionar quando da partida dos carros para o ataque e tem que ser constante o cuidado com aqueles

Revista da Cavalaria

aparelhos antes da acção se não quisermos ficar privados do único recurso, verdadeiramente eficaz, para a ligação, do qual ficamos à mercê no momento decisivo do emprego dos carros.

— *Emprego e utilização das armas do carro:*

Quanto às suas possibilidades de fogo o carro tem duas características:

- densidade;
- potência.

A metralhadora confere ao carro a densidade de fogos, o canhão a sua potência de fogo.

Contra pessoal desabrigado o carro emprega as suas metralhadoras, contra C. C. inimigos, anti-carros que se apresentem com o seu escudo e contra obras de fortificação, o carro emprega o seu canhão com munição perfurante, explosiva ou simultaneamente perfurante e explosiva.

Os serventes de carro têm que saber escolher criteriosamente as armas conforme o objectivo que pretendem bater e as circunstâncias em que ele se apresenta.

Um carro só deve abrir fogo quando está em situação vantajosa e a sua guarnição tem a certeza que o tiro será eficaz. Duas razões justificam esta maneira de proceder:

- Primeiro: porque, ao abrir fogo, o carro denuncia imediatamente a sua presença e sujeita-se, portanto, à resposta do adversário;
- Segundo: porque as guarnições não podem esquecer que, em virtude das pequenas dotações de munições, é preciso economizá-las.

Em princípio o carro pára para fazer fogo, ponto importante a fixar. É compreensível a desvantagem que o carro tem ao fazer fogo em andamento.

- instabilidade da viatura pelos acidentes do terreno;
- denuncia-se sem estar abrigado.

Revista da Cavalaria

No entanto, precisamos não esquecer que este, como todos os outros, não é nem pode ser um preceito rígido e não raras vezes o carro fará fogo em andamento. Em certas circunstâncias poderá até ser o mais aconselhável. É o que acontece quando se é surpreendido em plena progressão. Às vezes, quando não seja eficaz, o fogo, feito em andamento terá, pelo menos, efeito moral sobre o adversário que assim tem maior dificuldade em apontar eficientemente as armas para nós. É menos frequente o fogo de canhão com o carro em andamento, mas já é mais frequente o fogo da metralhadora nessas condições.

A distância óptima — alcance eficaz — para o tiro das armas do carro, parece ser a compreendida entre os 500 e os 800 metros tanto para o canhão como para a metralhadora.

No combate do carro contra o anti-carro a experiência parece provar que para além dos 800 metros nem o canhão do carro nem o anti-carro estão em condições de ser empregados com vantagem; entre os 800 e os 400 metros ambos podem ser empregados e lutam em igualdade de circunstâncias; para distâncias inferiores a 400 metros o carro está em vantagem sobre o anti-carro.

Em princípio o carro deve progredir de frente e não de flanco para o anti-carro, porque, nessa última posição, é mais vulnerável. No entanto, o carro não deverá prejudicar demasiado a direcção ou a velocidade de ataque com aquela preocupação porque mesmo progredindo de frente e tendo a vantagem, nessas condições de oferecer a maior protecção não poderá evitar o inconveniente de progredir no plano de tiro da arma inimiga. O carro não deve de facto apresentar o seu flanco a incidências normais; de resto, não deve ter preocupações excessivas para não se prejudicar demasiado na progressão.

O anti-carro pelas condições em que combate (posição previamente escolhida, camuflagem, surpresa e boa visibilidade) está em vantagem sobre o carro; contudo, este nunca se apresentando isolado, consegue manobrá-lo e dominá-lo. Quando o anti-carro consente que o carro se aproxime demasiado, então a vantagem é toda do carro.

No combate entre carros o princípio é este: a vantagem está do que primeiro parar, abrigar e fizer fogo. Mas é preciso notar que o carro só deve fazer fogo de canhão pela certa e para isso espera que o carro inimigo se aproxime até à distância óptima: 800 a 500 metros. Se o não fizer, arrisca-se a falhar o primeiro tiro e denunciar irremediavelmente a sua presença podendo esperar, desde esse momento, a resposta do adversário, que directamente ou conforme os seus meios o poderá destruir de frente ou até manobrar.

Revista da Cavalaria

— Como se fixa uma resistência:

Ao fixar uma resistência os carros não se devem apresentar sempre no mesmo ponto, mas antes mudar constantemente de posição para, deste modo, não permitir ao inimigo a sua referenciação e para o conservar ignorante sobre o valor da força que o ataca e do local exacto donde é batido. Para esse fim, os carros, mantendo-se com as armas à crista na posição de torre enfiada, saem desta posição repetidas vezes em marcha atrás para entrar noutra onde o inimigo não espera, fazendo fogo enquanto estão em posição.

No local de reagrupamento

Findo o ataque, se o Pel. não recebe nova missão, é mandado em geral para o local de Reagrupamento do Esquadrão onde o material é cuidadosa e rigorosamente tratado pelas guarnições (reabastecimento, remunciação, inspecção do motor, suspensão e trilhos, armamento e T. S. F., afinação da direcção e correcção, se necessário, da pontaria das armas).

Neste local, serão constatados os estragos e as perdas sofridas que o comandante do Pel. comunicará ao comandante de Esquadrão.

V — Ambiente de combate no Pel. de Carros durante a acção e procedimento das guarnições

É preciso não esquecer que o ambiente de combate para as Tropas de Carros é mais pesado, muito mais enervante, mais desorientador do que para a maior parte das outras Tropas. Em tais circunstâncias, exige-se das guarnições e graduados maior preparação.

São deveres dos componentes das Tropas de Carros:

Do graduado: — responsável directo pela Unidade que comanda e pela sua viatura. Deverá ser calmo, decidido, conciso e rápido nas ordens que der, experimentado. Responsável pela chamada



Revista da Cavalaria

ligação espiritual, ele deverá ser, pelo exemplo, motivo de estímulo e de união entre os homens da unidade que comanda e do seu carro.

Do condutor: — a maneira de conduzir o carro facilita o trabalho dos restantes elementos da guarnição. Para isso, o condutor terá que possuir preparação e ter conhecimentos que lhe permitam por si só, saber por onde melhor deve conduzir o seu carro, onde permanecer quando lhe derem ordem de abrigar para fazer fogo, onde e como deve transpor os obstáculos que lhe apareçam. Durante o combate, o condutor deve libertar o chefe da viatura, tanto quanto possível de preocupações referentes à progressão e auxiliar a tarefa do apontador com uma condução suave e uma boa colocação para a execução do fogo.

Do apontador: — deve ser rigorosamente cuidadoso na preparação do armamento e da T. S. F. para o combate. Exige-se-lhe serenidade, rapidez, boa escolha nos pontos de pontaria.

Quando o Pel. entra na proximidade do inimigo, as tampas se fecham e as guarnições se preparam para o combate, a visão fica limitada aos periscópios, a ligação à T. S. F.

É então que todos vêem o seu trabalho extremamente dificultado e em especial o condutor. É nessa altura que cada guarnição colhe os benefícios ou desaires provenientes do cuidado com que preparou o seu carro.

O ambiente vivido pelas guarnições dos carros quando tudo está fechado e não se conta com mais coisa alguma do que com as possibilidades do próprio carro, é qualquer coisa a que é necessário habituar o pessoal graduado ou não, com bastantes treinos, sem o que poderemos contar com pouca eficácia e muita desorientação.

O Comandante de Pel. deve ter os seus homens habituados à ideia de que as T. S. F. dos seus carros servem antes de mais nada para ouvir e só excepcionalmente para falar.

Os Postos devem manter-se sempre à escuta e só falar o indispensável que, para os carros onde não siga o Comandante de Pel. ou de Secção, é muito pouco e até mesmo para estes últimos não é muito. Interessa acima de tudo que os Postos estejam habilitados a receber imediatamente qualquer comunicação do Comandante de Pel.

Revista da Cavalaria

As ordens dos graduados para as suas fracções transmitidas na comunicação externa pela T. S. F. e as do Chefe de Viatura na comunicação interna para a sua viatura, devem ser sempre muito claras e simples, empregando quanto possível as designações convencionais para abreviar a indicação do objectivo a bater.

O chefe de viatura é responsável pela direcção de marcha que regula com indicações ao condutor, e pelo comando de fogo que compreende as ordens ao apontador com indicação do objectivo, arma a empregar, momento de abrir ou cessar fogo, etc.

— *Avarias em combate:*

Sempre que um carro se avarie em combate quer seja acidentalmente, quer pela actuação do inimigo, o chefe da viatura comunica o facto imediatamente ou tenta fazer sinal se a T. S. F. ficou também inutilizada.

Sendo possível, as armas continuam a ser empregadas.

Se a avaria não imobiliza por completo o carro ele deve procurar um ponto onde se possa abrigar ou dissimular, e então a guarnição tenta reparar a avaria.

Se a avaria se repara facilmente o carro reúne ao Pel., caso contrário, deve ser feita a comunicação ao Comandante de Esquadrão que tomará as providências necessárias para que os serviços de desempanagem ou reparação tomem conta da viatura.

Entretanto, o chefe de viatura não esquecerá nunca que é ponto de honra não abandonar a sua viatura.

Se o inimigo aparecer e não houver mais nada a tentar deve lançar fogo ao carro. Se está em condições de não ficar prisioneiro deve ter retirado previamente o aparelho de T. S. F.

Se o carro avariado for o do Comandante de Pel. este seguirá noutra carro.

Uma guarnição de um carro, que é obrigada a abandoná-lo dispõe como meios de defesa de uma pistola metralhadora — STEN —, pistolas, granadas de mão e punhais.

VI — Alguns casos concretos

Procuremos agora encontrar aplicação, do que já vimos, em alguns casos concretos e exemplos extraídos de leituras que fizemos.

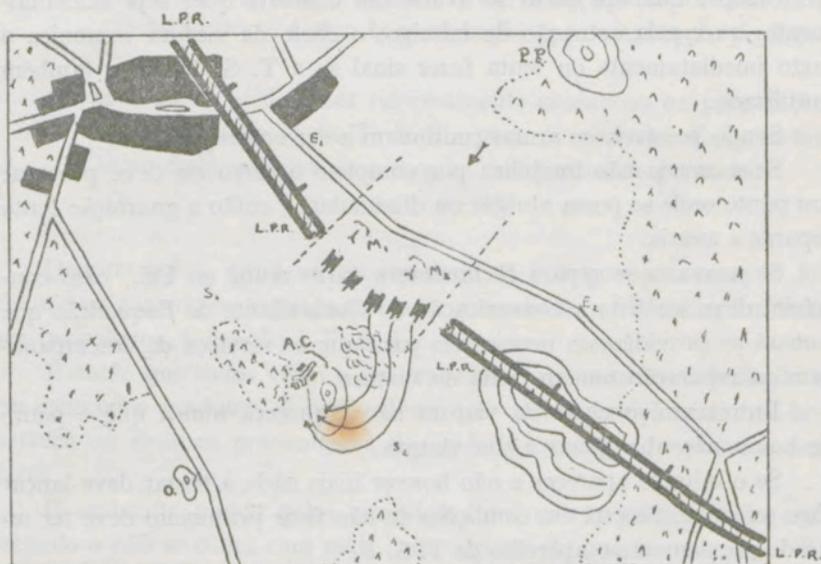
Revista da Cavalaria

I.º Exemplo

Penetração de um Pel. de Carros na L. P. R. inimiga. Destruição de um anti-carro.

— *Situação*: — O inimigo está estabelecido numa linha definida no croquis n.º 1 pelo tracejado.

Um esquadrão de um Regimento de Carros, enquadrado, ataca em triângulo a posição inimiga desde a posição PP. (500 metros a Este da povoação), e ao Pel. do nosso Exemplo que



Croquis n.º 1

segue em 1.º Escalão, foi dado o objectivo O. O fim em vista é abrir passagem destruindo as armas pesadas inimigas.

O inimigo dispõe de um Pel. anti-carro para apoio da infantaria na L. P. R. no sector $S_1 S_2$.

O Pel. de carros que considerámos vai encontrar na sua progressão o anti-carro (A. C.).

A L. P. R. está representada por dois ninhos de metralhadoras $M_1 M_2$, 500 metros à frente do anti-carro.

Revista da Cavalaria

— *Actuação do Pel.*: — Ataca em triângulo directo atravessando a estrada E_1 E_2 e localiza as duas metralhadoras que estão fazendo fogo. Os carros progridem e destroem sem parar, por esmagamento, aqueles dois objectivos situados 20 metros à direita e à esquerda da direcção de marcha fazendo fogo de metralhadora sobre os serventes em fuga.

O anti-carro (A. C.) dispara agora contra a Secção da direita do Pel. que continuava a sua progressão.

Imediatamente o Comandante de Pel. dá, pela T. S. F., a ordem «Abrigar e observar o meu fogo», decidindo desde logo manobrar a arma inimiga.

Recebida a comunicação de que o objectivo foi localizado, ordena à Secção da direita que se mantenha em apoio batendo e cegando com fumos o inimigo e, ordenando à outra Secção que o siga, ataca a coberto da nuvem o anti-carro envolvendo-o pela esquerda.

Pouco antes de chegar ao choque com o anti-carro manda cessar fogo à Secção que ficou em apoio e batendo com fogos de metralhadora os serventes em fuga, procura inutilizar o anti-carro por esmagamento.

Como tudo lhe foi favorável, reúne o Pel. e prossegue no ataque até atingir o objectivo O. como lhe foi determinado.

2.º Exemplo

Cooperação de um Pel. de Carros em 2.º Escalão com os apeados.

— *Situação*: — O 1.º Escalão de carros rompeu na direcção D. O. penetrando em profundidade na posição inimiga cuja L. P. R. está indicada no Croquis n.º 2 pelo tracejado.

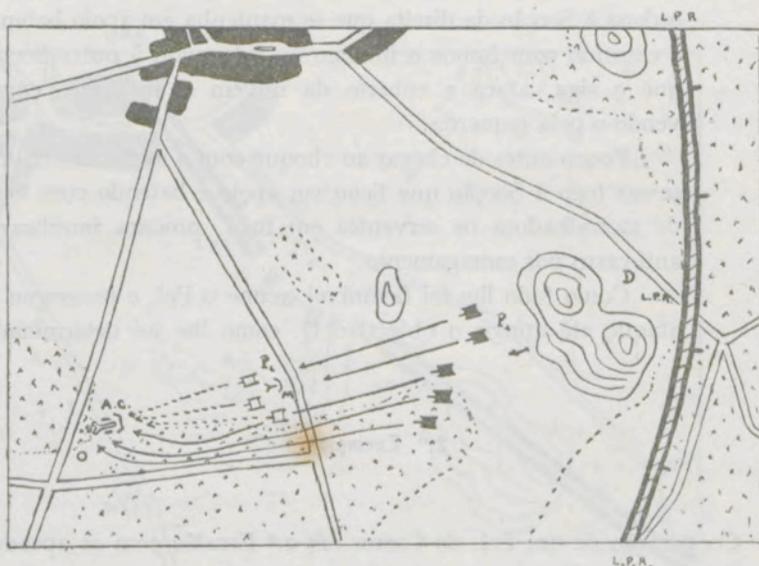
Um esquadrão de um Regimento de Tropas Apeadas, enquadrado, em 2.º Escalão, depois de ter ocupado a posição P_1 avançou até à posição P_2 . Como apoio, foi-lhe atribuído um Pel. de um Esquadrão de um Regimento de Carros, que actua em 2.º Escalão.

Na posição P_2 existe uma metralhadora inimiga M, e 500 metros para Oeste um anti-carro, que resistiram ao ataque.

Revista da Cavalaria

— *Actuação do Pel.*: — Com uma Secção de Carros em posição apoia, desde a região situada a 500 metros a Este da posição de P_2 o avanço do Esquadrão de Apeados, enquanto a outra Secção sob o comando do Comandante de Pel. cola à 1.^a linha de apeados, para depois, entrando em posição numa dobra do terreno, passar a apoiar a progressão da Secção que ficará em apoio, a qual por sua vez, deve colar de novo à fracção de apeados mais avançada.

O Comandante do Pel. de Carros observa da torre e com o auxflio do seu binóculo, algum movimento em P_2 . Naquele momento entra em acção uma metralhadora M. inimiga.



Croquis n.º 2

Pela T. S. F., o comandante de Pel. manda a Secção que está nessa altura em marcha, atacar a arma que se revelou. À Secção que se encontra em posição dá-lhe ordem de fazer fogo; ele mesmo avança até P_2 , sem se preocupar com a metralhadora inimiga, observando em posição o terreno na direcção de ataque.

Precisamente, quando a Secção que ataca vai alcançar o inimigo, o Comandante de Pel. ouve um disparo a uns 500 metros para Oeste da posição P_2 ; olhando rapidamente para a

Revista da Cavalaria

sua Secção verifica que ela continua combatendo a metralhadora e percebe que se trata agora de um anti-carro (A. C.).

Em face disto, o Comandante de Pel. ordena áquella Secção que entre em posição e observe o seu fogo e dispara ele mesmo com a arma perfurante contra o inimigo que se revelou. Então a Secção que está com ele passa a bater o anti-carro inimigo.

Imediatamente faz avançar até junto do seu carro a outra Secção que estava em apoio e logo que estes carros chegam, ataca com eles o anti-carro envolvendo-o pela esquerda.

Finalmente, bate os serventes da arma, com fogo de metralhadora e destroi o anti-carro por esmagamento.

Quando isto acontece, a Secção que ficara em apoio, agora liberta da sua última missão, acaba de dominar a metralhadora.

O Comandante de Pel. retoma o contacto com os apeados e o ataque prossegue.

VII—Importância de todos os factores grandes e pequenos no ataque

Na acção tem mais probabilidades de êxito o combatente que a par da vontade de vencer melhor e mais cuidadosamente se preparou para a luta, que não despreza nenhuma regra de combate quer seja importante ou não, nenhum pormenor por menos útil que pareça.

O combate de carros exige, na sua preparação, meticulosidade em contraste com a audácia e violência que a sua execução requer.

Solicitado por preocupações de natureza tão diferente, o graduado deve encará-las com oportunidade e justo equilíbrio:

- nem cuidadoso em extremo — porventura influenciado pela complexidade do mecanismo a que está ligado, quando à sua volta tudo requer audácia e decisão.
- nem demasiado impetuoso quando a complexidade e a delicadeza dos meios de que dispõe lhe solicitam ponderação e cuidados.

Revista da Cavalaria

Quando os carros estão empenhados na luta é que surgem, mas já de modo irremediável, as consequências da falta de cuidado e da negligência havidas: um carro avariou-se e foi facilmente destruído, só porque não houve cuidado com o seu motor, ficou fora de combate porque as suas armas não funcionaram por falta de cuidado; malogrou-se a acção por não ter havido o cuidado suficiente com a T. S. F.

Em contra-partida quantas vezes uma acção deixará de ser coroada de êxito só porque no momento oportuno não houve a decisão e o desembaraço requerido embora o material estivesse em condições de suportar todo o esforço que lhe fosse pedido.





HIPISMO



SUMÁRIO

ALTA ESCOLA :

Duas conversas com o Coronel Gillois

pele Capitão FERNANDO PAES

ENSINO :

O balanceiro cervical através dos tempos

pele Alferes MANUEL CERQUEIRA

ATRAVÉS O MUNDO :

Giro de horizonte por sobre o hipismo no Rio de Janeiro

pele Brigadeiro RUY DE MENEZES

Noticiário

pele Tenente LEMOS DA SILVEIRA

DO VETERINÁRIO :

O cavalo e a sua ferração

pele Dr. NUNES SALVADOR



Alta



Escola

Duas conversas com o coronel Gillois

pelo Capitão FERNANDO PAES

Coronel Gillois era, antes da guerra, o comandante da Escola de Equitação da Artilharia, mais conhecida pelo Carroussel de Fontainebleau. Cavaleiro distintíssimo, tendo enveredado para o campo da equitação de alta escola, representou a França em várias provas internacionais de ensino, como nos jogos olímpicos de Berlim, onde obteve com a sua equipe a 2.^a classificação geral. Hoje, já na reserva, é certa a sua permanência diária, em traje civil, na Escola Militar de Equitação, especialmente depois que foi convidado a apresentar um cavalo em alta escola nos próximos jogos olímpicos de Londres.

Tendo-me sido dado, por circunstâncias várias, falar algumas vezes com o coronel Gillois, conservo, de duas conversas que tive com ele, a recordação agradável de ver confirmadas algumas ideias sobre equitação superior.

Um dia, notando-lhe a calma do cavalo que montava, junto do meu, um pouco enervado com a abundância das

Conversando com o Coronel Gillois... Este nome é, só por si, garantia suficiente do interesse que reveste esta preciosa crónica do Cap. Fernando Paes, actualmente em França.

Revista da Cavalaria

pequenas moscas da floresta que nos cercavam em manhã quente e pesada, explicou-me:

«É resultado da submissão à espora. Ainda não percebi porque não é esta a primeira coisa que se ensina em equitação. Como vê—e ia executando o que dizia— o cavalo sob o apoio da espora submete-se e, o que é mais, submete-se tranquilamente. Como vê, não se mexe.

De resto, se não houvesse um meio que nos desse uma garantia absoluta de manter o cavalo quieto sempre que o desejemos, como seria possível conservá-lo imóvel durante os momentos em que isso se exige, nas grandes provas de ensino? Além de que, não é unicamente sob este aspecto que nos interessa submeter o cavalo à espora. Nas passagens de mão, por exemplo, se o cavalo ao mudar de mão se contrai e, por consequência, se excita, é preciso que a perna do lado para onde o cavalo passou de mão, sempre junto à cilha e nunca para diante, actue por pressão, até à espora se preciso for, de forma a obrigá-lo a retomar a ligeireza e até a própria incurvação do galope concentrado. Como sabe, sem ligeireza não há equitação superior. É facto que a passagem de mão obtida assim não é coisa fácil de conseguir. Recordo-me, ao apresentar um dia ao Coronel Danloux um cavalo a fazer passagem de mão a tempo, da observação que ele me fez. Quando, ao terminar, muito satisfeito com a proeza que acabava de cometer, esperava ouvir-lhe um elogio, eis o reparo que ele me fez: «meu caro amigo, se é assim que obtém as passagens de mão, ainda tem muito que aprender».

Na realidade, eu posso parar e aligeirar uma vez que o cavalo se me contraia. É a decomposição da força e do movimento. Mas convém não esquecer que é preciso também levar o cavalo a submeter-se dentro do próprio movimento e da própria figura que executa. A submissão à espora permite-o; basta ensiná-lo a suportar a sua pressão sem o deixar romper para diante. É, no fundo, a preparação do efeito de conjunto.

Nas passagens de mão, é especialmente pela pressão da perna do lado para onde se pretende a passagem de mão que ela se deve obter, a perna do lado contrário premindo

Revista da Cavalaria

um pouco mais atrás, se necessário, para evitar a deslocação da garupa, a perna determinante actuando junto às cilhas».

— Mas, meu Coronel, dentro do grande princípio, mãos sem pernas, pernas sem mãos, a aplicação da espora, tal como a preconiza, não lançará a confusão na gente com pouca prática?

— «Sem dúvida, se o cavaleiro não estiver à altura de a aplicar convenientemente. A grande dificuldade está em saber distinguir quando se deve pedir a ligeireza unicamente sob a acção da mão, princípio geral que nos deve orientar durante todo o ensino do cavalo, e quando é necessário aplicar a espora, o que quer dizer, quando for preciso obter, ao mesmo tempo, um efeito calmante».

— E o uso constante da espora não poderá promover a retividade, mesmo num cavalo naturalmente impulsionado?

— «Convém, desde o começo, levar o cavalo a compreender que quando se trata de movimento para diante a perna actua ligeiramente mais atrás. Se, ao mesmo tempo, a mão actuar sempre com a oportunidade devida, isto é, souber deixar passar a impulsão necessária à execução do movimento pedido, creio que não haverá a recear esse inconveniente. E, sobretudo, intermear o trabalho de picadeiro com o trabalho de exterior sobre rédeas longas».

— Creio que o meu Coronel fala para equitadores. Parece-me difícil conhecer a altura em que o instruendo merece que lhe ensinem novos meios.

«É possível. Eu falo dos cavaleiros que são capazes de se manter em sela sem necessitarem das mãos e das pernas para se agarrarem. Com os outros não vale a pena perder tempo».

O Coronel Gillois trabalha quase sempre sobre o bridão, as rédeas do freio abandonadas sobre o pescoço. Assim, uma manhã, no picadeiro, para o ouvirmos, o capitão Reymão perguntou-lhe o motivo por que o fazia com tanta frequência.

— «O uso constante do freio quase sempre dá aos cavalos uma atitude demasiado baixa, incompatível com o equilíbrio sobre as ancas que se deve procurar obter, respondeu-nos o Coronel Gillois. Só a atitude alta do pescoço e cabeça pode levar a esse equilíbrio».

Revista da Cavalaria

O bridão é, naturalmente, um elevador, e sobre ele torna-se mais fácil obter essa atitude alta.

O «piaffer», por exemplo, que exige um equilíbrio fortemente sobre as ancas, só pode ser obtido dentro de uma atitude elevada de pescoço e cabeça».

— E a colocação não será assim prejudicada?

— «Desde que essa atitude alta seja obtida dentro da ligeireza, e isso é que é importante, a colocação vem naturalmente. O cavalo, procura, a pouco e pouco, a posição que lhe é mais favorável para receber as indicações do seu cavaleiro.

É preciso não confundir a atitude alta obtida dentro da ligeireza, com a atitude alta tomada pelos cavalos que se defendem por agarrotamento. Esta afasta os posteriores em lugar de os levar a suportar quase toda a massa do cavalo».

— O Coronel Gillois procura obter o «piaffer» antes da «passage»?

— «Depende. Em minha opinião, os equilíbrios de um e de outro ar não são os mesmos. O equilíbrio da «passage» está um pouco mais adiante. Assim, como um e outro são ares fortemente diagonalizados, vou procurando um ou outro conforme as tendências do cavalo, na certeza de que um ajudará o outro».

— À noite, falando com o capitão Reymão sobre a nossa conversa do dia, lembrei-me que o General L'Hotte preconiza o «ramener» antes do «rassembler».

Então como se explica a ideia do Coronel Gillois em pretender o «piaffer» e a «passage» mesmo antes do cavalo estar colocado, observei eu quase saltando da cadeira?

E ao reler o livro do general encontrei a explicação. É que as palavras não valem, às vezes, aquilo que nós julgamos; cada um toma-as a seu modo. Aqui fica a transcrição:

«Le ramener, tel que le comprend la haute équitation, ne se concentre pas dans la direction de la tête. Il réside, tout d'abord, dans la soumission de la mâchoire, qui est le premier ressort recevant l'effet de la main Aussi, en équitation savante, ce que le ramener représent c'est bien moins une direction invariable de la tête qu'un état général de soumission des ressorts».

Revista da Cavalaria

Ao findar as minhas cogitações equestres, concluí que sendo equitação, equilíbrio, este é resultado da ligeireza obtida dentro da atitude que mais convém à utilização do cavalo em vista a um determinado fim. E se para a equitação superior é a ligeireza dentro da atitude alta do pescoço e cabeça, para a equitação de obstáculos deverá ser ligeireza dentro de uma atitude mais próxima da horizontal, mais favorável à velocidade, à preparação da batida e à execução do salto, mas, em qualquer caso, ligeireza, sempre ligeireza.

Fontainebleau, 29 de Agosto de 1946.





Ensino

O balanceiro cervical através dos tempos

pelo Alferes MANUEL CERQUEIRA

II — Na equitação larga

J á vimos como 100 anos A. C. o grego Xenofonte regulamentava o salto de obstáculo. Pouco cuidada durante o período que atrás descrevemos, a equitação de exterior manteve-se estacionária até cerca de nossos dias e já dissemos que a certa altura havia sobre ela ideias que hoje são consideradas erróneas.

Na verdade, enforquilhado em altas selas de resguardo, o cavaleiro de então não podia senão utilizar no seu trabalho andamentos curtos e terrenos próprios.

Apenas o cavaleiro militar e quando em função, sentia a necessidade de utilizar andamentos largos e terrenos acidentados e assim, ape-

Publicamos hoje a segunda parte do artigo «O balanceiro cervical através dos tempos» — tão rica de interesse como a que veio a lume no número anterior.

Revista da Cavalaria

nas nos regulamentos dos Exércitos aparece prescrita a posição própria para tal e a forma de se conduzirem os homens quanto ao balanceiro cervical.

Até 1788 as ordenanças militares que preceituavam a monte da cavalaria francesa eram quase unânimes em exigir a cavalo uma posição próxima do «sentido» a pé. No entanto, quando tratavam do «salto de barreira» recomendavam que o cavaleiro se ligasse bem ao arreo pelas coxas, pelos tornozelos e pela barriga das pernas, sem abrir os joelhos e sem se sentar, com o corpo bem para a frente no momento do salto. Também mandava a mesma ordenança «que o cavaleiro segurasse as rédeas do bridão» — preocupação de usar no salto uma embocadura macia — «sem contudo largar as do freio» — possivelmente para evitar pancadas do mesmo quando solto. Mas diz «que quando se aproximar do salto deve o cavaleiro baixar a mão um pouco, tornando a levantá-la no momento em que o cavalo se recebe» — esta parece ser uma preocupação que se manteve por muito tempo e tendente a levantar a frente do animal com medo que caísse ao abordar o solo... Apenas hoje se vê procederem assim os jockeys de corridas de obstáculos como o celebrado grande Nacional em Liverpool onde é corrente notar-se que o cavaleiro se lança para trás na descida, sustentando enèrgicamente com as rédeas a frente do animal e evitando assim que ele «enrole» e que ao tocar no solo, a garupa continuando o seu movimento e animada de grande velocidade, passe por cima da frente produzindo as quedas aparatosas que as revistas publicam todos os anos.

A mesma preocupação quanto ao abordar do solo se nota num regulamento de 1829 que comporta uma enovação errada quando determina que «ao abordar a barreira o cavaleiro deve levantar o cavalo levantando um pouco a mão». Também é mais completo, mas não mais acertado que anteriormente prescrevendo que o cavaleiro se deve sentar, levando o corpo atrás ao abordar o solo.

Em 1879 um Decreto manda que «antes de saltar se calcem bem os estribos» — preocupação da solidez que Licart entendeu mais tarde de outra forma, hoje aceite e segundo a qual o cavaleiro colocará a perna entalada entre o estribo caçado a meio pé e a barriga da perna aderente ao bojo do cavalo — «ajustar as rédeas predominando o bridão» — como anteriormente — «perto do obstáculo sentar-se, ceder a mão» — e eis aqui um grande passo em que se nota conhecimento sobre a mecânica do salto — «mantendo-a baixa, deitar o corpo para diante ao iniciar-se o salto, endireitando-o sem deslocar as mãos, quando ele se receber».

Revista da Cavalaria

E assim se vão seguindo os documentos autorizados onde se vai notando a preocupação que a boca do animal merece durante o salto até que o Regulamento de 1912 é bem explícito: «...mão baixa e passiva...».

Tinha-se chegado nesta altura à, hoje considerada geralmente, sã doutrina que admite em síntese ser o cavalo capaz de transpor um obstáculo, ajustado em dimensões às suas forças e grau de aptidão, sem que a mão do cavaleiro o levante antes ou depois.

E desta forma, como diziam os latinos «nada de novo sobre a terra» ou seja: como o cavalo já saltava antes do Homem o montar, verificou-se que este complicava o que era simples e que a entidade legisladora na França de 1912 tinha ao fim e ao cabo acertado como Xenofonte na Grécia de 100 anos A. C.

Em Portugal pode dizer-se que o cavaleiro de obstáculos seguiu sempre a monte francesa de cujos Regulamentos os nossos eram cópias ou resumos inevitavelmente atrasados e possivelmente mal interpretados; no entanto, considero interessante notar que no ano de 1907 em Portugal o Regulamento para a Instrução de Cavalaria (2.ª parte) no respeitante ao Salto de Obstáculos além de considerar o mecanismo do salto em obstáculos largos ou verticais de uma forma completa e de harmonia com o que hoje se pratica, aconselha o cavaleiro nas várias circunstâncias que se podem apresentar; nomeadamente quando prevê o caso de o animal diminuir antes do salto, afirma: «deverá evitar-se o tempo de paragem antes do salto, impulsionando o cavalo quando seja necessário, ainda com risco de que ele vá de encontro ao obstáculo ou caia dentro dele. Em tais circunstâncias o cavaleiro não pretenderá prestar-lhe auxílio, usando a mão, antes o deve entregar aos próprios recursos».

Também em Portugal se começava a entender como mais valiosa a liberdade do balanceiro cervical ao invés de uma intervenção talvez instrutiva por parte do cavaleiro, mas sempre contraproducente naquelas circunstâncias.

Por preciosos tenho os períodos que transcrevo:

«É pois da mão do cavaleiro saber bem servir-se dos movimentos do pescoço e cabeça que resulta a boa execução do salto, sem dispêndio de forças exagerado, quer para vencer as resistências que a mão possa oferecer, quer para suportar os desequilíbrios do cavaleiro, que da não observância de tal facto necessariamente resultam.

Revista da Cavalaria

«O cavaleiro deverá seguir servilmente com a mão, todos os movimentos do pescoço e cabeça do cavalo, única forma de se conservar em perfeito acordo e em contacto com ele durante o salto».

Não tenho documentos de origem portuguesa posteriores a este onde o salto de obstáculos seja tratado, mas natural é supor que depois de tão acertadas normas e tão completa compreensão da matéria, apenas aperfeiçoamentos poderiam ser introduzidos na arte de saltar e não é de admitir um retrocesso.

Muito nos honra este Regulamento de 1907 cuja fonte inspiradora não é conhecida mas que pode admitir-se ter sido nacional porquanto só em 1912 aparece em França coisa no género e que se lhe emparelhe.

Os trabalhos de Licart providos de esquemas cronofotográficos são conhecidos e justamente apreciados, de forma tal que existe plenamente radicada na mente do moderno cavaleiro de obstáculos a margem limite para as suas ajudas superiores, margem além da qual as mesmas serão condenadas e tidas como prejudiciais.

Nos Apontamentos de Equitação do Sr. General Júlio de Oliveira, é tratado o caso de cavalos que saltam e ganham montados por cavaleiros de escol que com oportuna intervenção de mão conseguem fixar o momento próprio para a elevação do post-mão e temos visto assim proceder nas pistas nacionais.

Também temos visto intervenções repetidas, no sentido antero-posterior, feitas com frenesi e que parecem mecanizadas no subconsciente do cavaleiro, crescendo de intensidade à medida que o salto se aproxima. Mas os que assim procedem nada têm de comum com o caso anterior e só merecem crítica. No entanto, também alguns cavalos ganham prémios montados desta forma...

É lícito pensar no que ganhariam montados segundo as boas normas.





Giro de horizonte por sobre o hipismo no Rio de Janeiro

pelo Brigadeiro RUY DE MENEZES

O alto nível de progresso, atingido nestes últimos anos por muitas das muitas actividades brasileiras, não é apenas enganadora ficção da propaganda que delas se faz por esse mundo fora. Traduz-se em factos concretos, que umas vezes se manifestam, desordenadamente, na feiura dos arranha-céus, capazes de violar a beleza de uma cidade que era francamente bela, e outras vezes transformam um lugarejo quase despercebido no potentado do aço de Volta Redonda.

Mercê de circunstâncias várias, — das quais a guerra não foi certamente das menos poderosas, — tudo tem caminhado numa lufa-lufa para dar ao Brasil a consciência do muito que dele se pode esperar, da sua capacidade de desenvolvimento, das esperanças que pode ter de uma perfeição orgânica, que um dia virá, quando as coisas assentarem e se organizarem. Entretanto, trabalha-se e vive-se em pleno século XX, utiliza-se a vida ao máximo no que ela pode produzir e render, e goza-se, ao máximo também, todo o prazer e todo o deleite que ela é capaz de proporcionar. As fábricas, às usinas, aos escritórios comerciais, aos

Revista da Cavalaria

bancos, a toda a profusão infindável de meios de explorar o engenho humano, correspondem, em profusão igual, os cinemas, os clubes, os dancings, os «Shows» e os campos de desporto, — estes abrangendo toda a escala de predilecções, de tendências e de habilidades de cada um.

Assim, o próprio hipismo, que ainda há relativamente pouco tempo se confinava a um pequeno meio de meia dúzia de carolas, ocupa agora um lugar de eleição no meio e no gosto da gente melhor, e adquiriu um poder de expansão que promete ir longe, em extensão e em altura.

Tradicionalmente foi o «Club Esportivo de Equitação» o centro de movimento do hipismo carioca.

Se é certo que a actividade principal deste velho club era, inicialmente, o «passeio a cavalo» na Quinta da Boa Vista, foi no entanto lá que a evolução desportiva começou a desenhar-se no sentido da sua feição actual, foi lá que se organizaram as primeiras provas de obstáculos em conjugação muito íntima com os Regimentos de Cavalaria de São Cristóvão e foi lá que brilhou e pontificou o grande animador e cavaleiro prestigioso Armando Jorge, de quem os mais velhos se lembram com admiração e com saudade, — porque a ele se deve, indubitavelmente, a vulgarização de ideias novas, que, nem sempre bem aceites na época em que apareceram, vieram, no entanto, a constituir a base do que hoje é o hipismo oficial, o hipismo de todas as pistas e de todos os cavaleiros que constituem, actualmente, a massa activa e bastante volumosa do desporto hípico brasileiro.

A história aponta várias outras organizações congéneres, mais ou menos efémeras, que durante algum tempo tiveram a pretensão de cultivar e animar o hipismo. Por razões várias todas elas foram morrendo, à excepção do Centro Hípico Brasileiro que, em 1941, juntando-se ao «Club Esportivo de Equitação» veio a organizar a «Sociedade Hípica Brasileira», a qual neste momento é uma instituição poderosa, rica, florescente e absolutamente produtiva. Pode bem dizer-se que a S. H. B. é a representação e a síntese de todas as actividades hípcas do Rio de Janeiro, (à parte o Turf), embora não seja a única que cuida do assunto. Outros clubs, como o Flamengo, o Bangu, o Jacarépaguá T. C., o Itanhangá mantêm as suas secções hípcas, — a deste último especialmente dedicada ao polo.

Assim, conhecer a S. H. B., é fazer um «giro de horizonte» por sobre o hipismo do Rio de Janeiro.

E tratando-se apenas de giro de horizonte, não vamos afundar-nos em comentários sobre a sua organização social, sobre as instalações de que dispõe, a administração, o prestígio de que goza, que afinal são

Revista da Cavalaria

objectos de interesse desportivo secundário. Passemos por alto sobre eles, apenas notificando o que pode definir a feição geral ou as dimensões da Sociedade, e cuidemos mais em detalhe das suas actividades desportivas.

A S. H. B. tem, como o primeiro dos seus objectivos estatuais, «cultivar e impulsionar o esporte hípico». Esta é a base dos direitos e deveres dos 830 sócios que actualmente tem, e entre os quais figuram pessoas da mais elevada categoria social.

A sede da S. H. B. está acabando de construir-se ⁽¹⁾ num aprazível local à beira da Lagoa Rodrigues de Freitas, junto ao sopé do Corcovado, a 500 metros do grande Prado de Corridas do Jockey Club. Já dispõe, neste momento, de um vasto picadeiro (60 x 20 metros), de 293 boxes independentes ⁽²⁾, de instalação veterinária, oficina de ferreação, arrecadações de arreios, vestiário, bar, etc., e de duas grandes pistas de obstáculos, — uma das quais iluminada, — picadeiro descoberto, picadeiro circular, carreira de obstáculos, etc., tudo patenteando uma perfeita organização material e um acentuado bom gosto. E como complemento possui na mata de Tijuca, num dos mais formosos trechos da natureza brasileira, um encantador pavilhão, onde os sócios podem reunir-se, e que é o nó de um vasto sistema de «picadas» (pistas) estradas e caminhos de cerca de 40 kms., abertas na selva para gozo dos seus cavaleiros.

Com esta organização, é possível hoje praticar-se no Rio todas as modalidades do desporto hípico, vencidas que estão muitas das dificuldades que o clima, a estrutura da cidade, a falta de condições logísticas e a ausência de tradição ainda há poucos anos atrás lhes opunham.

É possível praticar-se... e praticam-se: todas as manhãs, e todas as tardes, principalmente aos sábados e nos dias feriados, algumas dezenas de cavaleiros, — e de «cavaleiras» — invadem os picadeiros e os campos de obstáculos e espalham-se pelas picadas, trabalhando, treinando ou simplesmente passeando, manifestando sempre prazer, interesse e decidido gosto pelas variadíssimas aplicações desportivas do cavalo, que vão desde a «marcha» ⁽³⁾ pelas sombras acariciantes da floresta, até ao salto do obstáculo em preparação para as muitas provas que preenchem os «calendários» desportivos.

⁽¹⁾ A sociedade foi constituída em 1938.

⁽²⁾ Todos habitados.

⁽³⁾ Género de andadura, muito apreciado em passeio e nos serviços agrícolas, e muito cultivado.

Revista da Cavalaria

Para o observador interessado, é este movimento que melhor define as características do desporto hípico, perfeitamente definidas e bem marcadas neste meio do Rio de Janeiro. Vejamos, ao acaso, algumas impressões.

— Um velho amator, atirado para a crónica desportiva, porque o rim e o pulmão já lhe não permitem outras modalidades de desporto, constata aqui que as suas preocupações fisiológicas são apenas suas, ao ver o bom número de cavaleiros que, ultrapassando a idade geralmente considerada máxima, ainda praticam o hipismo com intensidade, e até com violência. Este facto tem certamente influído em alto grau para que o hipismo apresente uma feição mais séria, mais assente, mais comedida, e, portanto, mais metódica e mais racional, do que comumente é praticado pela rapaziada nova na escola da «meia bola e força».

E na realidade, a maior parte dos cavalos, que vão às pistas, apresentam-se com uma regular preparação, mais ou menos «equitados» ⁽¹⁾ e são regularmente conduzidos. O truc é geralmente condenado, e, como tal, está fora dos hábitos. Igualmente interessante é o facto de «moças» que montam *rijamente* a cavalo, trabalham os seus cavalos e concorrem em quaisquer provas, sem considerações pela sua fragilidade feminina.

— A maior parte dos cavaleiros activos, — que são muitos — montam bem a cavalo e mantêm uma boa uniformidade na maneira de montar e de conduzir. O intercâmbio de conhecimentos, de aptidões e de opiniões é comum, contribuindo todos mais para o êxito do seu club do que para a sua prosápia pessoal. Além de tudo a S. H. B. mantêm um professor de equitação, oficial de cavalaria, de grande competência, cuja opinião tem peso e que ajuda a cimentar esta unidade técnica.

— Grande número dos cavalos que fazem desporto activo, são animais de regular qualidade. Para isto terá contribuído muito grandemente o incremento que as corridas têm produzido na criação de puro-sangues.

— Cultivam-se muito as provas de força e dá-se grande valor ao salto em altura. Aparecem nos programas muitas provas em «barrage», e os cavalos são notabilizados pelas alturas que têm saltado. Isto dá naturalmente ao desporto de obstáculos uma feição especial, diferente daquela que nós apreciamos.

(1) Termo que quer dizer: ensinados.

Revista da Cavalaria

— Está muito em uso o concurso à noite, o que é uma admirável concepção para um clima como o do Rio e para um meio em que, geralmente, toda a gente tem o seu dia de trabalho. Também os concursos são geralmente de uma ou duas provas, tornando assim o divertimento mais leve e mais frequente do que os nossos Grandes Concursos em massa. Verdade seja que estes concursos são muito regionais e que grandes concursos nacionais, — ou internacionais — são difíceis de levar a efeito, atentas as grandes distâncias que separam os vários centros de desporto (¹).

— Existe para orientar todo o hipismo brasileiro uma «Confederação», organismo nacional, mais ou menos ligado ao Serviço de Recrutamento do Exército, e «Federações» locais. Estas entidades organizam provas, ou patrocina organizações particulares. Além destas provas, que constituem a estrutura da organização desportiva, há também as «provas internas» nas várias sociedades e clubes, à maneira das nossas poules.

— O hipismo, no Rio de Janeiro, adquiriu fóros de desporto chic e rico, que, é claro, muito tem beneficiado o seu incremento. Sucede, porém, que este desporto está quase exclusivamente na mão dos cavaleiros civis, porque os militares não têm, como entre nós, possibilidade de montar cavalos caros, — que o estado não lhes fornece — e o preço normal de um cavalo de classe anda entre os 25 e os 40 contos.

— Em matéria de equitação, se não há propriamente «escola», há pelo menos uma certa unidade: compreende-se muito bem a necessidade do ensino como factor de segurança e como ginástica preparatória, e há uma maneira mais ou menos comum de encarar esse ensino, que em geral visa, como objectivo, o salto de obstáculos. Como tal está muito em uso corrente o trabalho só em bridão, e há cavalos que têm feito toda a sua vida sem nunca experimentar um freio. Mas o bridão é sempre acompanhado da respectiva fochinheira italiana e de gamarra às rédeas.

— Não é hábito o prémio pecuniário, o que porém não impede que as provas sejam disputadas com o maior entusiasmo. Qualquer objecto de arte que documente o valor desportivo da prova merece, só por isso, o maior apreço.

(¹) Do Rio Grande do Sul, onde se encontram 12 Regimentos de Cavalaria, ao Rio de Janeiro, são no mínimo cinco dias de combóio.

Revista da Cavalaria

— O polo tem os seus adeptos que constituem um meio mais ou menos afastado das grandes actividades da S. H. B. O turf pode considerar-se absolutamente aparte, atenta principalmente a sua feição de profissionalismo e a sua característica de factor económico-pecuário. O desporto hípico auffer, no entanto, as grandes vantagens que resultam do grande incremento que vai tendo a criação de cavalos de sangue.

— Embora o nível geral do hipismo carioca não atinja a elevação do nosso, o certo é que caminha desassombradamente num processo de melhoria crescente, e é de contar que, dadas as condições em que se desenvolve, dele se aproxime dentro de pouco tempo.

— Pensa-se e fala-se muito na organização de concursos internacionais, uma vez que um recente Decreto do Governo fornece às instituições que cultivam o hipismo meios financeiros que o auxiliam. Em tempos vieram ao Rio equipas chilenas e argentinas; há quem tenha esperanças de vir algum dia aí também uma equipa portuguesa.

Estas são, em linhas gerais, as primeiras impressões que se colhem, ao chegar ao Rio, a respeito do que aqui se faz e se pensa e se quer, em matéria de hipismo. Ficarão para depois, mais largas e mais concisas observações de detalhe, para cada uma das várias actividades hípcas que se desenvolvem por esse Brasil além.

Rio, Dezembro de 1945.



NOTICIÁRIO

Espanha

* Os nossos vizinhos têm uma época de Concursos vasta, estendendo-se de Fevereiro a Outubro (24 certames no ano passado...) — o que lhes permite uma preparação muito eficaz.

Realizou-se já, na pista de Baños del Carmen, o habitual Concurso Hípico de Málaga. Estiveram em evidência na capital andaluza dois cavalos conhecidos do público português: «*Ranchero*» (Com. Nogueras) e «*Satirico*» (Ten. Cor. Domínguez).

E. U. da América

* O «Derby de Santa Anita» — 1 milha e $\frac{1}{4}$ (2.011 metros) — com um prémio de 100.000 dólares para o vencedor, foi ganho por «*On Trust*» em 2^m 3^s $\frac{1}{5}$.

Como o leitor vê nem todos os «derbies» são corridos sobre 2.400 metros...

França

* Enquanto os cavalos de corridas, de plano e de «steeple», se cobriam de glória em pistas estrangeiras, a equipa francesa de obstáculos não ficou indiferente ao «momento» — e, em pleno ressurgimento, conquistou 18 primeiros e 106 outros prémios, em Genève, Berne e Zurich (Suíça), Ostende (Bélgica) e Dublin (Irlanda)!

Os maiores ganhadores da temporada:

« <i>Passe Partout</i> »	(10 anos)	} Mais de 200.000 francos
« <i>Popo</i> »	(10 anos)	
« <i>L'Historiette</i> »	(8 anos)	
« <i>Sucre de Pomme</i> »	(7 anos)	} Mais de 100.000 francos
« <i>Monseigneur</i> »	(13 anos)	
« <i>Marquis III</i> »	(13 anos)	

Revista da Cavalaria

Todos estes cavalos são civis, excepto «*Marquis III*» que foi recentemente adquirido para Fontainebleau.

E a época de 1946 foi apenas um ano de «remise en marche»...

Inglaterra

* A despeito do entusiasmo posto na luta pelos ingleses, os cavalos franceses continuam a sua acção vitoriosa em pistas britânicas. Hoje divulgamos mais dois dos seus triunfos, precisamente em corridas internacionais do mais alto merecimento.

«*Monsieur L'Amiral*» ganhou o «*Cesarewitch Stakes*», um dos mais conhecidos «handicaps» que se disputam em Inglaterra. Depois, a um comprimento, o irlandês «*Ford Transport*» (1), que deixou a pequena distância a égua inglesa «*Geodfrey's Lady*».

«*Sayani*» bateu todos os seus competidores no «*Cambridgeshire Handicap*», a última das grandes provas que se correm em Newmarket (as outras são: «*Dois Mil Guineus*», «*Mil Guineus*» e «*Cesarewitch*»). A vitória foi espectacular, por uma cabeça sobre «*Claro*» (2) — que pertence ao conhecido «turíman» Aga Khan, e foi montado pelo az dos jocheys ingleses, Gordon Richard, que este ano, pela quinta vez na sua carreira, ultrapassou as 200 vitórias numa temporada.

Dois nomes a fixar: «*Monsieur L'Amiral*» e «*Sayani*» — exemplares magníficos da criação continental, agora engalanada e festiva!

* A «edição» de 1947 do «*Grand National*» — considerado o mais forte «*steeple-chase*» do Mundo! — teve lugar no dia 29 de Março no hipódromo de Aintree (Liverpool), como habitualmente, e terminou pela vitória surpreendente de «*Caughoo*» (3).

O ilustre desconhecido — comprado aos dois anos pelo preço irrisório de £ 50 — pagou a 100/1...

(1) Vimo-lo correr na «*Greenlands Plate*», no dia 22 de Set. de 1945, em Curragh. Não se classificou. Tornou-se depois um corredor prodigioso — um primeiro plano entre os melhores cavalos irlandeses de 1946.

(2) Outro animal que vimos em acção nesse «meeting» em Curragh. Ficou 2.º no «*Curragh Nursery Handicap*», e as «*Nurseries*» — como handicaps para os cavalos de dois anos — são as provas em que os melhores representantes da jovem geração se batem!

(3) Publicámos em «*A Bola*» duas crónicas especiais sobre o «*Grand National*»: no n.º 216 (24/3/47), além das condições da corrida, o leitor encontrará uma descrição detalhada da pista e dos obstáculos de Aintree; no n.º 219 (3/4/47), o relato da sensacional competição, e alguns por menores acerca do vencedor.

Revista da Cavalaria

Ordem da chegada, entre 57 concorrentes:

- 1.º «*Caughoo*» (irlandês)
- 2.º «*Lough Conn*» (irlandês), a 20 comprimentos
- 3.º «*Kami*» (francês), a 4 comprimentos
- 4.º «*Prince Regent*» (irlandês), a 7 comprimentos
- 5.º «*Some Chicken*» (inglês)
- 6.º «*Housewarmer*» (irlandês)
- 7.º «*Refugio*» (americano)

Os C. H. J. O. disputados este mês

CAIRO (20-30 DE MARÇO)

NICE (19-28 DE ABRIL)

Leun + Silveira



Do Veterinário



O cavalo e a sua ferração

pelo Dr. NUNES SALVADOR

Muito embora o extraordinário incremento da mecanização, tenha diminuído sensivelmente o papel do cavalo, tanto ao serviço da guerra, como no da paz, não foi este ainda totalmente destronado do seu pedestal de animal útil ao homem, de quem tem sido companheiro em todas as emergências. Fiel companheiro de glórias e desaires, o cavalo tem desempenhado através dos tempos, importante papel na evolução da história da humanidade.

Merece, pois, o cavalo, que em Portugal tem fervorosos adeptos e inúmeros admiradores, que lhe dediquemos a nossa melhor atenção, aliviando-o, sempre que possível, dos seus males.

Ora, dada a natureza dos terrenos do nosso país, a ferração é um mal necessário, entre nós. E porque assim é, torna-se conveniente que um pequeno número de preceitos, evitem os prejuízos de uma ferração que, embora inconveniente, se torna necessária.

Mesmo quando bem executada, a ferração tem desvantagens para o casco. A ferradura, isolando-o do solo, opõe-se-lhe ao gastamento e

O leitor sabe, precisamente, as condições a que deve obedecer a ferração do seu cavalo? Publicamos este artigo do Dr. Nunes Salvador com a antecipada certeza que vai merecer a devida atenção...

Revista da Cavalaria

diminui-lhe o sentido táctil. A palma, barras e ranilha, não assentam no chão, limitando-se o apoio à parede ou taipa, prejudicando assim a elasticidade do pé e também a sua circulação. Quando pesada, a ferradura enfraquece a taipa e sobrecarrega os membros, chegando a dificultar os andamentos. Se é fechada, atrofia a parte posterior do pé, desde que esta região não assente na ferradura. Também os cravos, esburacam a taipa e impedem-lhe a sua completa dilatação, ao mesmo tempo que o uso da grossa a enfraquece.

Procurando evitar os inconvenientes apontados, devem os cavalos ser ferrados periódicamente, ainda que, após ter-se-lhe feito de novo o casco, se lhe aplique a mesma ferradura, se não tiver ainda desgaste que a inutilize. A renovação da ferração está, pois, subordinada ao seu mau estado, ao gastamento da ferradura e, sobretudo, ao comprimento do casco.

Os restantes prejuízos resultantes da ferração, anulam-se ou atenuam-se, desde que esta seja sempre feita com cuidado. Assim, a forma da ferradura deve estar em relação com a do pé a que se destina, sofrendo as outras características — pano, espessura, etc. — diferenças mais ou menos acentuadas, conforme o serviço a que o cavalo se destina. Quanto ao casco, evitar-se-á que seja cortado sem necessidade, que se lhe diminua a superfície de apoio, etc. A ranilha deverá ser sempre poupada, a não ser que se encontre alterada, e os talões deverão ser cortados apenas o suficiente para manter o aprumo, respeitando-se a proporção de dois para um, respectivamente, na altura da parede, em pinça e talões.

Estamo-nos referindo sòmente a cascos e membros normais, sob todos os pontos de vista, pelo que a sua ferradura também o deverá ser. O contrário, com o decorrer do tempo, só prejudicará o animal.

E, entendendo-se por ferradura, uma barra metálica, contornada sobre si mesma, de modo a ter a forma do bordo inferior do casco que ela deve proteger; a ferradura normal ou higiénica, tendo a forma do pé a que se destina, terá por comprimento a distância que vai de pinça a talão, por largura — pano — duas vezes a espessura da taipa mais a da linha branca, e por espessura, metade do seu pano; o arpão terá a altura do pano, e os rompões, quando se tornem necessários, serão iguais a duas vezes a espessura.

Como acabamos de ver, é fácil concluir da necessidade que a ferração tem, de que seja sempre cuidadosamente executada, procurando-se, portanto, que ela seja o menos nociva possível.

Jornaes revistas livros

CANHÕES SEM RECUO

Da Revista «Ejército» (1)

Parece ter sido a tática defensiva empregada pelos japoneses na sua retirada perante as tropas norte-americanas, utilizando ao máximo os acidentes do terreno e a fortificação ligeira de campanha, que induziu aqueles a procurar a maneira de dotar o infante com uma arma de calibre e precisão idênticos ao canhão da artilharia, mas suficientemente leve para poder ser transportada por um só homem em caso de necessidade. Com efeito, o tiro indirecto de artilharia de acompanhamento não mostrou bastante precisão para conseguir empates directos sobre as canhoneiras de 60 x 90 centímetros, que, na maioria dos casos, constituíam os objectivos a bater para abrir o caminho à infantaria; as armas de tiro directo, tais como o canhão anti-carro de 57 mm., ou o de maior calibre dos carros de combate destruidores eram demasiado pesadas e volumosas para se poderem aproximar até ao seu alcance eficaz, sem ser vistas. A «bazooka» é uma arma leve, mas com um alcance eficaz comparativamente menor. A solução era, sem dúvida, uma peça de artilharia sem recuo; porém, o seu princípio fundamental saía do domínio corrente dos conhecimentos balísticos até então conhecidos.

No entanto, o problema foi resolvido com a invenção dos «canhões sem recuo» de 57 e 75 milímetros para o soldado de infantaria.

(1) Nota da Revista *Ejército* — Pelo interesse do tema e com o objectivo de dar o máximo de informação com respeito a esta nova modalidade de armamento que vem conferir à Infantaria e Cavalaria um poder de fogo até agora reservado à Artilharia, sem que isso pese numa proporção análoga sobre a mobilidade tática das mesmas, levou-nos a apresentar num só artigo as diferentes informações recentemente aparecidas nas revistas norte-americanas *Infantry Journal*, *The Cavalry Journal* e *Army Ordnance*, devida, entre outros, aos competentes comandantes desse Exército coronel René R. Studler e comandante L. B. Hedge.

Revista da Cavalaria

A história da maneira como se desenvolveu o projecto desta nova espécie de canhão constitui um exemplo típico dos resultados a que se pode chegar por um trabalho de investigação correcta e ordenadamente conduzido.

Já na primavera de 1943 se tinha adoptado a «bazooka» como arma portátil, perfeitamente adequada para a infantaria, embora na sua concepção básica houvesse duas sérias desvantagens: a sua fraca velocidade inicial que a torna relativamente pouco precisa e de pequeno alcance e o seu projectil de propulsão por jacto, com um peso morto considerável, constituído pela empenagem e pelo cartucho propulsor, cuja carga se vai consumindo durante a trajectória do mesmo. Para eliminar quanto possível estes inconvenientes, pensou-se em prescindir do peso morto que acompanha o projectil, fazendo com que o agente propulsor se mantivesse dentro da arma ou dispositivo de lançamento. Dirigiu-se a atenção para o canhão Davis da primeira guerra mundial, para os trabalhos do Dr. R. H. Goddard e para as patentes de Charles J. Cooke, decidindo-se, em consequência, estabelecer como base de partida a possibilidade de disparar um projectil do tipo normal, utilizando um canhão em que se suprimisse o efeito do recuo por meio da descarga de uma parte dos gases originados durante a combustão de carga propulsora.

Foi escolhido o arsenal de Frankford para levar a efeito os trabalhos correspondentes ao projecto encomendado ao Departamento de Indústria Militar. Em Junho de 1943 iniciaram-se os estudos balísticos com base num canhão de alma lisa. Cerca de Setembro do mesmo ano decidiu-se já construir um tubo estriado de 57 mm., que disparasse um projectil com 1,350 kg. de peso. No mês seguinte, e depois de ensaiar um novo modelo, obtiveram-se os dados suficientes para um projecto mais prático, designado pelo nome de «Canhão portátil sem recuo, T 15».

Já sabemos que todos os canhões, excepto este último têm um determinado recuo no momento do disparo. A causa deste recuo é a transformação em gás, quase instantânea, da pólvora da carga propulsora, que, ao mesmo tempo, sofre uma considerável expansão, pela temperatura desenvolvida. Esta força expansiva exerce-se simultaneamente e com a mesma intensidade em todas as direcções, quer dizer que a mesma força empregada em fazer mover-se o projectil e projectá-lo para a frente, se exerce também sobre a parte anterior da culatra, dando lugar ao recuo. A maior parte do peso de uma peça de artilharia normal corresponde ao do mecanismo destinado a evitar, dentro do possível, ou a absorver o dito recuo.

No canhão de que se está tratando, a câmara tem um diâmetro maior do que a caixa do cartucho que é perfurada. A câmara tem praticados na sua parte posterior, na periferia, uns canais com a forma de tubos de Venturi. Este dispositivo permite o escape para trás dos gases, os quais, ao sair produzem uma força igual e oposta ao binário de rotação originado pelo projectil ao deslizar ao longo das estrias da alma. Quer dizer que desta forma, o tubo não recuará nem rodará sobre o seu eixo.

Nos exercícios de tiro praticados com esta nova arma, montada sobre um tripé de metralhadora, não houve recuo sensível da mesma, não obstante ser o seu peso de 18 kg. e a sua velocidade inicial de 310 m/s. A precisão era boa a distâncias não muito superiores a 300 m. À vista destes resultados decidiu-se aumentar a velocidade inicial até aos 366 metros, encarregando a indústria civil,

Revista da Cavalaria

em Janeiro de 1944 da construção de um novo modelo. Com esta nova arma fizeram-se demonstrações em Fevereiro do mesmo ano perante pessoal técnico de Infantaria. Estes foram de opinião de que se deveria construir um novo modelo de 75 mm. Os projecteis que se projectavam para estas armas eram a granada explosiva, a anti-carro com carga ôca e a granada incendiária, de fósforo branco.

O novo modelo de 75 mm., projectado também pelo arsenal de Frankford foi experimentado com êxito em Setembro do mesmo ano (1944). Com um peso de 47 kg. e montado sobre um tripé de metralhadora disparava o projectil regulamentar do mesmo calibre, com uma velocidade inicial de 305 m/s (a máxima velocidade admissível para a granada anti-carro, explosiva).

Entretanto, construíram-se diversos modelos experimentais do canhão de 57 mm. chegando-se por fim ao T 15 E 9, que juntamente com o de 75 mm. foram experimentados oficialmente no final do mês de Setembro no Polígono de Experiências de Aberdeen perante representantes do Exército e da Marinha. Construídos dois novos modelos deste último pelas fábricas civis dedicadas já a este género de armas, constituíram-se em princípios de 1945 várias guarnições formadas por soldados de infantaria e por pessoal do Departamento de Indústria Militar, as quais foram enviadas para os diferentes teatros de operações a fim de fazerem algumas demonstrações práticas do resultado em campanha dos novos canhões portáteis de 57 e 75 milímetros. Das experiências feitas nos campos de batalha da Europa resultaram algumas modificações iniciadas na primavera de 1945. Finalmente, em Junho desse mesmo ano, e depois de satisfeitas todas as exigências do serviço, resolveu-se a sua adopção nos Exércitos de terra.

O fabrico destas armas, assim como o dos seus correspondentes acessórios, foi encomendado à indústria civil, que recebeu as indicações necessárias do Departamento de Indústria Militar.

O problema técnico da eliminação do recuo

Feito um rápido resenho da evolução histórica desta nova arma, vamos dedicar algumas linhas ao aspecto puramente técnico do princípio fundamental e comum ao «canhões sem recuo» de 57 e 75 milímetros cujas designações regulamentares são M-18 e M-20, respectivamente.

É sabido que em qualquer sistema físico invariável a toda a acção, corresponde uma reacção de igual intensidade e dirigida no sentido oposto. Quer dizer, uma arma da massa M , que dispare um projectil de massa m com uma velocidade v receberá um impulso dirigido em sentido contrário ao deslocamento do projectil que a fará mover-se com uma velocidade V tal que, pelo menos em primeira aproximação, se verificará: $m \cdot v + M \cdot V = 0$. Dizemos em primeira aproximação porque uma parte dos gases da carga propulsora desloca-se atrás do projectil somando-se ao valor eficaz de M .

Pois bem: se pretendemos que a arma não sofra nenhum recuo, o impulso aplicado desta maneira ao canhão, deverá ser consumido de qualquer maneira, quer em desenvolver uma certa quantidade de calor, quer em efectuar algum trabalho útil, quer em vencer um momento de força equivalente e dirigido em sentido contrário ao primeiro, quer ainda em qualquer combinação destes três processos. Evidentemente que a única solução que conseguirá a supressão do

Revista da Cavalaria

recuo há-de ser a terceira, quer dizer, opor à quantidade de movimento do canhão, um momento igual, da mesma direcção e de sentido oposto.

O projecto, já mencionado, do canhão Davis, utilizava este princípio, dispondo de um segundo canhão montado coaxialmente com o primeiro, e que disparados ao mesmo tempo, lançavam os seus projecteis em sentido oposto. Nos Estados Unidos da América registaram-se várias patentes deste dispositivo que não tinha qualquer valor prático.

A mais interessante das patentes Davis consistia em dois tubos coaxiais, opostos a partir de uma câmara central. Num deles carregava-se um projectil normal, enquanto no outro se carregava uma mistura de massa e de chumbo de caça do mesmo peso que o projectil. Este primitivo e tosco canhão, sem recuo, concentrou sobre si a atenção dos técnicos durante algum tempo.

Outro projecto norte-americano de canhão sem recuo é o canhão Cooke, que consiste, essencialmente, num tubo aberto dentro do qual se carrega um projectil e uma carga propulsora diminuindo a secção do tubo num ponto situado atrás desta última. Ao produzir-se a combustão de carga propulsora, o projectil move-se para diante, enquanto um grande volume de gases de combustão se move para trás. Sem entrar num estudo profundo deste canhão podemos, contudo, concluir que a mencionada diminuição de secção produzirá um aumento da velocidade dos gases de escape, elevando a pressão interna e aumentando a velocidade inicial do projectil. Por conseguinte, a supressão do recuo virá então a ser uma função da relação existente entre a secção da boca do tubo e a do orifício de escape dos gases, da relação entre a massa do projectil e a da carga propulsora, da densidade desta, da granulação, composição e temperatura de combustão da pólvora e ainda de outros factores.

Por outro lado, para estudar com mais precisão o fenómeno da supressão do recuo, será preciso distinguir entre a supressão «média» e a «absoluta». Quando se fala de supressão «média» do recuo quer-se significar que o momento das forças originadas pela combustão da carga propulsora e aplicado ao canhão durante o tempo do disparo (que é de ordem de uma centésima de segundo) é igual a zero. Quer isto dizer que podem aparecer forças consideráveis sem serem neutralizadas durante o intervalo de tempo em que se desenvolve a pressão, enquanto durante outros períodos do ciclo de combustão se lhes poderão opor directamente as forças neutralizadoras. Pelo contrário, na supressão «absoluta» do recuo, a força que tende a fazer retroceder o canhão, deverá ser equilibrada em qualquer instante por outra igual e de sentido oposto.

A diferença entre ambos os fenómenos não é apreciável à simples vista, pois dados os pesos e os intervalos de tempo que entram em jogo, não se observará qualquer movimento aparente, seja qual for o tipo de aparelho empregado em medi-lo. No entanto, o reparo utilizado é que há-de acusar os efeitos desta diferença, pois no caso da supressão do recuo ser «média», transmitir-se-á um esforço muito grande a um reparo que não seja suficientemente elástico para conseguir a sua absorção pela mesma inércia da arma, enquanto no caso de supressão «absoluta» do recuo, não se transmitirá ao reparo nenhum esforço durante o tiro.

O arsenal de Frankford, depois de uma série de experiências levadas a cabo com um tubo de alma lisa com orifícios ajustáveis na culatra e ainda com um volume da câmara igualmente regulável pela posição do projectil no tubo, con-

Revista da Cavalaria

firmou os estudos mais precisos dos factores já citados da balística interna, obtendo uma série de dados, sob a forma de relações entre o peso da carga propulsora, peso do projectil, volume da câmara, percurso do projectil na alma, velocidade inicial e curvas de pressão, em função do tempo, as quais constituíram as bases de um estudo mecânico preliminar, demonstrativo de que uma arma disparando um projectil de cerca de 1,5 kg. de peso, com uma velocidade inicial de 330 m/s, poderia ser construída com um peso inferior a 23 kg. e isto com uma ampla margem de segurança.

Vista a possibilidade de construir uma arma individual em conformidade com estes princípios, consideraram-se mais atentamente os factores críticos: as suas dimensões e peso. O aumento da pressão máxima requeria um aumento da resistência e, portanto, de peso. Aumentar o percurso do projectil na alma permitiria diminuir a mencionada pressão, mas à custa do comprimento de arma que teria de ser aumentado o que também se traduz em aumento de peso. Quanto ao aumento da relação entre a pressão média e a máxima (o que é possível, tanto neste como nos canhões do tipo normal, pela variação de densidade de carregamento assim como de estrutura e peso da pólvora) teria como efeito reduzir a pressão máxima e o percurso do projectil na alma, mas aumentaria o peso do tiro completo.

Vê-se, pois, que não existe uma solução ideal, sendo necessário satisfazer-mo-nos com uma solução de compromisso para o *projecto-base* a adoptar. Este



Fig. 1

projecto compreendia uma câmara de diâmetro bastante maior que o cartucho que encerra a carga propulsora e que se encontra parcialmente fechada na sua parte posterior por uma culatra onde se aloja o correspondente percutor e em que foram praticadas umas aberturas com a forma de tubo Venturi; pela parte anterior, a câmara continua-se pelo tubo de alma estriada, que com ele constitui o canhão da arma. A munição consiste num cartucho perfurado (para permitir o escape dos gases) com uma escorva no fundo e em cuja parte anterior se fixa o projectil. No canhão de 57 mm., M-18, cuja secção está representada na fig. 1, a caixa do cartucho é completamente cilíndrica pelo que, para manter o cartucho na sua posição correcta, assenta-se o fundo da caixa num alojamento aberto na face anterior da culatra, e para que o projectil fique na posição correcta de carregamento, introduzindo-se apenas o necessário na alma, existe na extremidade anterior da caixa do cartucho um ressalto anelar; pelo contrário, no canhão de 75 mm. em que as proporções da câmara e do cartucho são maiores, não se torna necessária a utilização deste ressalto na caixa do cartucho pois esta tem a forma cónica na sua extremidade anterior. O projectil tem, em vez da

Revista da Cavalaria

cinta de travamento uma «cinta de rotação» na qual estão abertas umas ranhuras do mesmo perfil que o dos intervalos das estrias e que se adaptam aos mesmos ao carregar a arma. Finalmente, o eixo das aberturas Venturi está inclinado em relação ao eixo do tubo, contrariando-se deste modo o binário de rotação transmitido à arma, em consequência da reacção oferecida à aceleração angular do projectil ao apoiar-se nas estrias.

Vejamos agora a justificação técnica destas particularidades do projecto e a maneira de as realizar correctamente, na prática. Em primeiro lugar, todo o projectil normal, provido de cinta de travamento, não começará a mover-se pela acção dos gases produzidos pela combustão da carga propulsora sem que a pressão dos mesmos sobre o fundo do projectil tenha atingido um valor suficientemente elevado para forçar a cinta a ser rasgada pelos intervalos das estrias. Esta «pressão de forçamento» varia, como se sabe, consideravelmente de um disparo para outro por mais escrupuloso que seja o controle do fabrico das cintas de travamento.

Sendo assim, com o fim de obter uma supressão «absoluta» do recuo com um destes projecteis (empregando a câmara aberta), terá de procurar-se qual-quer elemento que impeça a descarga dos gases de pólvora para trás até ao momento que estes atinjam a mencionada «pressão de forçamento». A abertura deste elemento de retenção dos gases, antes ou depois de começar o forçamento da cinta, destruiria momentaneamente o equilíbrio de forças pela aplicação ao canhão de um momento inicial que teríamos que contrariar posteriormente durante o ciclo do disparo quando o projectil e a descarga dos gases chegassem a equilibrar-se.

Por outro lado, demonstrou-se experimentalmente que a única maneira de conseguir com a maior aproximação possível que a libertação dos gases tenha lugar no momento em que estes alcançam a «pressão de forçamento» é obturar as aberturas da caixa do cartucho com uma substância que se destrua ou seja impelida quando os gases alcancem essa pressão. Porém, visto que esta pressão está sujeita a variações, de uma para outra cinta de travamento seriam precisas certas variações na sensibilidade da destruição do elemento obturador o que unido à resistência suplementar que se torna necessário dar ao tubo para resistir ao esforço do forçamento da cinta (com o consequente aumento de espessura e portanto de peso) fez com que se substituisse a cinta de travamento pela «cinta de rotação», para ser possível manter as características fundamentais deste tipo de arma.

Acabámos de ver como a substituição das cintas elimina a necessidade de empregar um elemento obturador até ao momento de alcançar a «pressão de forçamento». Subsiste, porém, um problema de carácter análogo proveniente dos requisitos de rigidez mecânica exigido às munições encartuchadas pois o projectil há-de estar agarrado à caixa do cartucho de modo a permitir o seu manejo sem perigo de se separar um do outro. Significa isto, em última análise que existe uma força de ligação do projectil à caixa do cartucho de que resulta a necessidade de produzir uma certa pressão na câmara, para vencer essa força, antes que o projectil inicie o seu movimento, semelhantemente ao que sucedia com a cinta de travamento.

Também a intensidade deste esforço varia normalmente de um tiro para outro, se bem que por meio de um controle rigoroso do fabrico se conseguiu que

Revista da Cavalaria

ele se mantivesse quase constante. Além disto, como esta pressão inicial, quando se mantém dentro de valores relativamente pequenos constitui um factor auxiliar da regular combustão da carga propulsora, considerou-se a sua imposição vantajosa tendo-se adoptado por isso um elemento obturador nos orificios da caixa do cartucho. Este elemento é constituído por um revestimento de papel impermeabilizado, impregnado especialmente, que cobre a superficie interior da caixa do cartucho.

Finalmente, como a experiência com estas novas armas veio mostrar que o traçado dos tubos Venturi tinha uma grande influência sobre o grau de corrosão e em consequência sobre a vida da culatra e seus orificios de escape dos gases, deu-se início no Polígono de Tiro de Aberdeen a um programa de investigações por meio das quais se conseguiram obter conclusões precisas sobre o perfil e materiais próprios para esses orificios prolongando-se assim quase para o dobro, a sua vida, ao mesmo tempo que se permitia a substituição normal de alguns dos seus elementos.

Descrição, manejo e emprego tático das novas armas

Vamos, seguidamente, completar a descrição dos «canhões sem recuo» de 57 mm. M-18 e de 75 mm. M-20, cujas características fundamentais respeitantes à balística interna acabam de ser descritas.



Fig. 2

Revista da Cavalaria

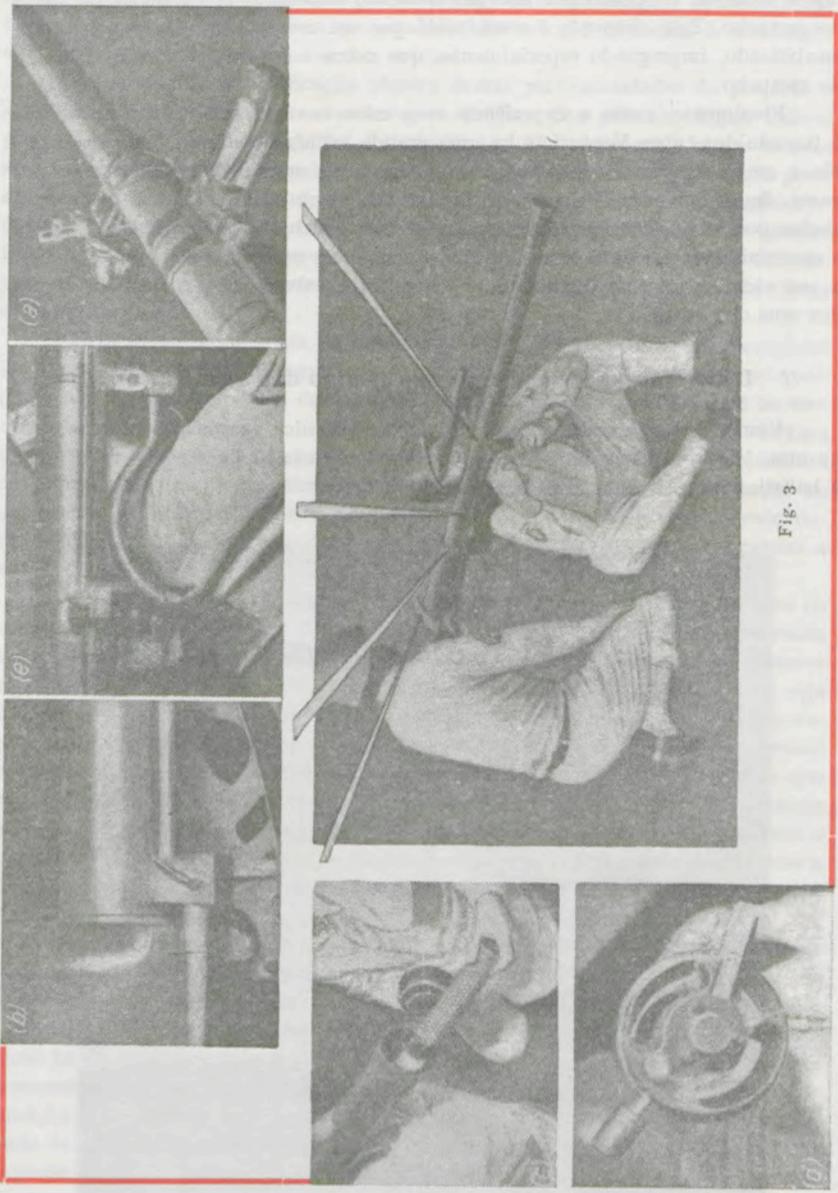


Fig. 3

Revista da Cavalaria

O canhão de 57 mm. M-18 com o seu aparelho de pontaria e estojo para transporte pesa cerca de 25 quilogramas e pode ser transportado por dois homens, em marchas normais, e por um só, a pequenas distâncias. Está equipado com uma alça telescópica e outra de lâmina com cursor do tipo corrente, ambas graduadas em jardas. Um dispositivo constituído por dois braços articulados almodados permite que o canhão seja disparado cómodamente, apoiado no ombro do atirador, quer este esteja de pé (fig. 2), sentado (fig. 3) ou ajoelhado (fig. 4). Para que o atirador consiga segurar a arma com maior firmeza nestas posições, o canhão tem um punho rebatível que serve também, juntamente com os dois braços articulados já mencionados para colocar o canhão, em posição, assente no solo (fig. 5).

No detalhe *a* da fig. 3 vê-se a maneira como estão ligados ao tubo a alça de lâmina e o punho da pistola; este tem na parte anterior o gatilho e na



Fig. 4

posterior o fecho de segurança. No detalhe *b* da mesma figura vê-se outro dos dispositivos de segurança que consiste numa pequena alavanca colocada do lado direito da câmara e que é necessário levar-se à posição *F*, de fogo, para que a arma possa ser disparada. Este dispositivo tem por fim impedir que a arma seja disparada enquanto o carregador se não afaste da zona exposta ao jacto de gases que sai pela culatra e que atinge uma intensidade mortal numa área triangular de 15 m. a partir da culatra. Uma vez efectuado o carregamento e posto o fecho citado na posição *F*, o carregador tocará ligeiramente no ombro do apontador, indicando-lhe assim que a arma está pronta para fazer fogo. Finalmente, nos detalhes *c*, *d* e *e* da mesma fig. 3 podem ver-se respectivamente: a culatra aberta, no momento de introduzir um cartucho na câmara; a mesma culatra,

Revista da Cavalaria

fechada, vista de trás e o almofadado do dispositivo dos dois braços articulados para apoio no ombro.

As munições para esta arma pesam 2,265 kg. e, como dissemos já no princípio, os projecteis são de três categorias (fumígenos, explosivos e anti-carros com carga ôca) sendo o seu peso de cerca de 1 kg. A carga da projecção é aproximadamente dupla da utilizada nas munições normais da artilharia. A velocidade inicial é de cerca de 366 m/s e o seu alcance máximo é de 4.300 metros possuindo uma precisão análoga à da metralhadora de 7,62 mm. cujo tripé pode ser utilizado também por este canhão.

O canhão de 75 mm. M-20 pesa aproximadamente o dobro do que acabamos de descrever, isto é, cerca de 50 kg. fazendo normalmente tiro montado sobre o tripé da metralhadora regulamentar (fig. 5). Está equipado com uma alça telescópica para a pontaria directa e de outra, panorâmica, tipo artilharia,



Fig. 5

para a pontaria indirecta. O seu peso com os aparelhos de pontaria e o tripé é de cerca de 75 kg. e pode ser transportado facilmente com a sua dotação de munições por uma guarnição de 5 homens, se bem que para o seu serviço, durante o fogo, sejam necessários apenas dois, como no caso anterior, ou mesmo um só, em caso de necessidade.

Como se pode ver pela figura 5, esta arma não possui os suportes de que está dotado o canhão de 57 mm., os quais estão substituídos por uma braçadeira de fixação ao tripé e por duas asas diametralmente opostas e situadas próximo do centro de gravidade da arma; não tem também o punho de pistola para o disparo pois a alavanca de disparar está montada na culatra. Dado o tamanho e configuração da arma basta o emprego de um dispositivo de segurança contra os disparos fortuitos, não se tornando necessário o fecho de segurança que no outro canhão é manobrado pelo carregador.

Revista da Cavalaria

A zona perigosa que se cria atrás da culatra é também de forma triangular e de dimensões aproximadamente duplas da zona perigosa criada pelos disparos do canhão de 57 mm.

A munição pesa uns 9,5 kg. sendo a granada análoga (menos na cinta de travamento) à munição da artilharia do mesmo calibre (fig. 6). Dispõe de três tipos de munições: com granada explosiva, empregada contra pessoal, veículos não blindados, fortificações ligeiras de campanha e objectivos similares; tem uma velocidade inicial de 302 m/s e um alcance máximo de 6.300 metros; com granada perfurante, com carga ôca, contra carros de combate, abrigos e casamatas, tem uma velocidade inicial de 305 m/s e um alcance máximo eficaz de 3.200 m., e com granada fumígena, de fósforo branco que tem efeitos contra pessoal, ao mesmo tempo que produz uma nuvem de fumo de grande poder de ocultação. A espoleta da granada explosiva é instantânea e de extrema sensibilidade pelo que a sua trajectória se deve encontrar completamente livre de árvores, pequena

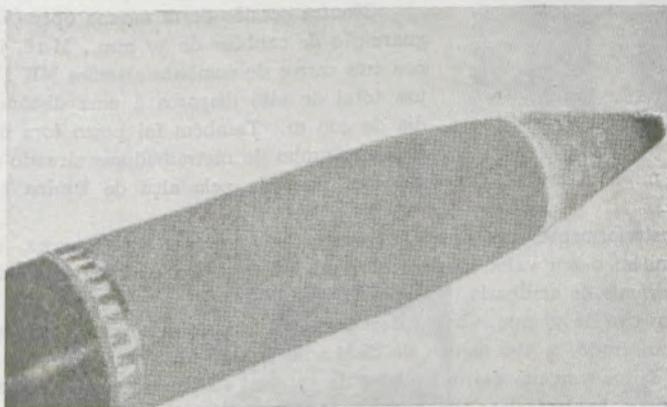


Fig. 6

vegetação ou mesmo erva. (Na figura 7 mostram-se, uma ao lado da outra, as munições de 57 e 75 mm.).

Quanto ao emprego tático destas armas, é preciso dizer-se que não se pensou, evidentemente, que elas constituíam um remédio para tudo e muito menos que tomariam o lugar da artilharia de campanha ou das armas anti-carro. Pelo contrário, a ideia da sua adopção foi a de cobrir o grande salto existente entre a potência de fogo de que dispunha o infante e a artilharia, dotando o primeiro com uma arma de tiro directo com potência de fogo suficiente e relativamente ligeira para poder ser transportada com comodidade, às costas, metida num equipamento muito simples. Ambas as armas descritas são especialmente úteis nas situações em que a necessidade de uma grande mobilidade impede o emprego das armas usuais. São mais próprias para a ofensiva do que para a defensiva e para o tiro directo do que para o tiro indirecto se bem que no primeiro caso sejam muito mais visíveis pelo duplo sopro e clarão produzidos durante o tiro.

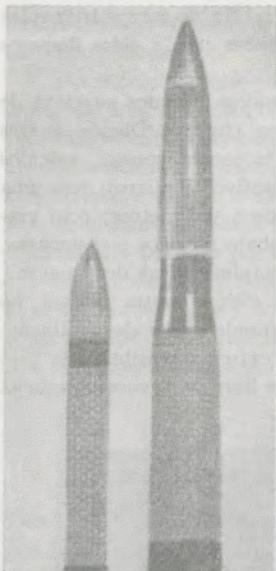


Fig. 7

O primeiro caso de emprego dos «canhões sem recuo» foi o da 17.^a Divisão Aerotransportada no seu salto através do Reno em cuja acção os homens que as manejavam e os que combateram nas suas proximidades, tiveram ocasião de apreciar o seu grande valor.

Numa ocasião, um canhão de 75 mm., M-20 (com o seu tripé e oito tiros), foi transportado à mão por uma guarnição de 5 serventes, actuando como apoio de uma Companhia de Assalto durante um dia, no decorrer desta operação. Sete dos oito tiros feitos nesse dia, foram outros tantos empates directos e anularam o fogo procedente das casas que constituíam os objectivos. O oitavo tiro, feito ao anoitecer, passou através das janelas de um edifício sem ter explodido.

Noutra ocasião desta mesma operação, uma guarnição de canhões de 57 mm., M-18, imobilizou três carros de combate alemães MK IV, com um total de oito disparos a uma distância média de 400 m. Também foi posto fora de combate um ninho de metralhadoras situado a cerca

de 700 m. com um só tiro feito com pontaria pela alça de lâmina e ponto de mira.

Posteriormente, nas operações contra os japoneses em Okinawa, mostraram também o seu valor insubstituível no emprego em posições inacessíveis às peças normais de artilharia.

Um tiro de 57 mm. abateu dois franco-atiradores japoneses abrigados num abrigo enterrado, a 360 metros de distância. A uma distância de 1.100 m. em 11 tiros feitos com um destes canhões de 57 mm. obtiveram-se dois empates em dois abrigos donde faziam tiro peças de artilharia que foram reduzidas ao silêncio. Com a peça de 75, em sete tiros obtiveram-se três empates a 2,5 km. de distância na porta de um abrigo a qual tinha uma superfície de 4,5 por 1,8 metros.

O «canhão sem recuo» e a cavalaria

Para finalizar esta exposição, vamos considerar as possibilidades que oferece este novo armamento à moderna Cavalaria.

Ao dizer moderna Cavalaria, queremos referir-nos à Cavalaria do Exército norte-americano que constitui uma força completamente diferente da Cavalaria europeia, incluindo a russa. Na verdade, o Exército dos Estados Unidos há muito tempo já que pôs de parte o sabre, substituindo-o pela espingarda M-1 e tem sempre utilizado o baste para todas as armas susceptíveis de ser transportadas por este meio. Esta Cavalaria é a mais potentemente armada do mundo, e com a adopção das armas de que tratámos, não há dúvida que aumentará ainda a sua potência de fogo até se poder equiparar à Artilharia.

Revista da Cavalaria

Estes canhões são susceptíveis de ser transportados rapidamente a cavalo, sobre terreno acidentado, a uma velocidade maior que a da Artilharia de Montanha, e manejados depois pelo cavaleiro apeado podem ser utilizados eficazmente contra os carrôs e no apoio imediato de outras forças.

Por tudo isto podemos dizer que da Grande Guerra desta era mecânica surge um agrupamento misto de forças mecanizadas e a cavalo, capaz de cumprir todas as missões características da Cavalaria, particularmente aquelas sobre os sempre críticos flancos das nossas próprias forças e das inimigas. Em conclusão, com a aparição das novas armas sem recuo, a Cavalaria sofreu um notável progresso no sentido da máxima potência de fogo e mobilidade combativa.



MANUTENÇÃO

III MILITAR IIIIIIIII

TELEF. PBX

3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem

Pão

Massas



Moagem
e torrefacção de
café



Comprimidos

Bolacha

Pão de Gluten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA

CAXIAS

ELVAS

GUARDA

ÉVORA

PORTO

RÉGUA

VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO ♦ VIZEU ♦ ABRANTES ♦ AVEIRO

BEJA ♦ BRAGA ♦ BRAGANÇA ♦ CAS-

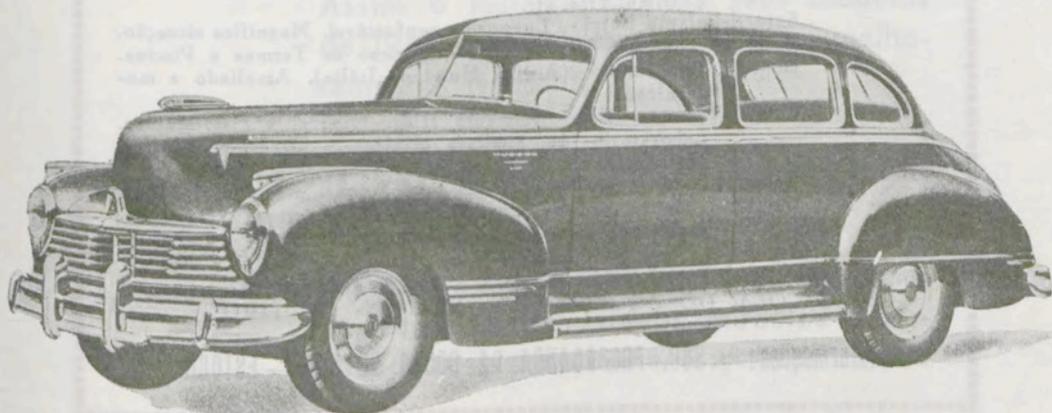
TELO BRANCO ♦ CHAVES ♦ COVILHÃ ♦ ESTREMOZ

FIGUEIRA DA FOZ ♦ LAGOS ♦ LEIRIA

LISBOA ♦ MAFRA ♦ PENAFIEL ♦ PENAMACOR

SANTARÉM ♦ SETÚBAL ♦ TANCOS

O automóvel que reúne
as melhores características



HUDSON

Rapidez

Segurança

Economia

Resistência

Distribuidores exclusivos para Portugal:

S I C A L

Avenida da Liberdade, 115

Telefone 3 3031

L I S B O A

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

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares; ter-
restre útil de 200 Ha. sendo 10 Ha.
de área coberta.

VIAS FÉRREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
rovieira do país.

CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 17 km.

DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.

DOCAS DE ABRIGO — Sete, com 45 Ha.
de área molhada total.

CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL — Amplas e
convenientemente aparelhadas.

GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.

MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.

WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ

Telefs. 32321 e 32322 ♦ End. teleg. «Portlisboa»

Fábrica de

Equipamentos e Arreios

(Estabelecimento Fabril do Ministério da Guerra)

Arreios militares e civis
Equipamentos militares
Artigos de uniformes militares
Instrumentos bélicos
Bandeiras, estandartes
e galhardetes — Galvanotécnica

TELEFONE 2 3276

Sede:

Praça Dr. Bernardino António Gomes
(Campo de Santa Clara) — LISBOA

CHEVROLET

A acreditada marca mundialmente conhecida consolida ano a ano o seu prestígio.

Assim o testemunham os seus modelos de 1947 que apresentam notáveis melhoramentos técnicos.

Camionettes

Além das suas conhecidas características, destacam-se nos novos modelos determinados aperfeiçoamentos, tais como:

*radiador de alta capacidade
sérvio ao freio
travões hidráulicos
eixos reforçados
molas auxiliares trazeiras, etc.*

Automóveis

Séries Fleetmaster
Séries Stylmaster

A maior eficiência quanto a segurança, comodidade, economia, etc.

CONCESSIONÁRIOS NO DISTRITO DE LISBOA:

DINIZ D'ALMEIDA & FREITAS, L.^{DA}

Avenida da Liberdade, 206 / 210

Tel. 47178

LISBOA

Bertrand & Irmãos, L.^{da}

∫

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

∫

Travessa da Condessa do Rio, 27

Telefones P. B. X. 21227 e 21368

LISBOA



TIPOGRAFIA DA LIGA
DOS COMBATENTES
DA GRANDE GUERRA



TRABALHOS TIPOGRÁFICOS
EM TODOS OS GÊNEROS



Calçada dos Caetanos, 18

TELEFONE ——— 21450

L I S B O A

LIÑO

8.000 GABARDINAS
ACABADAS DE CHEGAR

LIQUIDAÇÃO DE TODA A EXISTÊNCIA ANTIGA

Gabardinas de lã, eram
de 1.100\$00, agora . . . 600\$00
Gabardinas de algodão,
eram de 600\$00, agora 260\$00
Zambrenes, eram de
750\$00, agora 390\$00
Trincheiras, eram de
690\$00, agora 475\$00
Sobretudos forro de seda
eram de 650\$00. agora 290\$00

Capas com banho de borracha
a preços quase de graça
Casacos de cabedal, a preços de
autêntico reclame

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS LIÑO

CALÇADA DO CARMO, 17, 1.º

Esquina da Rua do Primeiro de Dezembro
(ao Rossio)

Tel. 2 2206

LISBOA

BANACÃO

O MELHOR DOS
ALIMENTOS

Produto português para os portugueses

O BANACÃO é preferido para a 1.^a refeição
porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.^a refeição,
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,
porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

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

Mobiliária 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

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^{mm}, 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

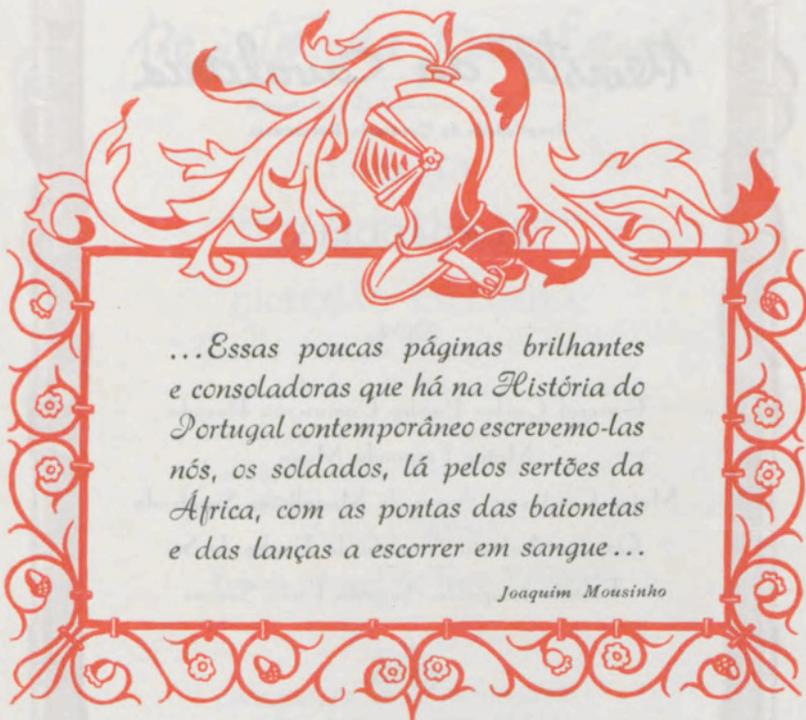
Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

ESTADO MAIOR DO EXERCITO
BIBLIOTECA

N.º ~~5718~~ 1204 / 3

Em 24 / 9 / 1944



...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

F.C.



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires
Director da Arma de Cavalaria

DIRECÇÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues
Capitão António S. Ribeiro de Spínola
Tenente José João Henriques de Avellar
Tenente Francisco Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Tenente Manuel de Sousa Vitoriano

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

SAUDAÇÃO	<i>Brigadeiro Carvalho Viegas</i>	153
OS CARROS NO ATAQUE	<i>Capitão Jaime da Fonseca</i>	155
HIPISMO:		
BAUCHER E A SUA ESCOLA	<i>Coronel Rogério Tavares</i>	171
DA MECÂNICA DOS ANDAMEN- TOS	<i>Coronel Almeida Ribeiro</i>	188
«SQUALUS-OPTUS-BAJONE»	<i>X n. 31</i>	197
UM PEQUENO PAÍS QUE É UM PARAISO PARA OS ADEPTOS DO CAVALO!		199
NOTICIÁRIO	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	202
JORNAIS — REVISTAS — LIVROS:		
COMO DEVEM SER RETIRADOS OS FERIDOS DE DENTRO DOS CARROS DE COMBATE		



Revista da Cavalaria

8.º ano-n.º 3

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Maio

Saudação



GLÓRIA à Arma de Cavalaria! O seu mais ilustre oficial foi promovido a Marechal: o Senhor General ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA.

A Arma respeitosamente o saúda, com desvanecimento, já não só como Venerando Chefe do Estado, mas como vulto que a tem enobrecido, vendo nele um exemplo vivo de dedicação patriótica e de apumadas qualidades de militar brioso, onde todos nós, os honrados pelo envergar de uma farda, nos inspiramos para o cumprimento do Dever.

Pertence à Arma — para ela grande honra — essa grande figura nacional de agora. A sua vontade serena e forte tem-se imposto à consciência de todos os portugueses, fazendo-lhes vibrar sentimentos de confiança, de fé e de disciplina, todos reconhecendo as suas extraordinárias qualidades pessoais e as suas notáveis qualidades políticas. Assim, já não é só o seu prestígio

Revista da Cavalaria

pessoal, mas também o seu tacto político, que o têm elevado à admiração e veneração de todos os espiritos justos, à nossa gratidão.

O seu sentimento de dedicação, a sua elevação moral e o seu espírito de devotado sacrifício, nos levou a aclamar, entusiástica e calorosamente esse nosso Chefe, no momento em que a Força Armada do País o investiu no mais alto posto hierárquico militar.

Não foi, contudo, o bastão de marechal resultado de vitórias ganhas no campo de batalha ou por actos de heroísmo, mas sim por feitos no campo da paz, estes sempre muito mais frutuozos. Mas nem por isso deixa esse bastão de ser menos brilhante. Se, na verdade, faltou a exaltação das massas populares que dá o alarde, sobretudo espectacular e, por vezes, fútil e irreflectido, as vitórias ganhas friamente na paz e que souberam manter o sossego nos nossos lares e nos elevaram no conceito mundial neste brumoso período de ambições e despeitos, não podiam ter uma apoteose menos consagrada. A consciência colectiva da Nação, o Exército que é o seu braço, assim patenteou reconhecimento pela árdua e gloriosa tarefa do Senhor Marechal, tarefa em que a luta não é menor nem menos difícil, em que não se exige menos força de ânimo e em que as privações não são inferiores.

Só com a sua lúcida e experimentada inteligência, a sua personalidade revelando constantemente as melhores virtudes da nossa Raça, a discreta e firme autoridade da sua pessoa, aliada a uma simplicidade de maneiras, digna e atraente, que cativa, podiam provocar o júbilo desta Raça nobre, povo honrado, por esse testemunho de admiração e veneração que ainda mais encorpora Sua Excelência o Senhor Marechal Fragoso Carmona no património histórico da Nação.

A Arma de Cavalaria associa-se com a mais profunda alegria a essa honra que ficará nos seus brilhantes anais com o mais justificado orgulho, fazendo votos sinceros pelas felicidades pessoais do seu Grande Chefe, símbolo vivo das virtudes portuguesas, e tanto mais porque essas felicidades serão também as da Pátria — a nossa, a nossa querida Pátria.

Brigadeiro CARVALHO VIEGAS



SUA EXCELÊNCIA O CHEFE DO ESTADO

Marechal António Oscar de Fragoso Carmona

Revista da Cavalaria

pessoal, mas também o seu tacto político, que o têm elevado à admiração e veneração de todos os espíritos justos, à nossa gratidão.

O seu sentimento de dedicação, a sua elevação moral e o seu espírito de devotado sacrifício, nos levou a aclamar, entusiástica e calorosamente esse nosso Chefe, no momento em que a Força Armada do País o investiu no mais alto posto hierárquico militar.

Não foi, contudo, o bastão de marechal resultado de vitórias ganhas no campo de batalha ou por actos de heroísmo, mas sim por feitos no campo da paz, estes sempre muito mais frutuozos. Mas nem por isso deixa esse bastão de ser menos brilhante. Se, na verdade, faltou a exaltação das massas populares que dá o alarde, sobretudo espectacular e, por vezes, fútil e irreflectido, as vitórias ganhas friamente na paz e que souberam manter o sossego nos nossos lares e nos elevaram no conceito mundial neste brumoso período de ambições e despeitos, não podiam ter uma apoteose menos consagradora. A consciência colectiva da Nação, o Exército que é o seu braço, assim patenteou reconhecimento pela árdua e gloriosa tarefa do Senhor Marechal, tarefa em que a luta não é menor nem menos difícil, em que não se exige menos força de ânimo e em que as privações não são inferiores.

Só com a sua lúcida e experimentada inteligência, a sua personalidade revelando constantemente as melhores virtudes da nossa Raça, a discreta e firme autoridade da sua pessoa, aliada a uma simplicidade de maneiras, digna e atraente, que cativa, podiam provocar o júbilo desta Raça nobre, povo honrado, por esse testemunho de admiração e veneração que ainda mais encorporea Sua Excelência o Senhor Marechal Fragoso Carmona no património histórico da Nação.

A Arma de Cavalaria associa-se com a mais profunda alegria a essa honra que ficará nos seus brilhantes anais com o mais justificado orgulho, fazendo votos sinceros pelas felicidades pessoais do seu Grande Chefe, símbolo vivo das virtudes portuguesas, e tanto mais porque essas felicidades serão também as da Pátria — a nossa, a nossa querida Pátria.

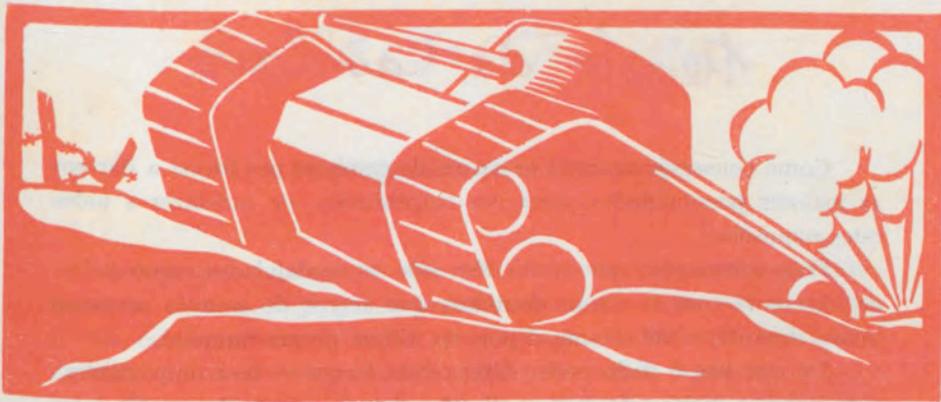
Brigadeiro CARVALHO VIEGAS



SUA EXCELÊNCIA O CHEFE DO ESTADO

Marechal António Oscar de Fragoso Carmona





OS CARROS NO ATAQUE

pelo Capitão JAIME DA FONSECA

I — Generalidades

Segundo o nosso Regulamento o *Ataque* «é uma acção ofensiva que tem por fim aniquilar a capacidade de resistência das forças adversas, expulsá-las do terreno que ocupam, desorganizar o seu dispositivo e, muitas vezes, persegui-lo».

Aos carros de combate em íntima ligação com tropas apeadas e com o apoio e protecção das restantes armas que no ataque devem cooperar cabe, como elemento principal, o desempenho de grande parte destas missões.

Para a isto satisfazer torna-se necessário :

- conseguir a rotura da posição até chegar às mais profundas armas da organização inimiga ;
- actuar rapidamente, para conquistar os centros vitais da organização defensiva inimiga e impedir que este accione as suas reservas ;
- actuar em força em toda a profundidade do ataque para fazer face a qualquer retorno ofensivo permitindo a exploração do êxito ;
- explorar o sucesso imprimindo às operações a maior rapidez.

Revista da Cavalaria

Como conseguir agrupar os carros de combate por forma a dar-nos as maiores possibilidades, uma vez empenhados, de satisfazer a todos estes requisitos?

Pode afirmar-se, que várias têm sido as modalidades empregadas, de harmonia com as várias doutrinas que acerca do assunto surgiram antes, durante, e até mesmo depois da última guerra mundial.

Do que nos é dado poder dizer, duas foram as mais importantes: a francesa e inglesa de que os alemães foram os grandes realizadores no início da última guerra mundial.

A primeira, que se baseava na íntima ligação dos carros às outras armas, procurando obter do seu conjunto, por sucessão de esforços e apoio mútuo, o sucesso para a operação em vista, obtendo-o sem dúvida, com maior rapidez do que até então e menor sacrifício de vidas.

A segunda, que criou as G. U. B. dotadas de grandes massas de carros fortemente blindados, grande potencial de fogo e velocidade, baseava a sua razão de ser, no êxito quase fulminante que deveria ser obtido pela exploração a fundo das suas características essenciais.

O seu emprego assentava essencialmente em três factores:

— a surpresa;

— a violência no ataque, que lhe vinha da massa de carros empregada e do seu potencial de fogo;

— a velocidade de penetração e desorganização da posição inimiga, imediatamente seguida da exploração do êxito levada até consideráveis profundidades.

Assim foi de facto no início da última guerra mundial, mas parece-nos, do que nos foi dado observar, que a sua doutrina foi forçada a sofrer modificações provenientes principalmente, do facto de se dar o equilíbrio das forças em batalha, e do aumento em quantidade e qualidade dos meios A. C. postos em acção.

Nestas circunstâncias, os tais rasgos de iniciativa que se seguiam às grandes penetrações em posições adversas e mesmo no território inimigo, deixaram de ser possíveis.

De uma e de outra e dos ensinamentos da guerra, quem de direito tirou conclusões e assim, vamos tentar dizer o melhor que pudermos e soubermos, o que acerca do assunto há entre nós.

Revista da Cavalaria

II — Emprego dos carros no ataque

É hoje princípio assente que um ataque com carros de combate nunca se executa empregando isoladamente estes elementos. Com eles devem cooperar sempre tropas apeadas, que, trabalhando em íntima ligação, umas vezes em proveito imediato dos carros, outras vezes aproveitando-se do trabalho destes, vêm dar ao ataque maior coesão, pois desta forma é possível garantir aos carros maior segurança e ao ataque considerável rapidez.

Nestas circunstâncias, um ataque com carros pode fazer-se, articulando estes e os elementos apeados em três escalões a que poderemos chamar:

- 1.º *Escalão* — ou de rotura.
- 2.º *Escalão* — ou de limpeza.
- 3.º *Escalão* — ou de ocupação.

O *primeiro escalão* tem normalmente a missão de atacar profundamente a posição inimiga e visa em especial destruir, quer por acções de fogo, quer por esmagamento, sempre que seja possível, os anti-carros que durante a execução do ataque se vão revelando, com vista a facilitar a sua progressão e as dos elementos que o seguem, bem como a artilharia inimiga, é constituído por carros médios dotados de grande velocidade mesmo através do terreno e dispondo de grande potência de fogo e por elementos apeados destinados à sua segurança imediata e protecção, constituídos por tropas especializadas, geralmente sapadores de assalto.

O *segundo escalão* tem a missão de completar a destruição dos anti-carros que escaparam à acção do primeiro, por não se terem revelado e por isso, escaparam à observação dos seus elementos, atacar as metralhadoras e todos os ninhos de resistência que sejam localizados ou que no decorrer da acção se revelem, abrindo assim o caminho à tropa apeada ou motorizada T. T., que segue os carros e que com eles coopera no ataque, tendo como ponto de honra a defesa destes, ajudando-os em primeiro lugar, a bater todas as armas anti-carros que se revelem, no caso de se tratar de tropas motorizadas T. T. e, sendo possível, utilizar os seus meios para o deslocamento durante a acção, o fogo será feito de dentro deles; tem ainda por objectivo a destruição de centros de transmissão, observatórios e P. C. que lhe seja possível identificar

Revista da Cavalaria

dentro da sua zona de acção, e é constituído por carros ligeiros, infantaria, tropas apeadas ou motorizadas T. T.

O *terceiro escalão*, que já não dispõe de carros tem a missão de fazer a ocupação do terreno, garantindo a sua posse definitiva. Para isto, coopera com o escalão de limpeza facilitando-lhe o cumprimento da missão, após o que se estabelece no terreno pronto a fazer face a qualquer retorno ofensivo do inimigo, é constituído por Infantaria ou tropas apeadas. Nem sempre será possível constituir estes 3 escalões: umas vezes por falta de carros, outras vezes, por não ser suficiente o número das unidades apeadas que deveriam constituir o 3.º escalão, por isso, no primeiro caso, desaparece o 1.º escalão, no segundo caso, os dois últimos escalões fundem-se englobando o segundo escalão assim constituído, as duas missões. Em cada um dos escalões em que são empregados carros de combate a sua utilização não se faz em massa, mas sim, em vagas sucessivas, assim, em cada escalão, haverá tantas vagas quantos os sucessivos agrupamentos de carros lançados com a mesma missão; isto é, supondo que um esquadrão de carros faz parte do primeiro escalão de um ataque com carros, os seus elementos são geralmente articulados em duas vagas, podendo variar com o dispositivo, o número de carros empregado em cada vaga.

Conseguido o objectivo do ataque pelos seus diferentes escalões, fica aberta a brecha no dispositivo defensivo inimigo, por onde imediatamente se farão passar todos os restantes elementos que nele cooperaram a fim de, em acções subsequentes, se dar completa execução à ideia de manobra do comando.

Vejamos agora resumidamente, como as coisas *se passam* na realidade e para isso, vamo-nos servir do tema que actualmente estamos resolvendo.

III — No regimento

O Comandante do 1.º Regimento de Combate, recebida a ordem da Div. elabora a sua ordem de ataque onde indica entre outras coisas o que interessa aos carros:

- 1.º — a missão do Regimento, os meios de reforço de que dispõe e a sua ideia de manobra;
- 2.º — o dispositivo inicial, a repartição dos meios, as missões, a hora de partida para o ataque, etc.

Revista da Cavalaria

No dispositivo inicial o Comandante do Regimento, em face da missão recebida, do estudo do terreno e dos meios de que dispõe, dividiu os seus carros constituindo o 1.º escalão com os carros médios, e o 2.º escalão com os carros ligeiros.

Atribui ainda ao primeiro escalão elementos de sapadores como reforço, e a cada escalão, indica a missão dentro do agrupamento de ataque em que resolveu agrupar os seus meios.

Na execução do ataque, fixa o limite anterior da base do ataque e ainda, a hora de partida para o ataque ou seja, a hora a que os carros do primeiro escalão deverão atravessar aquela linha.

IV — No agrupamento

Cabe agora ao Comandante do agrupamento a que foram atribuídos carros, depois de feitos os reconhecimentos do terreno e o estudo completo da missão que lhe foi atribuída, dentro da manobra do Regimento, fazer por sua vez, a repartição dos elementos à sua disposição e indicar as missões.

Assim, aparece como anteriormente, na ordem do agrupamento, entre outras coisas:

- 1.º — missão do agrupamento e ideia de manobra;
- 2.º — o dispositivo inicial, a repartição dos meios, a missão, a hora de partida, a zona de reagrupamento, etc.

Ao atribuir a missão aos carros de combate devem sempre indicar-se as zonas sucessivas do terreno a neutralizar em cada lanço do ataque, sempre que, a sua profundidade não permita a sua neutralização simultânea.

Como base, podemos admitir que um esquadrão de carros pode neutralizar uma superfície média de 500 por 600 metros, e se juntamos a isto (que representa apenas uma ordem de grandeza), os dados fornecidos pelo estudo do terreno inimigo, fácil se torna determinar aqueles limites.

É da máxima importância num ataque com carros garantir a segurança dos flancos no ataque.

As disposições neste sentido competem ao comando que os emprega, sendo em geral entregue a carros ligeiros e a tropas apeadas dispondo das suas armas pesadas e anti-carros, reservando-se também por vezes, artilharia, para este fim.

Revista da Cavalaria

Quando se trata de fixar as horas de partida para o ataque há a considerar a partida do primeiro escalão de ataque e os restantes.

A hora marcada pelo Comandante do Regimento refere-se aos elementos do primeiro escalão, pois é este quem inicia a entrada em acção de todas as forças a empenhar e que simultâneamente nele cooperarão, em especial a artilharia e a base de fogos, cuja acção se inicia àquela hora e cuja missão principal é apoiar, facilitar e proteger a saída dos primeiros elementos a lançar no ataque.

Para os restantes, pode adoptar-se o sistema de horários que se baseiam em marcar para cada um uma hora de partida em relação à hora H.

A outra solução consiste em determinar a hora de partida dos outros escalões no momento em que os carros do primeiro escalão atinjam uma determinada linha do terreno bem definida.

Conforme os casos, e os escalões de que se trate e em face do terreno e situação, os comandantes de agrupamento adoptarão uma ou outra das soluções.

Pode por vezes acontecer, por dificuldades naturais do terreno, ou por ter sido criado pelo inimigo um obstáculo artificial, que os carros do primeiro escalão não sejam lançados em primeiro lugar.

Nessas circunstâncias, ou partem com os elementos do segundo escalão ou o precedem, mas tão pronto estejam abertas ou facilitadas as passagens, lançam-se resolutamente no interior da posição inimiga ganhando a distância necessária para, cumprindo a sua missão, facilitar a progressão e a missão dos elementos que o seguem.

V — No esquadrão ou sub-agrupamento

Segue-se agora, referir o modo de proceder dos comandantes dos sub-agrupamentos, quando existam, ou o dos comandantes de esquadrão.

Estudada e compreendida nos mais pequenos detalhes a missão a desempenhar ou seja, *o que há a fazer*, compete-lhe, fazendo-se acompanhar dos seus comandantes de pelotão, reconhecer:

- local para a posição de partida;
- terreno onde vai executar a missão;
- repartição deste pelas sub-unidades;
- dispositivo a adoptar pelo esquadrão.

Revista da Cavalaria

Em seguida, dá a ordem de ataque, que neste escalão é sempre verbal, a qual muitas vezes é precedida ou seguida de instruções particulares aos pelotões para a execução do ataque.

Esta ordem destina-se a confirmar as prescrições da série de ordens verbais dadas para o reconhecimento, a instalação na posição de partida, o ataque, etc., e tem aproximadamente a forma seguinte, sempre que tenha de figurar em qualquer processo de trabalhos:

..... P. C.
..... Escalão Em
n.º Às

ORDEM DE ATAQUE (verbal)

I — Situação e missões

- 1 — Situação
- 2 — Missões

- do agrupamento
- do esquadrão

II — Dispositivo

- Escalão de ataque
- Escalão de apoio

III — Missões dos pelotões

- Direcções de ataque ou zonas de acção

IV — Execução do ataque

- Hora H.
- Base de ataque
- Posição de partida

Revista da Cavalaria

- Saída da posição de partida às H-X por forma a transpor o limite anterior da base de ataque à hora H.
- Tiros de artilharia
- Velocidade de progressão
- Reagrupamento

V — *Ligação e transmissões*

- P. C. do agrupamento
- P. C. do esquadrão
- Redes — comprimentos de onda
- Indicativos
- Palavras de código

VI — *Serviços*

- Reabastecimentos (onde)
- Alimentação (víveres de reserva)
- Desempanagem e secção de reparações
- T. C. I

O Comandante de Esquadrão

VI — **Posição de partida**

Quando na ordem do escalão superior se não faça referência à base de partida para os carros, compete ao comandante de esquadrão escolher a zona que destina a esse fim.

Para isto, deve atender a que tem de satisfazer a um certo número de condições que não podem ser esquecidas e que resumidamente podemos enunciar:

- espaço suficiente para dispor os carros em harmonia com o dispositivo adoptado, atendendo a que os carros devem estar separados pelo menos de 25 metros, para evitar uma concentração demasiada e a consequente acção destruidora dos tiros de artilharia;
- fácil mascaramento;

Revista da Cavalaria

- fáceis entradas e saídas para que os carros possam sair na formação de ataque prevista;
- existência de água nas proximidades.

Não devem ser situadas próximo dos restantes elementos na base de ataque, a fim de evitar a acção dos tiros de artilharia inimiga que para estes sejam feitos.

A distância a que se devem encontrar é proporcional à velocidade de deslocamento dos carros, mas nunca muito afastados, a fim de não se perder o factor principal de um ataque com carros, a *surpresa*.

O ruído dos motores e das lagartas é suficiente para os denunciar. Nesta posição, é indispensável o maior cuidado contra a observação aérea chegando ao ponto de se fazerem desaparecer os rastros deixados no terreno quando se ocupou e de limitar ao mínimo os movimentos das guarnições.

Na falta de máscaras naturais deve proceder-se à camuflagem dos carros.

Nesta posição procede-se às últimas revisões ao material por forma a estar tudo nas melhores condições possíveis a garantir o cumprimento da missão.

Os carros entram nela completamente reabastecidos em munições, combustível e óleo.

VII — Reagrupamento

O reagrupamento destina-se a reconstituir as unidades que executaram o ataque com o fim de as colocar nas melhores condições para, em casos de necessidade, poderem de novo ser utilizadas na continuação do ataque, na mesma ou em nova direcção.

Destina-se também a dar o indispensável descanso às guarnições a fim de as retemperar do enormíssimo esforço nervoso e físico que dependem no decorrer da acção.

Como princípio, estabelece-se que uma unidade de carros só deve reagrupar quando for substituída em fim de lanço de ataque, pela que a seguia.

Tratando-se dos carros do primeiro escalão, estes só devem reagrupar depois de alcançados pelos do segundo escalão e estes só o farão, em regra depois de garantida a posse do terreno conquistado, ou seja,

Revista da Cavalaria

depois da tropa apeada se ter instalado no terreno, durante o que fazem a sua protecção.

Este reagrupamento faz-se nas proximidades do fim do lanço do ataque tanto quanto possível ao abrigo da observação inimiga (sempre que o movimento deva continuar em breve, o que acontece quando haja necessidade de fazer uma mudança de base de fogos, ou de montar um novo ataque em nova direcção).

Quando haja necessidade de imprimir à operação de rotura um ritmo acelerado pode porém o 2.º escalão proceder ao seu reagrupamento logo que seja alcançado pelo escalão de ocupação, mas então esse reagrupamento deverá realizar-se numa região que cubra a instalação do escalão de ocupação.

Durante este curto espaço de tempo a unidade de carros procura remediar todas as avarias de reparação fácil ao mesmo tempo que o Comando o aproveita para proceder à sua reconstituição, não porque lhe sejam enviados elementos conservados em reserva, porque isto é praticamente impossível, mas sim, com elementos de um dos pelotões que poderá mesmo deixar de existir.

Assim se fará face às baixas havidas durante o ataque, tendo em vista que é sempre preferível lançar no ataque unidades completas embora em menor número.

É durante este curto espaço de tempo que se aproximam os carros de reabastecimento de munições, que devem ser viaturas T. T. e blindadas, e se procede ao reabastecimento completo de munições.

Quando a continuação do movimento só deva começar depois de um certo tempo, ou em face de ordens ulteriores para novas acções, então o reagrupamento faz-se em locais ou zonas de reagrupamento, na retaguarda, mas sempre marcados na ordem do escalão imediatamente superior, no nosso caso, no agrupamento de ataque, onde se procederá a todas as afinações necessárias e mesmo a reparações ligeiras e se fará o reabastecimento de munições, combustível, óleo e víveres e então será possível proceder à reconstituição da unidade com elementos mantidos em reserva.

VIII — Execução do ataque

A partida dos carros faz-se com a protecção dos tiros de artilharia e das armas da base de fogos, batendo uma e outras, as zonas suspeitas e em especial a defesa anti-carro inimiga.

Revista da Cavalaria

Os carros lançam-se rapidamente assim que passaram o limite anterior da base de ataque, sobre a zona que lhes foi determinada, aproveitando ao máximo o terreno e a acção daquele fogo.

Uma vez no interior da posição inimiga inicia-se a luta contra os anti-carros.

Esta executa-se, combinando o fogo com o movimento e por acções de esmagamento, sempre que tal seja possível.

É da máxima importância o apoio mútuo que os pelotões a si próprios devem prestar.

Em tudo, o aproveitamento do terreno, a destreza das guarnições na abertura do fogo e na observação dos pontos suspeitos do terreno da luta, sem prejuízo da velocidade, é basilar.

Esta parte da luta, tem tanto mais probabilidades de êxito para os carros atacantes, quanto mais exacto tenha sido o doseamento do número de carros lançados no ataque em face do número provável de anti-carros existentes.

Estes, têm o seu tiro ajustado ao terreno, mas aqueles possuidores de iniciativa disfrutam de maiores e mais rápidas possibilidades de intervenção.

Mais uma vez se deve realçar o valor e a necessidade da cooperação, que deve ser um ponto de honra a respeitar em alto grau, entre todos os elementos que tomam parte na acção.

O início da luta é o ponto culminante do ataque com carros pois se estes não fracassam logo à entrada, o avanço no interior da posição deverá ser rápido e em breve, será possível atacar a artilharia da defesa, se até tão longe for a missão atribuída.

Quando isto aconteça, o esquadrão deve procurar uma posição de flanco, pois assim será facilitada a execução desta parte da missão e dificultado o tiro da artilharia contra os carros.

Uma unidade de carros no ataque, não pode esquecer-se que é possível ver-se obrigada a travar luta com os seus congéneres inimigos, que contra-ataquem, e que constituem o seu principal inimigo.

As vantagens desta luta serão, sem dúvida, para aqueles que consigam a iniciativa do fogo depois de conseguir ocupar a melhor posição no terreno.

Para isto, o capitão, no caso do esquadrão, ou de uma maneira geral o comando dos carros, deve ter a maior atenção nesta possibilidade, e assim que se apercebe do contra-ataque, deve imediatamente tomar disposições no sentido de reunir os seus elementos e em face da situação e do terreno, rapidamente ocupar posições para ter a iniciativa

Revista da Cavalaria

na abertura de fogo, que tanto mais eficaz será, quanto mais no flanco do contra-ataque tenha sido possível ocupar esta posição.

Uma outra modalidade se poderá adoptar, no caso de existir artilharia de auto-propulsão ou de assalto nas proximidades dos carros, entregar a esta, a missão de rapidamente bater os carros inimigos.

Na luta contra os carros inimigos devem, sempre que possível, cooperar os carros dos diferentes escalões do ataque.

Tudo que até aqui foi dito se aplica ao caso do esquadrão de carros no ataque; vamos agora objectivar mais este assunto nos pontos que mais lhe interessam.

A frente normal de ataque de um esquadrão é de cerca de 500 metros. O terreno, o inimigo, os meios e a missão, podem, porém, fazer com que varie sem que contudo o possa fazer em grande escala.

A formação normal de ataque do esquadrão é aquela que melhor se adapte ao terreno e mais facilmente permite o cumprimento da missão recebida; em regra composta de dois escalões.

O primeiro, *escalão de ataque*, o segundo, *escalão de apoio*.

Os pelotões adoptarão formações que melhor se adaptem ao terreno e à missão e ao apoio que as secções uma à outra devem prestar.

Tratando-se de um pelotão a 3 carros, em regra, a formação em triângulo deverá ser a mais favorável.

Os pelotões do primeiro escalão atacam simultaneamente e à mesma altura apoiando-se mutuamente. A já falada cooperação.

O segundo escalão à disposição do comandante do esquadrão, desloca-se a uma distância tal que permita apoiar pelo fogo os elementos do primeiro escalão ou ainda, manobrando rapidamente intervir em favor destes.

É manobrando este escalão, fazendo-o intervir em tempo e espaço oportunos, em face de situações imprevistas, que o comandante do esquadrão faz sentir mais directamente a sua acção durante o combate.

Sempre que um pelotão é detido, aos outros compete procurar eliminar a resistência que o parou, fazendo assim continuar a progressão do esquadrão.

Quando isto não basta, intervirá o comandante do esquadrão accionando o segundo escalão.

Quando todo o esquadrão for detido o seu comandante informará o comando de quem depende a fim de, desta maneira ou directamente, quando a ela esteja ligado, fazer com que intervenha a Artilharia.

A cooperação entre as unidades ou elementos que executam o ataque pode realizar-se: pelo fogo, pela manobra ou pela conjugação

Revista da Cavalaria

destas acções, pelo fogo, batendo momentâneamente resistências que se encontram fora da sua zona de acção, mas perfeitamente ao seu alcance eficaz, pela manobra, conquistando posições que só por si façam cair a resistência ou por último, donde mais eficazmente seja possível actuar pelo fogo e nisto consiste a combinação dos dois primeiros processos.

Se o esquadrão faz parte do segundo escalão do ataque, tudo se passa de maneira análoga quanto à acção dos carros, sendo os seus objectivos, principal, os anti-carros que tiverem escapado ao primeiro escalão e depois, as resistências que se revelem e que prejudiquem a tropa apeada que com elles ataca, encarregada de fazer a limpeza da posição e de quem são o elemento impulsionador e protector, precisamente por lhe resolver as principais dificuldades, em tudo terão sempre o apoio de todas as armas da tropa apeada que com elles ataca.

Como meios de ligação durante o ataque, dispõe o comandante do esquadrão de T. S. F. que lhe permite ligar-se com o comando dos seus pelotões e com o comando de quem depende, além de uma possível ligação com a artilharia, que o apoia e protege.

IX — O homem e a máquina

O General Thomaz Jackson disse: «A Guerra significa combate. A missão do soldado é combater. Os exércitos não se destinam a abrir trincheiras, a erguer parapeitos, a viverem em acampamentos, mas sim em encontrar o inimigo e a batê-lo, a invadir o seu país e a causar-lhe o maior dano no mais curto espaço de tempo».

Isto envolverá grande destruição de vidas e da propriedade enquanto durar a resistência inimiga.

Mas uma guerra desta natureza terá de ser necessariamente de curta duração e, portanto, resultará por si, grande economia de vidas e da propriedade. Grande e rápida mobilidade, vigor no ataque, e assegurar os frutos da vitória, constituem o segredo do êxito da guerra.

O General De Gaulle, quando era ainda um jôvem e desconhecido capitão, escreveu: «A máquina comanda o nosso destino».

Hoje é vulgar dizer-se que a guerra moderna é a guerra mecanizada, que o número de homens não conta e que a decisão final é ditada pela capacidade de produção das máquinas mortíferas.

Esta ideia nem é nova nem completamente verdadeira.

Revista da Cavalaria

O homem imaginou que descobrira uma nova verdade e por isso aquele conceito é profusamente repetido com a convicção de que a máquina eliminou a necessidade de grandes massas de homens.

Acontece, porém, precisamente o contrário.

A máquina impõe que na teoria da guerra moderna, quer ofensiva, quer defensiva, enorme número de indivíduos, isto é, praticamente toda a Nação, estejam empenhados, directa ou indirectamente na contenda.

O emprego da máquina na guerra proporciona maior protecção, pois que movimento é uma forma de protecção, mas, o seu predomínio com eficiência faz crescer extraordinariamente o número de factores, em indivíduos e em material, para que aquela eficiência se mantenha em elevada escala.

Em resumo, a máquina exige técnica e a técnica impõe e absorve o trabalho das grandes massas de indivíduos.

Mesmo nas operações da guerra a máquina impõe a necessidade de emprego de grandes massas de homens.

Observou-se que durante a guerra finda os carros não resolveram por si só, nenhum dos problemas para que foram especialmente criados, nem evitaram a necessidade de grandes destruições como se esperava da acção rápida da força mecanizada.

O emprego das máquinas provoca o aparecimento de outras máquinas e engenhos para as combater.

O resultado disso pode ser a destruição mútua e o comando final da batalha pelas forças estáticas, como aconteceu com frequência na campanha da Rússia.

É o erro de quem julga que a máquina é o substituto da massa, em vez de, apenas, o seu complemento técnico.





HINDUISMO



SUMÁRIO

ALTA ESCOLA:

Baucher e a sua escola

pele Coronel **ROGÉRIO TAVARES**

ENSINO:

Da mecânica dos andamentos

pele Ten. Coronel **ALMEIDA RIBEIRO**

OBSTÁCULOS:

«Squalus-Optus-Bajone»

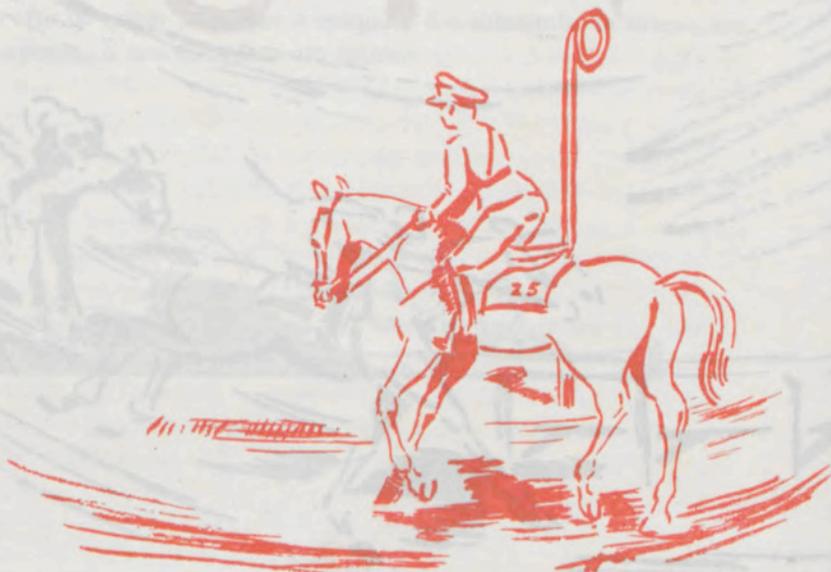
por X e 31

ATRAVÉS O MUNDO:

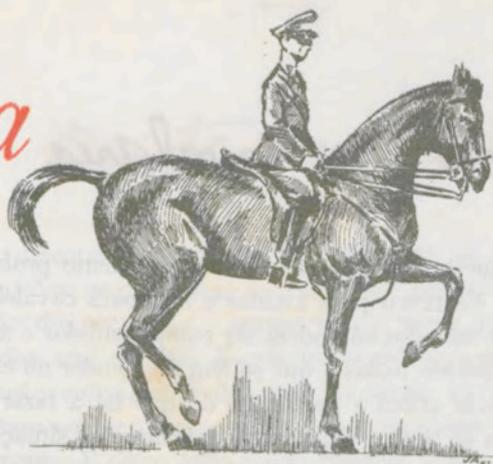
Um pequeno país que é um paraíso para os adeptos do cavalo

Noticiário

pele Tenente **LEMOS DA SILVEIRA**



Alta



Escola

Baucher e a sua escola

pelo Coronel ROGÉRIO TAVARES

Tendo sido Baucher o mestre dos mestres da equitação superior ou de Alta Escola e obtido, em perto de 30 cavalos que apresentou em público, trabalhos verdadeiramente extraordinários, tanto pela dificuldade como pela correcção e brilho de execução, como se explica que não conseguisse, nem no seu próprio país, a aprovação oficial do seu método de ensino, tão brilhantemente comprovado pelo próprio autor e por uma pleiade de cavaleiros excepcionais, entre os quais se contava o grande L'Hotte, seu melhor e mais categorizado discípulo, mais tarde écuyer em chefe durante largos anos em Saumur? Porque se votou assim ao ostracismo a figura mais brilhante da equitação fina, quando afinal todos os que se dedicam a trabalhos de Alta Escola, consciente ou inconscientemente, a todo o momento aplicam praticamente os princípios preconizados pelo grande Mestre? A razão é simples: é que os ensinamentos de Baucher só aproveitam verdadeiramente a quem tenha tacto apurado,

A escola de Baucher não foi um mito afastado pelo tempo e por ele absorvido. Este belo artigo de Rogério Tavares lembra-nos que a sua 14.ª edição encerra um mundo de ensinamentos sábios!

Revista da Cavalaria

grande sentimento equestre, longa prática e conhecimento profundo da psicologia do cavalo. Escreveu para artistas e não para cavaleiros vulgares e assim, os seus métodos só podem ser compreendidos e aplicados por quem sinta os pequenos nadas a que se tem de atender no ensino do cavalo e que constituem afinal a percepção do que há a fazer no momento oportuno, para se tirar o rendimento máximo das situações criadas pelas ajudas.

Nos livros de Baucher parece por vezes haver contradições e mesmo antagonismo no emprego dos meios, quando afinal no doseamento desses meios reside o segredo da sua aplicação.

Esse quantitativo, só o tacto equestre o pode regular. Este dom especial que, como diz o general L'Hotte, faz distinguir a natureza boa ou má das contracções do cavalo, guiando o cavaleiro no «a propósito e medida» das suas acções e que o trabalho desenvolve mas não pode fazer nascer, é tão necessário ao cavaleiro artista, como indispensável é ao pintor o sentimento do colorido ou ao músico o sentimento da harmonia dos sons.

Na sua 14.^a edição, Baucher diz que nem a todos é permitido ir a Corinto, dando assim justificação, embora não fosse essa a sua ideia na citação que faz, ao malogro a que se arriscam os que não possuam qualidades natas, ou adquiridas, para empregar, sem graves inconvenientes, os seus processos de ensino.

Citemos por exemplo a diferença entre boa mão e mão educada.

Chega-se facilmente a ter a mão boa, isto é, ligeira. Os cavaleiros que adquirem essa qualidade servem-se razoavelmente de todos os cavalos e sabem tirar partido deles. *Não contrariam nunca o animal e contentam-se com o movimento de tomar e ceder. É uma qualidade apreciável ter boa mão e isto basta para os casos mais vulgares do emprego do cavalo. Mas pode-se tomar e ceder toda a vida sem se sentir bem o que se faz, isto é, inconscientemente. Neste caso nem a mão nem o cavalo farão o mais pequeno progresso. A mão educada actua de uma maneira diferente: — fixa-se, fechando bastante vigorosamente os dedos quando o cavalo puxa, mas os dedos abrem-se com a maior rapidez logo que a maxila faz a concessão. A boa mão cede quando o cavalo puxa, e *puxa* quando ele cede. A mão educada cede quando o cavalo cede e *fixa-se* quando ele puxa, e isto instantaneamente.*

Há, pois, uma diferença radical nas duas actuações.

Tudo são facilidades quando a mão deixa passar toda a impulsão que as pernas provocaram, mas quando se procura canalizar uma parte para outro fim que não seja alargar o andamento ou passar a outro mais

Revista da Cavalaria

rápido (descontração de maxila, colocação de cabeça e de pescoço, elevação dos movimentos, entrada dos posteriores, coordenação na colocação dos membros e muitos outros casos que se prendem com o ensino dos ares de Alta Escola ou simplesmente procuram influir na distribuição conveniente do peso conforme as circunstâncias que se apresentam no exercício que se deseja), as coisas complicam-se extraordinariamente. E como tudo o que Baucher preconiza se baseia no tacto equestre, se este não existir ou for pouco sensível, nada se conseguirá a não ser ressabiarem animais levando-os invariavelmente ao acuação. Eis o grande óbice do método de Baucher e razão principal da excomunhão que lhe lançaram e lançam os que não conseguem realizar praticamente os seus ensinamentos.

Há motivos realmente para não impor processos que bem poucos poderão pôr em prática sem inconvenientes, mas rejeitar em bloco uma doutrina pelo facto de ser de muito difícil execução, lembra a raposa a achar verdes as uvas a que não podia chegar.

*

Os métodos de Baucher têm como base fundamental o emprego da espora. Embora na sua 14.^a lição diga que acabou por adoptar o simples bridão como embocadura para os seus cavalos e esporas sem rosetas, é caso para se ficar um pouco céptico a respeito desta afirmação. O trabalho em pantufas (como podemos chamar à suavidade de meios neste caso empregados pelo cavaleiro), pode realmente admitir-se num animal perfeitamente equilibrado, sujeito e *fino*. Mas para se chegar a tanta brandura, necessariamente se passou por fases menos meigas. Raríssimos serão os casos em que tal não tenha acontecido. Saint-Phalle também preconiza o emprego de esporas sem roseta, mas os seus companheiros de trabalho, quando tal ouviam, sorriam e convidavam a pessoa a quem era dada essa informação a examinar a colecção de esporas que ele possuía para o trabalho diário, que levava certamente a essa conclusão, mas com o seu tempo.

Seja como for, o caso é que a causa principal dos escolhos em que se esbarra no ensino de cavalos pelo método de Baucher, deriva do uso imoderado, intempestivo ou brutal da espora.

Revista da Cavalaria

Mas voltemos ao nosso assunto.

Como últimas considerações sobre o emprego da espora, cuja acção tão intimamente se encontra ligada à obtenção do equilíbrio do cavalo e por conseguinte da ligeireza, finalidade de toda a vida hípica do grande mestre, vamos procurar descrever, o melhor que pudermos, como as coisas se passam, se bem que se torne extremamente difícil exprimir com a clareza necessária, o que o cavaleiro deve fazer, principalmente no que respeita à intensidade e oportunidade dos meios de acção, isto é, das ajudas, para levar o cavalo gradualmente, e segundo a sequência preconizada por Baucher, ao equilíbrio necessário aos trabalhos de Alta Escola.

Quando a pressão das pernas se torna insuficiente para conservar a ligeireza do cavalo, servimo-nos das esporas por forma a fazê-las aceitar como uma ajuda e não como um instrumento de castigo. Da mesma forma que o freio não actua directamente senão sobre o ante-mão e em particular sobre a maxila inferior, as esporas não têm acção directa senão sobre o post-mão e particularmente sobre os flancos do cavalo. Devendo o animal conservar-se sempre entre a mão e as pernas depois de lhe termos feito considerar o freio como uma *barreira intransponível*, necessário é fazer-lhe aceitar as esporas como uma *força impulsiva irresistível*.

Começa-se por uma acção local (independente das pernas) sobre a boca do cavalo. Procederemos de uma maneira análoga para aplicar as esporas contra os flancos, isto é, os primeiros contactos far-se-ão sem concurso algum da mão. Logo que o cavalo se desloque para diante com franqueza e sem nenhuma hesitação ao contacto delicado das esporas e que por outro lado diminua o andamento e pare com uma simples indicação da mão e sem sobre ela se apoiar demasiadamente, bastará praticar, por meio destas duas forças, justas oposições, para que o cavalo se ache realmente entre as mãos e as pernas. Esta condição é suficiente para se obter em seguida, por meio de exercícios adequados, o grau de equilíbrio ou antes a progressão para o equilíbrio que convençionamos chamar *equilíbrio relativo*.

Para produzir o equilíbrio pròpriamente dito, a que chamaremos *absoluto*, necessário e imprescindível aos movimentos de Alta Escola, recordemos que a natureza pôs mais peso sobre as espáduas do cavalo que sobre a garupa. É preciso, pois: primeiro, chamar pouco a pouco para o post-mão o peso que sobrecarrega o ante-mão e depois, restabelecido o equilíbrio, *diminuir a base de sustentação* de maneira a torná-lo o mais instável que se puder.

Revista da Cavalaria

Aproveitar-nos-emos da flexibilidade dada às diversas regiões do animal para lhe fazermos meter insensivelmente, por meio das esporas ajudadas pelas mãos, os membros posteriores sobre a massa, a fim de os dispor a receber o peso que lhes é destinado e, continuando o trabalho de concentração, de reduzir a base de sustentação.

Segundo o que acabamos de ver, o emprego das esporas como ajuda apresenta duas fases bem distintas: primeira, *toques delicados com as duas esporas aplicadas simultaneamente, em andamento, sem oposição da mão*, tendo por fim confirmar o cavalo na obediência às pernas, dando-lhe franqueza e um começo de ligeireza; segunda fase, *ataques suaves e muito bem doseados na sua intensidade, com oposição de mão, quer em marcha quer parado*, destinados a modificar a repartição do peso e a dar instabilidade ao equilíbrio, numa palavra para pôr o cavalo concentrado (ou rassemblé como dizem os franceses).

Baucher usava ainda nos últimos tempos da sua vida, uma fase intermediária que pode ser considerada como o traço de união entre as duas precedentes. Consiste num *apoio progressivo, uma pressão graduada da espora* atrás das cilhas e *combinada com o apoio da mão* logo que a pressão das pernas se torne insuficiente para produzir o efeito de conjunto (de que falaremos mais adiante, o que tanto quer dizer que o efeito de conjunto sobre a perna deve preceder o efeito de conjunto sobre a espora).

Conclui-se do que precede que quando o cavalo suporta paciente-mente os pequenos toques sem sair da mão, entra na fase intermediária. Então o cavaleiro procura apoderar-se completamente do cavalo por meio da acção de mão conjugada com a pressão contínua e graduada das esporas atrás das cilhas, primeiro por efeitos diagonais (uma rédea de freio e a perna diagonalmente oposta) e em seguida por efeito de conjunto. Por fim repetem-se os efeitos substituindo as pressões progressivas por pequenos ataques que deverão trazer um começo de concentração das forças. Desde que o cavalo a eles está submetido, acha-se muito aplanado o caminho que leva ao rassembler, ou concentração mais acentuada. Entra-se assim na segunda fase do emprego das esporas que deve pôr as forças do animal à inteira disposição do cavaleiro. Este último trabalho é a introdução à Alta Escola. Quando se chega a este ponto de ensino, o cavalo deve estar perfeitamente colocado, direito de espáduas e de garupa e concentrar-se por meio de ataques delicados.

O peso da sua massa acha-se igualmente repartido pelo ante-mão e post-mão, e a entrada dos posteriores dá-lhe facilidade de deslocação e consequentemente a mobilidade necessária a sem esforço poder exe-

Revista da Cavalaria.

cutar os exercícios complicados que exigem essa instabilidade de equilíbrio. A ligeireza do cavalo estando na razão directa dessa instabilidade, se ele se deixa facilmente concentrar em todas as circunstâncias, estará constantemente ligeiro e nas melhores condições para executar com regularidade e precisão os exercícios mais complicados. Será um cavalo ensinado.

O cavalo concentrado acha-se assim transformado numa espécie de balança de que o cavaleiro é o fiel. O mínimo apoio sobre uma ou outra das extremidades — que representam os pratos dessa balança hípica — faz pender esta na direcção que se deseja. Reconhecer-se-á que o rassembler é completo quando se sentir o cavalo próximo, por assim dizer a levantar-se das quatro patas. É por meio da concentração que se dá ao animal, brilho, graça e magestade. O cavalo parece outro, pois a transformação é completa. Se empregarmos a espora primeiro para empurrar para diante e depois para levar a concentração das forças aos seus últimos limites (dentro sempre das possibilidades do animal) as pernas bastarão, com a sequência do trabalho, para obter o rassembler necessário à cadência e à elevação de todos os movimentos transcendentales da Alta Escola.

Não sei se conseguimos ser bastante explícitos para dar uma ideia, embora muito geral do que a espora pode conseguir, da forma delicada da sua actuação, e da sensibilidade que o cavaleiro deve possuir nas suas pernas para poder graduar esse emprego subtil que tanto se pode tornar agente poderosíssimo do ensino, como afectar irremediavelmente o moral do cavalo pela sua má aplicação.

O próprio Baucher diz nos seus livros:

«Terei necessidade de recomendar discrição nas exigências?

Não, sem dúvida. Se o cavaleiro, chegado a este ponto da educação do seu cavalo, não sabe compreender por ele mesmo a finura do tacto, a delicadeza de processos indispensável à boa aplicação destes princípios, será uma prova que é destituído do todo o sentimento equestre. Os meus conselhos não poderão remediar esta imperfeição da sua natureza».

*

Vamos agora recordar algumas das expressões curiosas empregadas por Baucher nos seus livros, curiosas mas bem elucidativas da sua forma muito pessoal de proceder. Comecemos por «Mãos sem pernas e pernas sem mãos». Diz Baucher que dois casos se podem dar na condução do cavalo: ou temos somente que regular, por intermédio das mãos a im-

Revista da Cavalaria

pulsão que as pernas produziram (e sem o concurso destas, por desnecessário) ou não há impulsão suficiente e teremos que a provocar sem a interferência das mãos. E por isso: «mãos sem pernas e pernas sem mãos». Teremos que acrescentar: na equitação elementar.

As tais contradições a que já nos referimos provêm da possível má interpretação que se der às expressões de Baucher. As acções conjuntas das pernas e mãos do cavaleiro são na realidade antagónicas (em princípio, claro está). Mas essas acções conjugadas e simultâneas podem não constituir contradição — e não a constituem mesmo — quando se entra no ensino superior do cavalo. E assim chegamos ao chamado «efeito de conjunto» que parece brigar com o princípio das «mãos sem pernas e pernas sem mãos». Tal não se dá porque cada princípio tem o seu campo especial de aplicação, não se guerriando pois.

Quando o cavalo conhece perfeitamente a acção da espora que como ajuda pode ser um excitante, um calmante, um factor psicológico importante do ensino ou um modificador poderoso do equilibrio do cavalo, torna-se possível ao cavaleiro entalar a sua montada entre o freio e as esporas, se assim for necessário, de modo a abafar toda a tentativa de defesa. Aproximando a mão do corpo e fechando as pernas rápida ou progressivamente (segundo os casos) até ao apoio franco, contínuo e enérgico das esporas, produz-se o que se chama «efeito de conjunto sobre a espora». Este efeito traz ou confirma a descontração da maxilla, destrói desde o início a resistência que começou a manifestar-se, imobiliza o animal, se assim o desejar o cavaleiro ou, se este fizer predominar a acção da espora abrandando a opposição da mão sem contudo deixar deslocar a cabeça do cavalo, obriga-o a conservar o andamento em que ia quando a veleidade de revolta se manifestou. É-se assim absolutamente senhor de impedir toda e qualquer defesa e de se conduzir o cavalo onde se quer e no ritmo que se deseja por maior que seja a sua má vontade ou o medo do objecto que receava.

O animal apercebe-se depressa que lhe é impossível resistir. O sentimento da sua impotência leva-o a renunciar à luta, o seu moral é dominado resignando-se por isso a obedecer. É assim que se combate segura e radicalmente o ressabiamento mais perigoso e mais inveterado.

O efeito de conjunto tem por fim imobilizar o animal ou forçá-lo a conservar o andamento e a direcção desejadas. Para se chegar a esse resultado, a mão e as pernas (acção de conjunto sobre a perna) ou as mãos e as esporas (acção de conjunto sobre a espora) devem sempre actuar com uma progressão *contínua e graduada* (à maneira de tenaz) até se obter o fim desejado.

Revista da Cavalaria

O efeito de conjunto, calma, extingue ou regula. *A acção das pernas é contínua e poderosa*, como acima se diz. *Na concentração ou rassembler as pernas actuam intermitentemente*. O rassembler anima, sobreexcita, dá vida e brilho ao cavalo, não devendo por isso as pernas actuar de maneira contínua. Eis a diferença entre os dois processos de actuar, como diferentes são as finalidades que visam.

Os efeitos de conjunto — diz-nos ainda Baucher — *são a força contínua e justamente oposta entre a mão e as pernas*. Devem ter por fim trazer à sua posição de equilíbrio todas as partes do cavalo que dele se afastam. Não há movimento que não deva ser precedido e seguido de um efeito de conjunto, antes, para pôr o cavalo nas condições mais favoráveis a responder à acção das ajudas, depois, para reunir as forças que se dispersaram devido ao próprio movimento. O efeito de conjunto será ainda um meio que o cavaleiro usará para fazer cessar toda a mobilidade das extremidades proveniente da vontade do cavalo. Este não podendo responder convenientemente ao efeito de conjunto se não estiver equilibrado e o equilíbrio das forças sendo uma condição indispensável para uma execução regular, o efeito de conjunto servir-nos-á para constatar a ligeireza antes de lhe pedirmos qualquer exercício, ao mesmo tempo que contribuirá para a restabelecer se esta tiver desaparecido por causa da rutura do equilíbrio. Devemos, pois, insistir sobre a produção destes efeitos que têm um papel importantíssimo em todo o ensino do cavalo. O cavaleiro deverá repeti-los o maior número de vezes possível em todos os andamentos, fazendo-os seguir de *descidas de mão*, o que lhe dará uma grande delicadeza de sentimento equestre ao mesmo tempo que concorrerá para a justeza dos trabalhos.

Sobre descidas de mão diz Baucher: «A descida de mão consiste em confirmar o animal na perfeita ligeireza, fazendo-lhe conservar o seu equilíbrio sem o recurso das rédeas. Se as justas oposições das mãos e das pernas levam o cavalo a manter-se na posição mais favorável aos exercícios que executa, para se conhecer bem o resultado do ensino, é necessário recorrer-se a frequentes descidas de mão».

Como o cavalo é o único executante, é lógico habituá-lo a trabalhar sem a intervenção do cavaleiro, como acontece, por exemplo, com a aprendizagem das crianças ao andar, que ao princípio necessitam de amparo mas acabam por andar sòzinhas sem ajuda, finalidade que se procura. O mesmo se dá quando se aprende a andar de bicicleta, a nadar, etc.

O auxiliar deve desaparecer logo que seja possível para deixar em campo unicamente o executante. *Quanto menos intervier o cavaleiro na execução dos trabalhos de Alta Escola, mais estes serão perfeitos*.

Revista da Cavalaria

A maior parte do público, não possuindo competência técnica para bem julgar o que vê, tem como desculpa a sua ignorância. As preferências vão sempre para o lado espectacular e não para o rigor técnico que lhe escapa e que não o interessa por pouco «vistoso». O mesmo se não pode dizer para quem pretenda ajuizar da qualidade e beleza dos trabalhos de ensino, ligados a princípios de execução, de apresentação e de técnica que facilmente permitem destrinçar o trigo do joio.

O cavalo responde regularmente à descida de mão quando depois do efeito de conjunto — o cavaleiro tendo alargado as rédeas e desunido as pernas, — conserva a posição vertical da cabeça sem aumentar ou diminuir o andamento. Apenas se tolerará que o pescoço se abaixe um pouco (e isto mesmo mais tarde não se permitirá). De começo só o primeiro ou os primeiros passos serão talvez regulares, mas com isso nos contentaremos. O cavaleiro retomará imediatamente o cavalo para um novo efeito de conjunto desde que note que a rotura do equilíbrio se deu (aumento de andamento ou perda da ligeireza).

Esta liberdade fictícia dá uma tal confiança ao cavalo que este se sujeita sem disso se aperceber, julgando conservar independência absoluta. Contudo, essa liberdade é sob palavra — como diz Licart no seu livro — definindo bem o que na realidade se passa.

Não se compreende que tenhamos que empregar sempre toneladas de ajudas no ensino do cavalo. À medida que o equilíbrio se acentua, e com ele a ligeireza, a intensidade dos meios irá diminuindo, dando finalmente a impressão — aliás quase certa — que o cavalo trabalha sem o auxílio das ajudas. Não necessita delas mas simplesmente de indicações porque dispõe da sua massa por tal forma que lhe é fácil executar o que se lhe pede sem esforço, visto o equilíbrio em que se encontra e a harmonia muscular resultante da ausência de contracções nocivas aos exercícios que executa, lhe dar possibilidades de execução que dispensam a intervenção do cavaleiro ou, pelo menos, o seu auxílio constante. Não há, pois, necessidade de se acentuarem as ajudas.

Não faz sentido nem representa valor algum fazerem-se passagens de mão, por exemplo, em que o cavaleiro pareça estar arrancando nabos da terra pelo movimento de tracção exercido nas rédeas respectivas cada vez que obriga o cavalo a inverter o galope. Uma «passage» em que são dois os executantes e o cavaleiro dá ideia de estar navegando em mar proceloso, não representa absolutamente nada debaixo do ponto de vista Alta Escola. Os ares valem pela correcção e muito *principalmente pela ligeireza* que o cavalo acusa na execução. Bocas contraídas, ferros que não se soltam, peso sobrecarregando os braços do cavaleiro

Revista da Cavalaria

ou força que as câibras — qual dinamómetro — muito bem assinalam, reduzem a zero a qualidade dos trabalhos de ensino.

A correcção e a qualidade são difíceis de obter, mas por isso mesmo se valorizam.

Outra expressão empregada por Baucher é: — decompor a força e o movimento. Quando se está em movimento, podem as resistências encontradas, quer de peso quer de força, não desaparecer apesar do emprego repetido das meias paragens ou das vibrações. Quando essas resistências tomam uma feição mais séria ou mais demorada é necessário parar, imobilizar o animal e procurar a ligeireza parado, por meio de flexões directas ou laterais. Deixa-se o cavalo absolutamente imobilizado vários minutos, se for preciso, até que o movimento precedente não «resôe» mais no organismo do animal. Quando se obtém esse resultado, é o momento de tornar a dar a posição e a acção que devem produzir de novo o movimento precedentemente procurado ou o andamento em que se trabalhava. É a isto que na escola de Baucher se chama decompor a força e o movimento.

*

Na sua 14.^a edição, Baucher põe como axioma o princípio que não há bocas duras nos cavalos mas simplesmente animais equilibrados e não equilibrados. Realmente, no desbaste e em grande parte do ensino, nota-se a tal dureza que vai desaparecendo à medida que o ensino progride e o equilíbrio se torna mais acentuado. Sendo a região das barras coberta por uma camada de tecido muito pouco espessa (mesmo que se apresentem forradas como acontece algumas vezes), e produzindo por isso o freio uma acção bastante dolorosa na boca do animal visto a carne se comprimir contra o maxilar inferior, a força que ele pode exercer nesse sítio não pode ser muito demorada pela dor que lhe produz o contacto do bocado do freio contra a parte óssea da boca onde incide a sua pressão. E assim se explica que os animais despapem ou encapotem, fugindo à acção de alavanca que o freio produz sobre as barras, quando descobrem serem essas duas posições as mais favoráveis para se furtarem ao sofrimento.

Como o único ponto de contacto directo que o cavaleiro tem com o cavalo se faz por intermédio das rédeas, o animal pode opor resistindo, uma força oposta à que o cavaleiro exercer e mais poderosa, incomparavelmente. Estabelece-se assim uma espécie de luta de tracção entre o

Revista da Cavalaria

cavaleiro e o cavalo. E como as forças são desiguais, para não sermos vencidos mais vale fixar que puxar. Aconselha-o o bom senso e a economia das forças...

O caso é que depois do cavalo estar equilibrado e ligeiro as contracções de maxila só esporadicamente se dão ou desaparecem mesmo, continuando a conformação das barras a ser a mesma, o que convém acentuar. Daqui conclui Baucher que a dureza da boca se relaciona com o equilíbrio do cavalo, sendo por assim dizer o reflexo das resistências ou dificuldades de execução, fazendo-as notar ao cavaleiro pela única via que o liga directamente ao «andar superior», isto é, por intermédio das rédeas. Dá-se um caso parecido com o ampermetro dos automóveis que indica o modo como funciona o sistema eléctrico do carro sem que seja o causador do bom ou mau funcionamento que simplesmente se limita a acusar.

Creio que Baucher tem razão plena no que afirma ou pelo menos em 99% dos casos de bocas duras. É claro que há que contar com a maior ou menor sensibilidade do animal e também com os que são mais de partir do que de torcer. Mas então estamos no capítulo dos cavalos difíceis que não está dentro dos assuntos que vimos tratando.

Contra esta opinião de Baucher se insurge Saint-Phalle no seu livro. A espora (sempre a espora) — é remédio de grande eficácia para esses males acabando quase sempre por ganhar a partida.

A propósito de bocas duras e em reforço da sua maneira de ver, conta Baucher que, sendo-lhe mostrado um cavalo com esse defeito, começou a examinar os curvilhões, os rins, o dorso sem olhar para a boca, onde, afinal, se localizava a resistência. Admirada por esse procedimento a pessoa que apresentava o «doente» à consulta, Baucher respondeu que estava procurando as causas do mal, visto a boca nada ter com o caso acusando apenas alguma imperfeição ou tara que procurava descobrir.

Quando se refere ao seu cavalo *Bianfaisant* conta que tendo-o comprado numa feira e reparado, só depois da compra feita, que o animal tinha as barras forradas, ficou apreensivo julgando que toparia com as tais resistências próprias de boca dessa natureza.

Afinal um certo dia montando esse cavalo e estando parado no picadeiro, tendo unido as pernas e conservado fixas as mãos, sentiu o animal ceder. Segundo afirma, foi essa a luz que o iluminou no capítulo de bocas duras. Tendo empregado freios dos mais variados feitios, alguns de grande poder pelo comprimento desmedido das caimbas, passou a empregar nos seus cavalos freios cada vez mais leves até final-

Revista da Cavalaria

mente os abolir por completo, fixando-se na embocadura, no simples bridão.

Como já dissemos continuamos a pôr de remissa essa afirmação.

No que julgamos tenha razão é no que respeita a bocas duras porque os factos assim o demonstram.

*

Vamos terminar estas já longas considerações sobre o maior poeta da equitação superior que até hoje existiu, poeta na acepção elevada do termo porque Baucher foi um realizador e, principalmente, um executante incomparável.

Investigador e inovador de grande mérito, mas sempre insatisfeito, a sua preocupação de ligeireza e do equilíbrio absoluto tomou toda a sua vida como objectivo máximo a atingir.

Tendo sido um cavaleiro primoroso da equitação fina — o maior de todos — quis a sorte e a época em que viveu que à volta do seu nome e da sua inconfundível personalidade se levantasse acesa luta, que involuntariamente provocou, entre os seus fervorosos admiradores e os detractores das suas doutrinas. Pairando bem alto, acima de todas as paixões, o grande Baucher continuará sempre a ser «Baucher-o-Grande».

Os seus numerosos discípulos, entre os quais se contaram os maiores cavaleiros da França nesse tempo, como Raabe, L'Hotte, Faverot de Kerbrec, Gerhardt, para não citar senão os mais conhecidos, provaram exuberantemente que o método dá excelentes resultados, só tendo inconveniente de exigir do praticante dotes excepcionais.

Mais modernamente, todos os mestres da equitação fina se referem a Baucher a todo o momento e assim Fillis e Saint-Phalle — os mais conhecidos — prestam sempre homenagem ao mestre incomparável nas citações que fazem.

Costuma-se dizer que ninguém é profeta na sua terra. Como citámos alguns nomes que se distinguiram em trabalhos de Alta Escola não quero, apesar da veracidade do conhecido adágio acima mencionado, deixar de lembrar o nome do maior cavaleiro da equitação fina que tem existido entre nós.

Refiro-me ao coronel Jara de Carvalho, meu mestre no Curso de Instrutores de Equitação. O seu tacto verdadeiramente excepcional, os seus grandes conhecimentos hípicas, a sua sensibilidade equestre, todos esses dons que os outros tinham e que ele também tem, ficaram exube-

Revista da Cavalaria

rantemente provados no ensino primoroso dos cavalos que trabalhava, em que a ligeireza e o equilíbrio foram levados a um grau que só ele podia conseguir.

Devo-lhe os maiores ensinamentos que colhi na minha já longa vida hípica, tanto pelo que via executar como pelas suas indicações sempre judiciosas e oportunas.

Prestando-lhe este tributo de agradecimento não faço mais que justiça às suas qualidades de cavaleiro, que, se em todos os ramos de equitação foi brilhante, marcou lugar inconfundível nos trabalhos de Alta Escola.

Foi Baucher um trabalhador infatigável que mesmo próximo da morte nunca deixou de se dedicar à arte que tanto honrou, transmitindo ao seu grande amigo e discípulo o então major L'Hotte, a última pedra preciosa dos seus grandes e luminosos ensinamentos.

Já mal podendo falar, pegou na mão de L'Hotte que assistia aos seus últimos momentos e indicou a maneira dela actuar dizendo e exemplificando: sempre fixar, nunca puxar. Foram estas as suas últimas indicações, as mais importantes que poderia lembrar porque constituem o segredo de toda a equitação superior.

*

A título de curiosidade enumeram-se os exercícios apresentados em público por Baucher. A sua simples transcrição dispensa quaisquer comentários sobre o seu valor.

- 1 — Flexão instantânea da maxila e extensão rápida do anterior conservando-se os três restantes membros em apoio.
- 2 — Balanço de garupa.
- 3 — Passagem instantânea do piaffer lento ao piaffer precipitado e vice-versa (este exercício era executado com tanta precisão que não só o piaffer lento era em extremo demorado como o piaffer precipitado era executado com tal velocidade que o cavaleiro ficava envolvido numa nuvem de poeira.
- 4 — Recuar com uma elevação igual dos membros em diagonal que se afastam e se poisam ao mesmo tempo sobre o solo executando o cavalo o movimento com tanta franqueza e facilidade como se avançasse e sem o concurso aparente do cavaleiro.

Revista da Cavalaria

- 5 — Mobilidade instantânea, estando o cavalo parado, dos dois membros em diagonal.
O cavalo depois de ter levantado os dois membros opostos, leva-os para trás para em seguida os colocar no lugar que anteriormente ocupava, recomeçando o mesmo exercício com o outro diagonal.
- 6 — Trote espanhol.
- 7 — Serpentina ao trote.
- 8 — Paragem instantânea ao galope, com a ajuda das esporas.
- 9 — Mobilidade contínua no mesmo terreno de um dos anteriores, o cavalo executando, pela vontade do cavaleiro, o movimento pelo qual manifesta bastantes vezes a sua impaciência.
- 10 — Recuar ao trote conservando o cavalo a mesma cadência e as mesmas batidas que no trote para diante.
- 11 — Galope para trás.
- 12 — Passagens de mão a tempo. (Foi Baucher quem primeiro executou este exercício, havendo quem duvidasse da possibilidade da sua execução).
- 13 — Piruetas directas em três pernas.
- 14 — Recuar com tempo de paragem em cada passo retrógrado, ficando o anterior direito para diante, imóvel e estendido numa distância igual à que percorreu o anterior esquerdo e vice-versa.
- 15 — Piaffer lento com um tempo de paragem imediata em três pernas.
- 16 — Passagens de mão a intervalos iguais, no galope no mesmo terreno.
- 17 — Passagem para diante e para trás sem rédeas.
- 18 — Galope para trás sem rédeas.
- 19 — Movimento de trás para diante e diante para trás dos membros em diagonal.
- 20 — Galope em três pernas.
- 21 — Piaffer lento.
- 22 — Fazer descrever com um anterior e depois com o outro um círculo sem que o membro se poise no chão.
- 23 — Anteriores cruzados debaixo do corpo.
- 24 — Elevação com um tempo de paragem, de cada posterior.
- 25 — Balanço de garupa com piaffer, recuando.
- 26 — Extensão dos anteriores e flexão dos posteriores.
- 27 — Balanço de garupa com piaffer lento dos anteriores.
- 28 — Extensão para fora dos anteriores, alternadamente, no recuar.
- 29 — Afastamento dos anteriores dos posteriores e aproximação dos posteriores dos anteriores.

Revista da Cavalaria

30 — Piaffer ballotté.

31 — Rotações a galope com passagens de mão a tempo.

Nem todos estes exercícios se podem classificar como trabalhos de Alta Escola (Baucher tinha que ganhar a vida apresentando-se em circos, do que aliás se lastimava por saber incompreendida a sua arte pelos leigos que o viam trabalhar).

Mostram, contudo, a que ponto ele chegou no domínio do cavalo.

A este respeito vale a pena contar, como prova bem evidente das faculdades do grande mestre, o seguinte episódio citado por L'Hotte num dos seus livros.

Assistindo a uma das exibições de Baucher, achava-se num circo um inglês criador de cavalos de puro sangue. Conversando com um titular francês que junto dele se encontrava, disse numa dada altura: «Fala-se muito da ciência de Baucher e do seu domínio sobre o cavalo, mas sempre gostava de verificar o que ele faria se lhe dessem para ensinar um cavalo que possuo e que nem sequer consente o cavaleiro no dorso. Aposto mesmo que não conseguiria conservar-se em cima numa volta completa ao campo de Longchamps e dou-lhe o cavalo se tal conseguir».

O titular francês respondeu-lhe que sendo apenas discípulo de Baucher e as suas faculdades hípicas não se podendo comparar com as do seu mestre, aceitava, contudo, o repto, visto entender que não valia a pena incomodar Baucher por tão insignificante prova (o espírito latino a manifestar-se)...

Aceite a aposta, procedeu-se à experiência e, ou por sorte ou ainda porque tudo é cavalo das orelhas à cauda, deu-se o «milagre» do tal titular não cair. O inglês, cumprindo a sua palavra, deu-lhe o cavalo. Num gesto bem característico da amabilidade francesa e de deferência e cortezia para com o professor que tanto estimava, o titular por sua vez ofereceu o cavalo a Baucher visto em sua consciência entender que as lições recebidas é que tinham permitido levar a bom termo o desafio.

Passados 29 dias após Baucher ter tomado conta do cavalo, o tal criador inglês via-o com espanto trabalhar no mesmo circo, montado pelo grande cavaleiro, em exercícios de Alta Escola.

Só quem tenha alguma vez abordado a equitação fina poderá avaliar no seu justo valor, o que representa tal proeza.

Terminamos assim as referências que vimos fazendo ao grande Mestre e à sua Escola.



Ensino

Da mecânica dos andamentos

pelo Ten. Coronel ALMEIDA RIBEIRO

Antes de entrarmos pròpriamente na mecânica dos andamentos algumas palavras temos de dizer sobre a orientação que seguimos durante o estudo e recordar, por alto, o que temos escrito até esta altura.

Aquele que utiliza o cavalo apenas para passeio, caçada ou qualquer outro divertimento não tem necessidade de profundar os seus conhecimentos sobre equitação.

Os que se dedicam a instrutores, esses não; têm que ser profundos em conhecimentos técnicos e conhecer bem a mecânica dos andamen-

Os leitores da Revista da Cavalaria conhecem perfeitamente o nome de Almeida Ribeiro. E sabem, também, que a mecânica dos andamentos continua a ser a Dulcineia adorada dos seus sonhos...

Revista da Cavalaria

tos se desejam progredir e explicar a razão de ser do que estão ensinando.

Assim, aparece a necessidade de conhecermos a mecânica dos andamentos.

Devemos conhecer o esqueleto do cavalo, inclinações dos raios ósseos, ângulos formados entre eles, sua orientação, etc., movimentos da coluna vertebral e qual o seu trajecto dentro do pescoço e, finalmente, alguns músculos, especialmente os que passam na barriga. Algumas pessoas supõem que a coluna vertebral vindo do dorso sai no garrote e acompanha a crineira do cavalo a pouca profundidade. Assim não sucede; ao sair de entre as espáduas ou seja a base do pescoço, no geral está mais próxima da parte anterior do que da parte posterior.

Esta observação parece-nos importante *porque da disposição da base do pescoço* depende o funcionamento da máquina animal.

E assim o cavaleiro novato em vez de fazer sair o pescoço das espáduas, enterra-o, sobrecarregando-as, com a preocupação de manter a cabeça alta.

Mais uma vez insistimos: no ensino do cavalo não se preocupem com a atitude da frente, trabalhem bem a garupa, que a frente tomará a atitude que deve tomar; essa atitude é reflexo do trabalho dado à garupa.

A coluna vertebral não é rígida. Executa flexões e extensões no sentido longitudinal e encurvações e extensões no sentido lateral.

São as flexões e encurvações mais ou menos acentuadas, seguidas das extensões que permitem a deslocação do cavalo.

O avanço de um posterior provocará uma encurvação da espinha (concavidade para esse lado) compensada por encurvação do pescoço em sentido contrário.

Estas encurvações, simétricas em relação ao eixo longitudinal, quando o cavalo marcha direito, observam-se no passo e no trote.

No galope, andamento assimétrico, as encurvações não são simétricas em relação ao eixo longitudinal; as encurvações mantêm-se as mesmas conforme a mão para que galope o cavalo. Por exemplo: no galope para a esquerda a coluna vertebral toma a forma de S.

Só se observam encurvações dorsais para a esquerda e do pescoço para a direita. No trote as encurvações são menos acentuadas que no passo.

A linha das espáduas e a linha da garupa só estão paralelas quando o cavalo está bem parado; em movimento estão oblíquas, formando ângulo agudo para o lado do posterior mais avançado.

Revista da Cavalaria

Conclusão: No passo e no trote a coluna vertebral toma a forma de S, quer direito quer invertido, mais ou menos pronunciado segundo a velocidade do andamento.

Os ossos são os órgãos passivos da locomoção, o seu conjunto forma o esqueleto; os músculos são os agentes activos do movimento. Contraem-se de um terço aproximadamente, do seu comprimento; alongando-se e encurtando-se imprimem aos ossos os movimentos necessários quer pelas suas próprias fibras, quer pelos tendões, que são os seus prolongamentos. Alcalino em repouso torna-se ácido quando trabalha. Todo o músculo tem uma inserção fixa e outra móvel; excitando-o contrai-se tendo como inserção fixa a extremidade mais próxima do centro de excitação.

Quando tratámos da acção das pernas, como ajuda, dissemos que a espora podia actuar à frente, ou atrás das cilhas, provocando contracções de um ou mais músculos. Dissemos também que o cavaleiro, para trabalhar com consciência, tem de adquirir, se não possui já, o *sentimento do apoio dos membros anteriores* se bem que, o que lhe interessa é o movimento e apoio dos posteriores, sentimento muito mais difícil de se adquirir, mas como conhecemos a mecânica do andamento ou seja a relação entre o apoio dos anteriores e posteriores e como o apoio daqueles é fácil sentir, a eles nos subordinamos, quando da actuação das pernas e mais tarde veremos também das rédeas.

Interessa então ao cavaleiro saber quais os músculos que passam na barriga, o trajecto que seguem e onde se inserem e quais as funções mais importantes em relação aos membros. As esporas quando actuam nos flancos produzem efeitos fisiológicos visto obrigarem os músculos a contraírem-se. Daqui se conclui que não é indiferente picar mais à frente ou mais atrás, mais em cima ou mais em baixo.

Assim, na maioria dos casos, a espora tem de actuar a tempo e em determinada região, se querem comandar o movimento dos membros.

A tempo pela mecânica do andamento, em determinada região pelo seu efeito fisiológico.

Dissemos atrás que todo o músculo tem uma inserção fixa e outra móvel e que aquela é a extremidade mais próxima da excitação; a excitação produzida pela espora obriga o membro desse lado a avançar, se o cavalo está em movimento e se for produzida em momento oportuno, obriga a levantar o membro desse lado quando parado.

Por aqui se vê o cuidado que deve ter o cavaleiro para adquirir o hábito de actuar com a espora em determinada região e em dado momento.

Revista da Cavalaria

A sensibilidade da barriga ou antes da pele da barriga do cavalo aumenta de diante para trás e debaixo para cima.

No fim de tanto palavriado o que concluímos? Quanto à coluna vertebral, que uma perna quando avança encurva a espinha ficando a concavidade para esse lado; quanto aos músculos, que estes excitados pela espora se contraem, pondo em movimento os membros a que estão ligados. Espero que o leitor não levante a discussão: se é a perna que encurva a espinha ou se é a curvatura da espinha que faz avançar a perna. Nunca mais acabariamos a discussão se é causa ou efeito e para o caso nada se adiantava.

Precisa o cavaleiro, porém, ter sempre presente que a coluna vertebral *actua na locomoção ou por movimento ou por disposição*.

Desde o primeiro artigo que escrevemos para esta Revista a nossa preocupação tem sido simplificar ao máximo o ensino do cavalo e sermos o mais claro que pudermos.

Nas insistências figura em primeiro lugar a do cavalo direito e agora talvez já tenhamos mais elementos para endireitarmos mais rapidamente o nosso cavalo.

Se queres endireitar o teu cavalo nunca o entortes, li em qualquer livro francês e é bem verdade.

Apanhando bem o momento de actuação da espora o cavaleiro tem meio caminho andado na sua vida hípica.

Não se pode ensinar um cavalo sem se saber actuar a propósito com a espora. E este tacto na actuação da espora vai a tal ponto que podemos obrigar o cavalo a levantar, poisar, avançar ou recuar qualquer posterior.

É a impulsão que endireita o cavalo e não se impulsiona o cavalo se a espora não actuar no momento oportuno.

Ouve-se falar em mecânica dos andamentos mas quase todas as pessoas se referem apenas ao apoio dos membros. O estudo feito assim sem mais nada não interessa porque entre o apoio consecutivo de dois membros muito se passa e bem interessante. Somos assim levados a seguir os mestres que fizeram o estudo por períodos e não por tempos. O que vou apresentar foi estudado em Raabe, Borroil e Lenoble du Teil.

Para se poder associar o movimento dos 4 membros temos que conhecer a mecânica de um e relacioná-lo depois com os outros.

E, muitas vezes, a nossa insistência na actuação das pernas e das mãos é por vermos que a maioria dos nossos cavaleiros não atende ao momento de actuação e devido a essa falta não consegue o que pretende.

Revista da Cavalaria

Outra insistência está no desacordo das ajudas. É muito frequente observar em concursos hípicas o cavaleiro actuar com rédea e trocar a acção das pernas: a perna activa a que devia ser passiva e passiva a que devia ser activa.

Assim é impossível, só por mero acaso se consegue progredir.

E se no trabalho de campo esses erros não saltam tanto à vista, nos trabalhos de picadeiro são bem evidentes.

Quando tratámos do cavalo direito frisámos a importância que tem no ensino o acordo das ajudas e novamente insistimos. O ensino no cavalo é indispensável. Não se pode saltar, passear, caçar, etc. Em resumo, não podemos fazer uso do cavalo sem ter ensino e quanto mais sólido tanto melhor.

E para saber e verificar se de facto o ensino ministrado foi sólido basta que o submetamos a algumas provas.

Assim um cavalo sólido em ensino salta num campo de obstáculos com facilidade, a sua condução também é mais fácil, não se excita e deve manter a atitude que mantém quando trabalha em picadeiro. Se isto se não verificou é sinal que o ensino que lhe deram está pegado com cuspo e à menor exigência desaparece.

O cavalo bem ensinado mostra-o sempre em todas as ocasiões.

A equitação encerra em si dois grandes males: o lidar-se com um ser vivo e o cavaleiro ter que possuir um raciocínio mais esclarecido que o cavalo que monta.

Pensámos em fazer a apresentação deste estudo por meio de fotografias mas seria muito dispendioso pelo que apresentamos simples desenhos.

O movimento de um membro pode-se comparar ao movimento pendular. Um pêndulo de 2^m,70 de comprimento quando o membro está no ar e um pêndulo invertido de 1^m,35 de comprimento quando o membro está em apoio. (Os estudos foram feitos num cavalo de 1^m,60 de altura).

Pela figura vê-se que o movimento do membro no ar deve ser mais rápido do que quando apoiado. E assim é: enquanto um membro está apoiado o seu congénere está no ar, mas como a amplitude do movimento deste é maior o seu movimento é mais rápido.

Disto resulta dizermos muitas vezes, posto que impròpriamente que um membro está em apoio o dobro do tempo que estiver no ar.

Os mestres dividiram o movimento de um membro em 6 períodos: *elevação*, *suspensão* e *apoio*, quando o membro está no ar; *princípio do apoio*, *meio do apoio* e *fim do apoio*, quando o membro está no chão.

Revista da Cavalaria

Os três períodos no ar coincidem com os três períodos no chão :

Elevação — princípio do apoio ;

Suspensão — meio do apoio ;

Apoio — fim do apoio.

Chama-se período à duração de cada uma destas posições.

Diz-se que um cavalo deu um passo completo e avalia-se da sua extensão, ao terreno coberto pelo apoio do mesmo membro em duas posições sucessivas.

Para um cavalo de 1^m,60 de estatura a extensão do passo é de 1^m,80 ou seja 90^{cm} por cada mão ou pé.

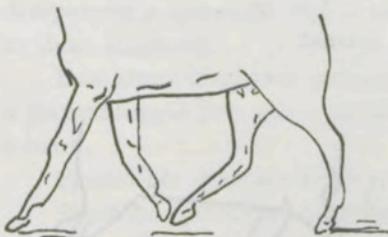
O passo é um andamento natural, lento, marchado, em quatro tempos e simétrico.

Natural porque o cavalo o toma quando em liberdade ; lento, porque não é produtor de velocidade, o apoio dos membros anteriores limitam a entrada dos posteriores ; marchado, porque em contacto com o solo tem sempre, pelo menos, dois membros ; em quatro tempos, porque cada membro marca separadamente a sua batida e simétrico porque a coluna vertebral encurva-se igualmente para ambos os lados no sentido longitudinal. Abordemos o estudo do passo com o cavalo em andamento. Não tratemos o passo de partida.

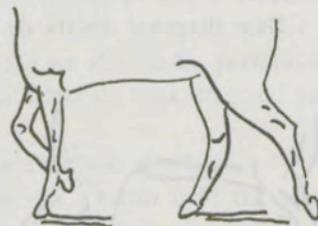
1.º período — O anterior direito vai *elevantar-se* 90^{cm} à retaguarda do anterior esquerdo que está no *princípio do apoio*.

O posterior direito vai poisar 90^{cm} à frente do posterior esquerdo que está no fim do apoio.

Constroi-se uma base lateral esquerda de 1^m,80.



1.º Período



2.º Período

2.º período — O anterior direito está em *suspensão* ; o anterior esquerdo no *meio do apoio*.

Revista da Cavalaria

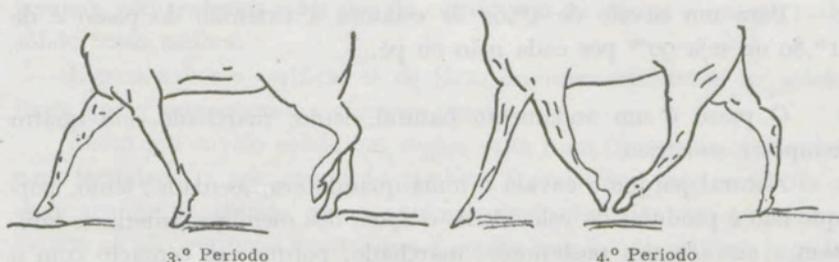
O posterior direito no *princípio do apoio*; o posterior esquerdo vai *elevantar-se*.

A base é diagonal esquerda de $0,90$.

3.º período — O anterior direito vai *poisar*; o anterior esquerdo está em *fim do apoio*.

O posterior esquerdo está em *suspensão* ao lado do posterior direito que está em *meio apoio*.

A base continua sendo diagonal esquerda.



4.º período — O anterior direito está em *princípio do apoio*; o anterior esquerdo em *elevação*.

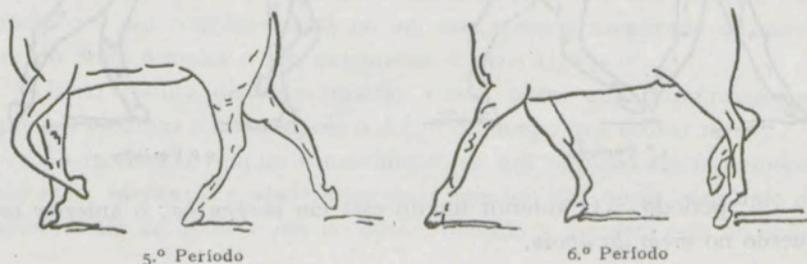
O posterior esquerdo vai *apoiar-se* 90^{m} à frente do posterior direito que está em *fim do apoio*.

Formou-se uma base lateral direita, de $1^{\text{m}},80$.

5.º período — O anterior direito está em *meio do apoio*; o anterior esquerdo em *suspensão*.

O posterior esquerdo em *princípio do apoio*; o posterior direito em *elevação*.

Base diagonal direita de 90^{m} de extensão.



Revista da Cavalaria

6.º período — O anterior direito está em *fim do apoio*; o anterior esquerdo vai apoiar-se 90^{cm} à frente.

O posterior esquerdo está em *meio do apoio*; o posterior direito está em *suspensão*.

*

Esta divisão em períodos permite-nos fazer o estudo também por tempos.

Temos que dividir os 6 períodos pelos 4 tempos que correspondem às 4 batidas dos 4 membros.

Quer façamos o estudo de uma forma quer doutra verificamos o que tantas vezes já dissemos: a formação no passo de bases sucessivamente laterais e diagonais. Cada membro anterior ao poisar forma uma base lateral e cada membro posterior uma base diagonal que se sucede à base lateral anteriormente formada pelo apoio do membro anterior diagonalmente oposto.

Como se vê a base diagonal é formada atrasadamente visto o posterior só constituir a base diagonal, depois do apoio do anterior a que se associa.

Isto é muito importante porque quando entramos na diagonalização a passo não temos mais a fazer do que precipitar o apoio dos posteriores desaparecendo assim esse atraso dos posteriores.

Sabemos que não temos possibilidade de comandar directamente o apoio de um posterior mas sim a sua elevação. Ora se nós no momento do apoio do anterior direito actuarmos com a perna direita provocamos a elevação do posterior direito o que precipita o apoio do posterior esquerdo e por conseguinte diminui o seu atraso em diagonal. Procedendo identicamente com o anterior esquerdo conseguimos fazer desaparecer o atraso de ambos os lados e o cavalo principia a associar as duas diagonais.

Este atraso encurtado pouco a pouco até ser eliminado, permite-nos a diagonalização pelo que o cavalo entra a saltar de uma diagonal para a outra.

Finalmente dissemos ser o passo um andamento simétrico.

Simétrico quanto às encurvações para um e outro lado da coluna vertebral. Fica côncava, até ao garrote para o lado da perna que avança, e convexa do garrote à nuca; curvaturas que inverte quando a outra perna entra. No cavalo direito estas encurvações são simétricas em relação à coluna vertebral no sentido longitudinal.

Revista da Cavalaria

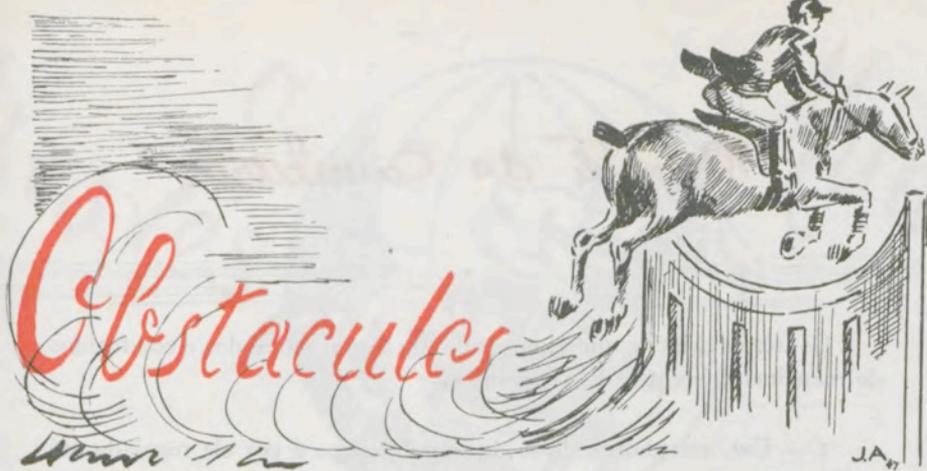
Analisado o passo em 6 períodos podemos fazê-lo em 4 tempos; para isso basta ver como se distribuem os períodos dentro dos 4 tempos. Iniciemos pelo posterior direito:

Na batida do posterior direito fica compreendida a base lateral esquerda e a primeira metade da base diagonal esquerda, ou sejam dois períodos. O segundo tempo que começa pela batida do anterior direito, contém a duração da segunda metade da base diagonal esquerda, ou seja um período. O terceiro tempo, batida do posterior esquerdo compreende a duração da base lateral direita e da primeira metade da base diagonal direita ou sejam dois períodos. O quarto tempo batida do anterior esquerdo, compreende a duração da segunda metade da base diagonal direita ou seja um período.

As bases laterais $1^m,80$ são mais compridas em extensão e mais curtas em duração do que as diagonais, 90 cm. mais curtas em extensão e mais longas em duração.

(Continua)





"Squalus-Optus-Bajone"

por X • 31

Três saltadores que marcam três estilos diferentes:

1 — *Um*, com o galope aberto, mais aberto ainda no campo do salto, batida — quase sem preparação — e... um vôo. Uma vez «engarupando» bem, outras saltando com as pernas dependuradas mas... «despegando-se sempre na passada»;

2 — o *outro*, sem alterar a amplitude das suas passadas de galope, entra no campo do salto, preparação e batida calmas e segue-se uma báscula prolongada com uma boa «flecha»;

3 — o *que nos falta* para o completo: comprimindo as suas molas à medida que se aproxima do obstáculo, máxima compressão na preparação da batida, segue-se a batida e... aí vai ele para o ar como uma pela!

Teríamos sido felizes nas características que observámos? A qual dos cavalos pertence cada uma delas? (Não houve a preocupação de seguirmos a ordem da epígrafe). O leitor sentir-se-ia feliz com qualquer desses cavalos? Também nós...

Por vezes há lume debaixo das cinzas esquecidas e aparentemente mortas... É o que nos revelam estas notas soltas e muito rápidas escritas depois dos Concursos de Mafra e Lisboa por... «um cavaleiro da tribuna».

Revista da Cavalaria

*

Os três cavalos de que vimos tratando foram montados e conduzidos de maneiras diferentes. Examinemo-las:

1 — *Um*, assenhoreando-se da impulsão que é por ele regulada até o último momento, e, se vê que só com mais uma «passada» o cavalo despegará de largo (o que para certos saltos não convém), obriga por «efeito de conjunto» — (não são só as mãos que trabalham: ali há também «pernas», «assiette») — a que o «padecente» dê duas «passadas»; o cavaleiro deita-se mais para diante no ramo ascendente do salto, mantém-se assim na parte superior (...parecia que o cavalo ia tocar «de pés») mas... no ramo descendente «deita-se mais para diante ainda» (e não toca «de pés» — limpou!). É bom reparar que quando se «deita para diante» não «mergulha»: o «assiette» é puxado atrás e a estabilidade mantém-se.

A sua mão trabalha umas vezes alta, outras baixa, mas... quieta é que não vai;

2 — o *outro*, monta sentado atrás (mas... o coração adiante) e a mão alta, sistema de «toma de gases à boca», aperreando o «padecente» até à batida para obter a «máxima tensão das molas», e sobre o salto... a máxima liberdade!

3 — Falemos *do que nos falta*: montando sobre o garrote, «bem adiante», mão baixa, «crescendo» para o obstáculo mais do que o próprio cavalo, sem se alterar, ou, sem alterar o equilíbrio em que o cavalo entra no campo do salto, mesmo que a «batida» calhe para dois tempos antes (no «tronco»).

Antes de entrarmos no nosso questionário prestemos as nossas homenagens aos três cavaleiros que estão na berlinda (que são «duas vezes alferes» mas... «com a mesa dentária razada») e que prometem «três vintes» com a mesma alma de cavaleiros!

Quais os cavaleiros a que correspondem cada uma das referidas maneiras de montar? Qual delas acham mais eficiente para o cavaleiro concursista?

O estilo dos cavalos e as características dos seus cavaleiros variavam, ou, continuam ainda a variar, se considerarmos:

— ...o «Biscuit», a «Eiró», a «Faussete»;

— o «Avro», o «Newport», ...o «Piejeon», a «Paloia», o «Belin» e o «Xerez»;

— ...o «Congo» e o «Ribamar»?



Um pequeno país que é um paraíso para os adeptos do cavalo!

Soubemos que Octávio da Silveira — um elemento que tem prestado à causa do Cavalo relevantes serviços, como praticante e como dirigente, através do seu entusiasmo — tinha regressado da sua projectada viagem à Suíça. Achámos interessante entrevistá-lo, e não estamos arrependidos, porque se trata de uma oportunidade de saber algo do que se passa «através o Mundo» a que os leitores darão, de certo, o justo apreço. Ouçamo-lo, pois...

— Qual a modalidade do desporto hípico praticada com maior interesse pelos suíços?

Obstáculos, sem dúvida, embora os outros géneros de equitação partilhem também de grande popularidade. Em todos os principais centros de população realizam-se, durante a época, Concursos Hípicos importantes. Berne, Zurich, Lucerna, Genebra... Despertam enorme entusiasmo, sendo verdadeiros «acontecimentos» as provas nocturnas

*Octavio da Silveira evoca para a nossa «Revista» impressões
colhidas na sua viagem à Suíça.*

Revista da Cavalaria

disputadas com a assistência de trabalhadores que, estando ocupados durante o dia, só podem ir a «soirées»!

— Diga-nos qualquer coisa sobre os certames de Lucerna e Genebra, que têm renome mundial...

O terreno do Concurso Internacional de Lucerna, denominado «Halde», é conhecido pela sua bela situação e, ainda, pelos seus obstáculos incomparáveis. Fica-se, realmente, maravilhado com o campo onde se disputam as provas. É impossível encontrar, sob o ponto de vista técnico, melhor do que aquela «perfeição»! Estende-se à borda do lago, num ambiente de sonho, e não há adjectivos susceptíveis de descrever o solo — orgulho nacional... Os obstáculos, modernizados sem desrespeitar os antigos desenhados pelo comandante Champsavin, são incomparáveis. São severos, sólidos — mas francos, desportivos — e a sua dosagem (qualidade e quantidade) absolutamente perfeita. Existem em Lucerna seis banquetas de todos os perfis, incluindo o célebre duplo que tantas dores de cabeça tem causado aos concorrentes... O coronel Haccius — presidente da F. E. S. e vice-presidente da Federação Internacional — é a alma deste Concurso, e o «mágico» que movimenta todo o desporto hípico suíço.

O Concurso Internacional de Genebra que, tal como o de Lucerna, goza de uma grande reputação não só na Suíça mas igualmente no estrangeiro, é disputado no Palácio das Exposições. É uma manifestação hípica extremamente interessante porque é cuidado em todos os seus detalhes, perfeitamente organizado, com percursos variados, sobre obstáculos graduados com verdadeira ciência e um conhecimento exacto das possibilidades dos cavalos que vão saltar em cada uma das provas.

A Imprensa suíça faz um reclame soberbo das competições. Alguns jornais consagram-lhe quase toda a primeira página. Insisto sobre este reclame da Imprensa que existe em todos os Países onde um concurso hípico ou umas corridas são acontecimento importante...

— E, acerca de criação?

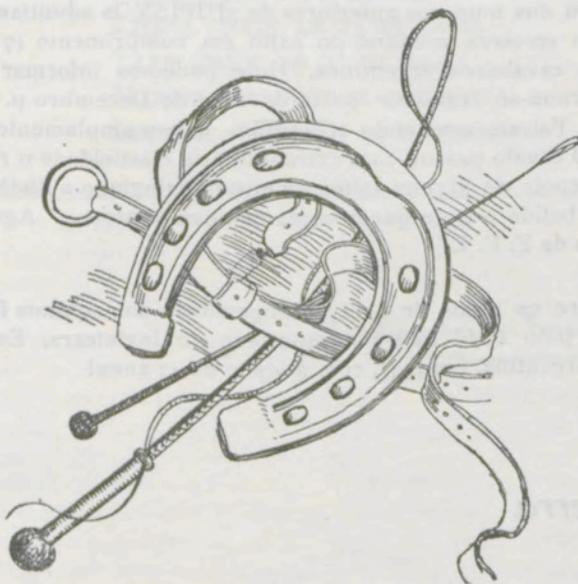
A maior parte do solo suíço está coberto de prados e florestas e, assim, a grande ocupação nacional é a criação de gado. No que diz respeito a equídeos, ocupam-se principalmente da criação do tipo de tracção, ligeiro e médio (compreendido o tipo de meio sangue reforçado), podendo servir à agricultura e ao exército. É conhecidíssimo o cavalo do Jura. A criação indígena dá, anualmente, 3.000 cavalos. Para desporto compram-se no estrangeiro — principalmente na Irlanda e em França — uma média de 1.200 animais. Os dois grandes estabelecimentos ligados a este problema são o Depósito de Garanhões (Haras)

Revista da Cavalaria

em Avenches — onde o Ministério da Agricultura «fabrica» os seus produtos — e o Depósito de Remonta — dependente do Ministério da Guerra — em Berne.

— Para terminar...

A Suíça é, incontestavelmente, um belo exemplo do valor do Homem perante a Natureza... e um pequeno País (quatro milhões de habitantes, apenas!) que é um verdadeiro paraíso para os adeptos do Cavallo!



NOTICIÁRIO

Argentina

* O «Campeonato del caballo de oficial» — correspondente ao nosso C. C. G. — disputa-se anualmente, no fim da temporada (Dezembro), integrado nos Campeonatos hípicas militares. As exigências são:

1.º dia — prova de ensino, de manhã, e de natação, à tarde.

2.º dia — prova de fundo: 7 kms. por estradas e caminhos à velocidade de 240 m/m (29 m 10 s); 4 kms. de «steeple» à velocidade de 600 m/m (6 m 40 s); 15 kms. por estradas e caminhos à velocidade de 240 m/m (1 h 2 m 30 s); 8 kms. de «cross-country» à velocidade de 450 m/m (17 m 46 s); 2 kms. em pista à velocidade de 333 m/m (6 m).

3.º dia — prova de caça (obstáculos).

Os vencedores do último foram: Ten. Júlio C. Sagasta, com «Llanero» (classificação individual) e equipa da «Escuela de Caballeria» (classificação colectiva).

* Num dos números anteriores de «HIPISMO» admitíamos a possibilidade do «record» mundial do salto em comprimento (7 m 60) ser batido pelos cavaleiros argentinos. Hoje podemos informar que essa aspiração tornou-se realidade na tarde de 1 de Dezembro p. p. quando Jorge Fraga Patrao, montando «Guarana», saltou amplamente uma vala de 7 m 70! O cavalo passou com extraordinária elasticidade o respeitável obstáculo, depois de alguns saltos de ensaio, atingindo a distância entre o ponto de batida e o de queda cerca de nove metros... Aguarda-se a homologação da F. E. I.

* Entre os casos de notável longevidade dos equinos figura o do «pony» de polo «Old Peter» — importado de Inglaterra. Esse cavalo morreu na Argentina, em 1945, com a idade de 47 anos!

Inglaterra

* O «Lincolnshire Handicap» (1 milha), a primeira grande corrida plana do ano, teve lugar em 26 de Março, no hipódromo de Carholme (Lincoln).

Partiram 46 cavalos — o «record» de inscrição na história da prova — e o vencedor foi «Jockey Treble», um «outsider» que pagou 100/1, conduzido por Emanuel Mercer, um aprendiz de 18 anos que, vindo dos «training gallops», entrou em competições pela primeira vez... Em 2.º, batido por um nariz, «Persian Book» e depois, a uma cabeça, o francês «Quernewille».

Revista da Cavalaria

Suécia

* A temporada hípica na Suécia começa em Setembro, com um animado período de caçadas (que termina com a tradicional caçada de Hubertus, em 3 de Novembro), e encerra-se em Junho, com os grandes concursos hípicos nacionais organizados em diferentes cidades.

Praticam-se todas as modalidades: provas de ensino (combinadas com saltos, com julgamento do estilo), steeple-chase, cross-country e military (cross combinado com ensino e saltos). Mas as provas de obstáculos — como entre nós — são as mais populares...

Os C. H. I. O. disputados este mês

ROMA (INÍCIO EM 4 DE MAIO)
LISBOA (INÍCIO EM 24 DE MAIO)
PARIS (INÍCIO EM 31 DE MAIO)
MADRID (INÍCIO EM 11 DE JUNHO)
LUCERNE (INÍCIO EM 14 DE JUNHO)

Leandro Silveira

Como devem ser retirados os feridos de dentro dos carros de combate

Do «Boletim da Direcção do Serviço de Saúde»

1 — Introdução

Embora seja para desejar que os feridos só sejam deslocados de um lado para outro pelo pessoal dos Serviços de Saúde, é bom que as guarnições dos carros blindados conheçam os vários métodos de tirar os feridos dos veículos, magoando o menos possível a parte lesada do corpo, diminuindo o sofrimento e impedindo o choque traumático.

Este artigo que descreve os métodos empregados pelos ingleses para tirar os feridos dos carros de combate através da torre, ensina as guarnições dos carros de combate a ministrarem os primeiros tratamentos e a fazerem a remoção dos feridos em caso de urgência.

Em geral, é para desejar que os feridos sejam retirados dos veículos pela saída mais acessível, isto é, por aquela que causar menor sofrimento ao soldado ferido. Nos carros de combate ligeiros americanos, estas saídas são a escotilha do motorista e o alçapão do bojo, e nos carros de combate médios e pesados as portas laterais. Qualquer das saídas admite a passagem de uma maca, sobre a qual é colocado o ferido, com o mínimo de movimentos. Todavia, é importante aprender os métodos próprios que ensinam a retirar os feridos através da torre, porque se podem avariar aquelas saídas.

A retirada dos feridos pela torre requer, vulgarmente, alguns aparelhos e muito treino. O simples método inglês descrito neste artigo, não exige equipamento novo. As correias da maca podem ser guardadas dentro do carro de combate e a maca presa na parte de fora do veículo. Deve fazer-se o máximo

Revista da Cavalaria

uso da maca, mas os carros de combate nem sempre podem ser equipados com macas; quando não é possível empregar a maca, os métodos que ensinam a utilizar as correias da maca são, sem dúvida, menos fatigantes para o que a transporta e mais cómodos para o ferido, do que outros quaisquer. Os ajudantes da Companhia de Saúde de outras unidades é natural que encontrem muita oportunidade para fazer uso dos métodos que ensinam a empregar as correias de maca, tal como vêm descritos neste artigo.

Há dois factores a considerar na remoção rápida e eficiente dos feridos para os postos dos socorros. Primeiro, os feridos devem ser concentrados; segundo, as ambulâncias devem ficar sob um comando central. Desde que não é possível conhecer definitivamente, de antemão, onde, quando ou em que ambulâncias das forças blindadas haverá maior número de feridos, é de aconselhar que as ambulâncias sejam mantidas tanto quanto possível sob uma direcção central e estacionem num determinado lugar, do qual possam ser destacadas para o ponto onde a sua presença é mais necessária.

As pessoas procuram instintivamente juntarem-se umas às outras, principalmente em face do perigo, quando estão feridas e se encontram em território hostil. Por essa razão, é prejudicial para o moral de todos os soldados abandonar os feridos, ainda que o seu estado seja desesperado; ao contrário, o agrupamento de feridos em lugares determinados, mesmo que isto implique a permanência no carro de combate durante um curto período de acção, desempenhará a importante missão de levantar o moral.

2 — Primeiro auxílio

Quando um soldado é ferido dentro de um carro de combate, o seu moral é melhor se souber que os seus companheiros, os restantes elementos da guarnição do carro de combate são capazes de lhe prestar o primeiro socorro e de o retirar do carro de combate de forma a ele poder ser recolhido e receber os tratamentos necessários junto do Serviço de Saúde. Um soldado ferido deve ser retirado do carro de combate logo que seja possível, a fim de reduzir o choque e evitar que ele seja mais lesado com os movimentos do carro de combate. Uma guarnição que tenha recebido o devido treino precisa apenas de alguns minutos para ministrar ao ferido o primeiro tratamento e retirá-lo de dentro do carro de combate para o solo.

O primeiro auxílio deve ser prestado imediatamente ao homem ferido. Consiste esse primeiro tratamento no seguinte: aplicar correctamente o primeiro penso, estancar o sangue, imobilizar o membro partido, ministrar morfina em caso de necessidade e retirar com todo o cuidado o ferido de dentro do carro de combate. As instruções escritas com lápis oleoso na testa do ferido não se conservam o tempo suficiente; devem ser registados pormenores exactos na ficha médica de campanha. (É interessante notar que as viaturas blindadas inglesas trazem chapas médicas, que, em casos de emergência, são preenchidas pelos membros da guarnição, enquanto que no Exército americano essas chapas são passadas por um membro da Directoria de Saúde). Por exemplo, se for aplicada morfina, deve-se indicar na ficha a quantidade que foi dada e a hora. As circunstâncias em que se deu o ferimento também devem ser esclarecidas para ajudar a determinar os futuros tratamentos.

Revista da Cavalaria

3 — Método de evacuação dos feridos

a) CONSIDERAÇÕES GERAIS

Embora tenham sido experimentados muitos métodos para retirar os feridos de dentro dos carros de combate, todos eles exigiram o emprego de aparelhagem que, por esta ou aquela razão, não provou ser inteiramente satisfatória. Tem havido dificuldades no treino das guarnições dos carros de combate, na provisão da aparelhagem, na remoção dos feridos de dentro dos carros de combate para o solo, ou por causa do aumento de choques traumáticos durante a aplicação de uma aparelhagem mais complicada.

O método dos dois suspensórios de maca tem várias vantagens evidentes.

- 1) — O aparelho é simples, fácil de engendrar e pode ser rapidamente substituído no campo de batalha.
- 2) — Os suspensórios podem ser guardados facilmente, enrolando-os e colocando-os num canto do carro de combate.
- 3) — O método dos suspensórios causa o mínimo de choque ou lesão à ferida e não aumenta as pressões internas no abdomen e no peito, ao passo que a outra aparelhagem, que se compõe de camisas de cilindro, fivelas, correias e guindastes, não só aumenta a lesão e o choque, mas também a pressão interna.
- 4) — A instrução no método dos dois suspensórios é fácil — geralmente aprende-se nalguns minutos apenas.
- 5) — Os métodos podem-se empregar mesmo quando o ferido é incapaz de auxiliar, devido à gravidade das suas feridas.

b) TIPOS DE CARROS BLINDADOS

O método dos dois suspensórios de maca foi experimentado com êxito com os seguintes tipos de carros blindados ingleses e americanos:

Carros de combate de infantaria

Modelo II (Matilda)
Modelo III (Valentine)
Modelo IV (Valentine)
Modelo IV (Churchill)

Carros de combate cruzadores

Modelo V (Covenanter)
Modelo VI (Crusader)
Modelo VIa (Cruiser)
Americano Ligeiro M2A4
Americano Ligeiro M3 (General Stuart)
Americano Médio M3 (General Lee)
Americano Médio M3, com torre inglesa (General Grant)

Carros de combate ligeiros

Modelo VIb
Modelo VII (Tetrarch)

Carros blindados

Humber
Daimler

Este método simples firma o princípio de que, qualquer que seja o método empregado, deve ser capaz de retirar qualquer ferido de qualquer tipo de carro de combate.

Revista da Cavalaria

c) REMOÇÃO DOS FERIDOS DE DENTRO DOS CARFOS DE COMBATE

1) Classificação das lesões

As lesões dividem-se em lesões localizadas acima e abaixo da cintura. É nesta simples classificação que se baseia a aplicação do método das correias da maca.

a) Lesão abaixo da linha da cintura

Para retirar um ferido com uma lesão abaixo da linha da cinta, são usados os suspensórios separadamente. Faz-se uma alça na extremidade de cada suspensório. Os braços do ferido são passados através das alças, as quais são ajustadas

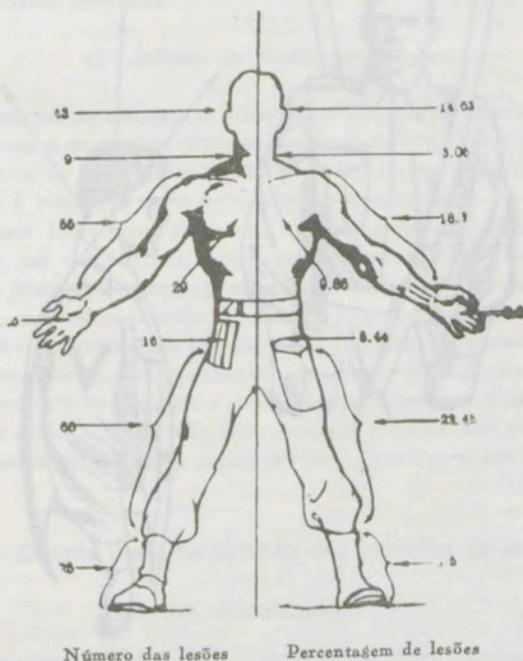


Fig. 1 — Quadro com a localização das lesões para ser usado pelas Unidades Blindadas no Médio Oriente

tadas aos ombros e sovacos. As extremidades livres dos suspensórios estão seguras por dois homens que permanecem na parte de fora da torre e, com um puxão suave, mas ao mesmo tempo firme, o ferido é levantado do cubículo principal. Se estiver disponível um terceiro homem, esse vigiará os movimentos do corpo do ferido à medida que ele vai sendo elevado até à torre. Quando o ferido tiver sido levantado o suficiente, de modo a poder descansar na parte de fora da torre, as suas pernas são puxadas pela abertura desta e o seu corpo

Revista da Cavalaria

baixado até ao solo ou posto numa maca que está colocada junto do carro de combate. Dois homens podem executar todo este trabalho, se bem que seja preferível três.

b) Lesão acima da cintura

Os dois suspensórios são reunidos de modo a formarem um só, comprido. Uma das extremidades livres é lançada suavemente de frente para trás ou vice-versa, de modo que a correia fique entre as pernas. Forma-se assim um assento fixo. O ferido é levantado como se estivesse sentado e as extremidades do sus-

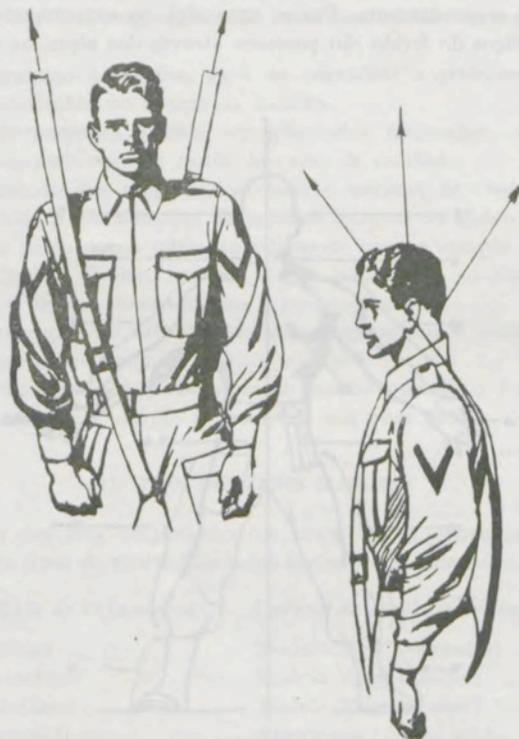


Fig. 2 — Como são colocados os suspensórios quando o ferimento fica acima da cinta

pensório puxadas até à abertura da torre. É importante que o ferido seja tirado para fora direito e não ande aos tombos para a frente, para trás ou para os lados. Para executar esta tarefa, um dos homens coloca-se à retaguarda do ferido enquanto outro postado diante do paciente, puxa a extremidade que passa por trás do ferido. Deve notar-se que as extremidades livres da correia passam e elevam-se até aos ombros opostos do ferido. Puxando sempre, o ferido é elevado acima da torre, as suas pernas libertam-se do carro de combate e é então trazido para o chão.

Revista da Cavalaria

Quando ferido num dos lados do corpo, no ombro, braço ou torax, o soldado é deslocado com a cabeça para o mesmo lado do carro de combate por onde foi ferido. O suspensório é aplicado por entre as pernas e o ferido assim retirado (fig. 2).

Nos carros de combate americanos, onde há uma ou mais entradas laterais para o cubículo do motorista ou do metralhador de frente, o ferido pode ser retirado através da porta lateral, como no carro de combate Churchill (figs. 3 e 4), mesmo que ele se encontre no cubículo superior, uma vez que os dois cubículos comuniquem um com o outro. Também se pode dar o contrário; isto é, quando ambas as portas não podem ser abertas, o ferido pode ser passado para o cubículo superior e retirado pela torre.

O motorista e o metralhador da frente podem ser retirados também através das suas respectivas escotilhas.

c) *Descida do ferido para o solo*

Nalguns carros de combate o soldado ferido pode ser levado à mão para o solo, mas noutros é necessário empregar os suspensórios. Estes podem ser aplicados nos sovacos ou nas virilhas, conforme a localização do ferimento. O ferido descansa sobre a borda do carro de combate e depois é descido até ao solo por dois homens, que fazem uso, para isso, de suspensórios. Quando o ferido está perto do chão, um dos homens segura as duas extremidades do suspensório e conserva-o em posição, enquanto o segundo homem desce do carro de combate e se apronta para receber o ferido. Quando o homem que está no solo recebe o ferido, sustenta-o de encontro a um dos lados do carro de combate (figs. 5 e 6). A seguir levam o ferido, um homem de cada lado, olhando um para o outro; um segura as coxas e as pernas e o outro segura o tronco e a cabeça. Uma vez que os homens estão voltados um para o outro, o ferido não pode balouçar os braços, principalmente enquanto está a ser baixado sobre o solo (fig. 7).

4 — Outros usos do método das correias de maca

a) GENERALIDADES

Além dos usos atrás descritos, o método das duas correias, pelos sovacos (fig. 8) ou pela virilha (fig. 9) podem ser usados para transporte do sinistrado desde o chão, por cima de paredes ou outros obstáculos.

b) TRACÇÃO POR UM HOMEM SÓ

1) *Ferido deitado*

a) O ferido é posto de costas sobre o chão, o arco feito de um só suspensório é colocado sob as nádegas do ferido (fig. 10) e as pernas são afastadas. Estando sentado entre as pernas do ferido, o transportador mete o braço direito e a cabeça através do arco apertando-o fortemente (fig. 11). Pegando no

Revista da Cavalaria

pulso direito do ferido na sua mão esquerda, o transportador puxa o braço direito do ferido para cima do seu ombro direito e introduz a sua perna direita por baixo do joelho direito do ferido e torce o pé até abaixo da planta do pé do ferido (fig. 12). O transportador fica assim com o ferido preso às costas e mantém domínio do seu braço e perna direitos. Rola então vagorosamente pelo lado esquerdo de modo a colocar o ferido por cima das suas costas de face para baixo (fig. 13). O transportador põe-se então de pé, ficando o ferido sentado no suspensório com os braços para cima dos ombros do transportador (figs. 14 e 15). Este processo de transporte causa geralmente menos fadiga ao transportador e dá ao ferido mais conforto do que o transporte pelo método do lombeiro ou do método do assento a quatro mãos.

b) Muito usado no exército russo é este outro processo de levantar e transportar os feridos. Faz um só arco com um dos suspensórios e aplica-se ao paciente pela forma indicada na fig. 16. O transportador estende-se então a todo o compartimento por cima do paciente, de face para cima, mas aguentando a maior parte do seu peso sobre os pés e braços. Introduce os braços através dos arcos, aperta-os e agarra-os com firmeza e rola depois sobre si mesmo até ficar de face para baixo, levando atrás de si o paciente preso às suas costas pela correia. Por fim o transportador levanta-se cuidadosamente de forma a ficar com o ferido seguro pela correia às suas costas (fig. 17).

2) *Ferido sentado*

a) Para levar um ferido sentado à posição apropriada ao transporte, juntam-se as pontas de um único suspensório de modo a formar um arco, no qual se metem as pernas do ferido até o arco ficar sob as coxas. O transportador ajoelha sobre o joelho direito, de costas para o ferido e mete o braço direito e a cabeça através do arco. Em seguida, encosta-se para trás e aperta a correia até que o ferido esteja fortemente preso às suas costas. O transportador inclina-se então para a frente, segurando os braços do ferido por cima dos seus ombros; quando já for grande a inclinação e a maior parte do peso do ferido caia sobre os seus ombros, levanta-se e leva o ferido.

b) Num outro método destinado à remoção de feridos sentados, juntam-se num só arco os dois suspensórios e force-se o arco de modo a formar dois. Metem-se os pés do ferido através dos dois arcos e puxam-se os mesmos pelas pernas do ferido acima (fig. 18). O transportador encaixa os arcos nos ombros e leva o homem às costas, aguentando o peso no assento da correia.

3) *Transporte por meio de dois homens*

Juntam-se duas correias de modo a formarem um único arco, o qual se aplica ao ferido. Cada homem mete um dos arcos pela cabeça e o paciente é transportado assim, aguentando-o direito os braços de dentro dos transportadores.

Revista da Cavalaria

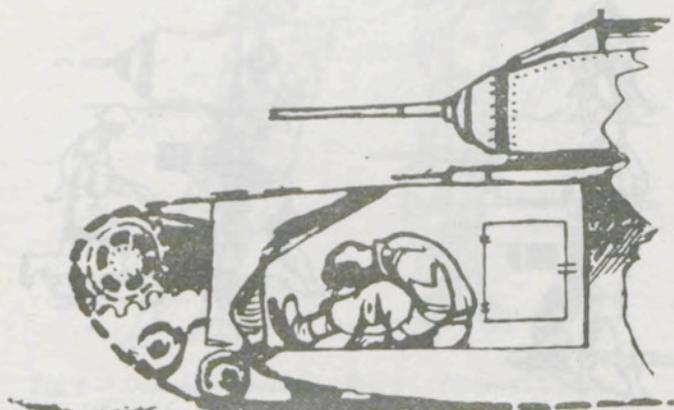


Fig. 3 — Acidente num tanque americano ou tipo Churchill



Fig. 4 — Remoção pela abertura lateral

Revista da Cavalaria

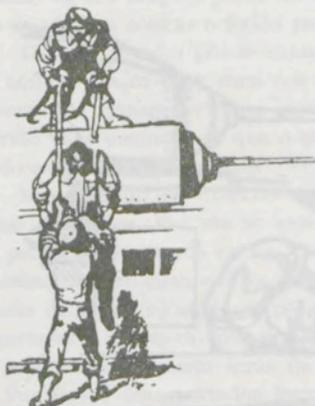


Fig. 5 — Descendo o ferido

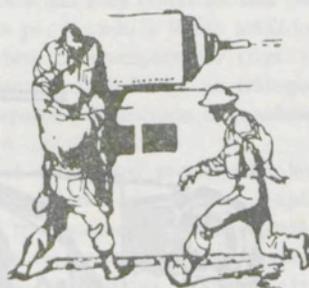


Fig. 6 — Sustentando o ferido

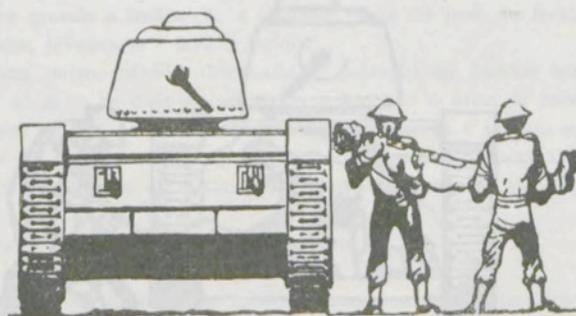


Fig. 7 — Levando o ferido

Revista da Cavalaria



Fig. 8 — Descendo o ferido
(Método do sovaco)

Fig. 9 — Descendo o ferido
(Método de virilha)



Fig. 10 — Colocação da correia num ferido deitado



Fig. 11 — Apertando a correia

Revista da Cavalaria



Fig. 12



Fig. 13 — Virando o ferido



Fig. 14 — Levantando o ferido



Fig. 15 — Transportando o ferido



Fig. 16 — Colocação das correias
(Método russo)

Revista da Cavalaria



Fig. 17 — Transporte do ferido
(Método russo)



Fig. 18 — Colocação da correia
(Método do duplo arco)

MANUTENÇÃO MILITAR

TELEF. PBX
3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem Moagem Comprimidos
Pão * e torrefacção de * Bolacha
Massas café Pão de Gluten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os
géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA CAXIAS ELVAS
GUARDA ÉVORA
PORTO RÉGUA VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO ♦ VIZEU ♦ ABRANTES ♦ AVEIRO
BEJA ♦ BRAGA ♦ BRAGANÇA ♦ CAS-
TELO BRANCO ♦ CHAVES ♦ COVILHÃ ♦ ESTREMOZ
FIGUEIRA DA FOZ ♦ LAGOS ♦ LEIRIA
LISBOA ♦ MAFRA ♦ PENAFIEL ♦ PENAMACOR
SANTARÉM ♦ SETÚBAL ♦ TANCOS

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

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares: ter-
restre utilizada 200 Ha, sendo 10 Ha
de área coberta.

VIAS FÉRREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
roviária do país.

CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 13 km.

DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.

DOCAS DE ABRIGO — Sete, com 45 Ha.
de área molhada total.

CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL — Amplas e
convenientemente aparelhadas.

GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.

MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.

WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ

Telefs. 32321 e 32322 ♦ End. teleg. «Portlisboa»

Fábrica de

Equipamentos e Arreios

(Estabelecimento Fabril do Ministério da Guerra)

Arreios militares e civis
Equipamentos militares
Artigos de uniformes militares
Instrumentos bélicos
Bandeiras, estandartes
e galhardetes — Galvanotécnica

TELEFONE 23276

Sede:

Praça Dr. Bernardino António Gomes
(Campo de Santa Clara) — LISBOA

BERTRAND & IRMÃOS, L.^{DA}

●

Trabalhos Tipográficos
Simples e de Luxo,
Reproduções em Foto-
gravura, Offset e
—— Litografia ——

●

Travessa da Condessa do Rio, 27
Telefones P. B. X. 2 1227/2 1368
LISBOA

BANACÃO

O MELHOR DOS ALIMENTOS

Produto Português para os Portugueses

O BANACÃO é preferido
para a 1.^a refeição

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

OS PARECERES MÉDICOS

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

Mobiliária 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 automó-
veis e motocicletas

Fornecimentos análogos para o público

De Sotto

Renault

Sociedade Portuguesa de Automóveis, L.^{da}

SALÃO DE EXPOSIÇÃO

OFICINAS

Avenida da Liberdade, 71

R. da Escola Politécnica, 251

Telef. 2 6419

Telef. 6 2919

LISBOA

Leão d'Ouro

Restaurante

Cervejaria

Bar

O melhor estabelecimento do género da capital, com seleccionado serviço de cozinha, especialidade em cerveja, mariscos e aperitivos

Rua 1.º de Dezembro, 89 a 99

Telefone 2 6195 — LISBOA

CHÁ

NAMULI

Vende-se em todos
os bons estabelecimentos
do País

AGENTES NO SUL:

Estabelecimentos

ALVES DINIZ, & C.^a

**Grémio dos Industriais
de Panificação de Évora**

•
Decretos-Lei N.ºs 26.891-31.545 — Portaria N.º 9.985

•
Sede:

RUA SERPA PINTO, 47

Telefone 265

É V O R A

CIMENTO «TEJO»

•
CANTARIAS

MÁRMORES

António Moreira Rato & Filhos, L.^{da}

•
Avenida 24 de Julho, 54-F

LISBOA

Telefone 6 0879 — Telegramas RATOFILHOS



EXTINTORES

INGLESES

NUSWIFT

Especiais na extinção rápida de fogos
de produtos inflamáveis e de electricidade

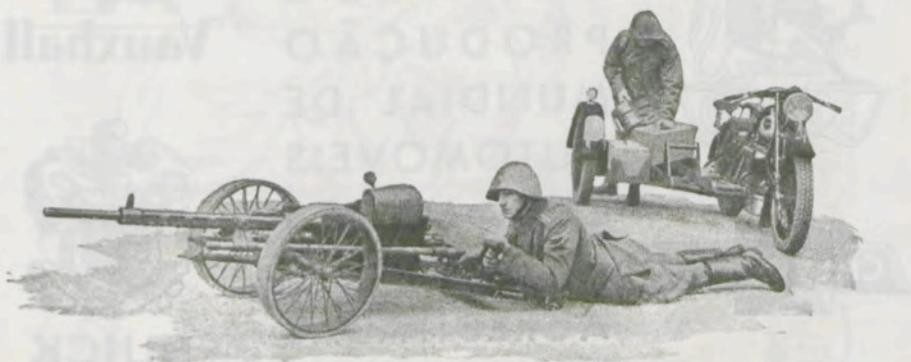
H. Vaultier & Co.^a

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^{mm}, 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

Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS
EM TODOS OS GÉNEROS

Calçada dos Caetanos, 18 • Telefone 21450 • LISBOA



GM

GENERAL MOTORS



A MAIOR
PRODUÇÃO
MUNDIAL DE
AUTOMÓVEIS
E CAMIÕES



E DAS
ACREDITADAS
MARCAS DE
PEÇAS E
ACESSÓRIOS

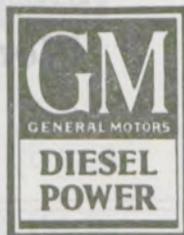


Oldsmobile

Ac • Delco • Delco
Remy • Harrison
Hyatt • New Departure
Guide • Packard
Inland • Allen
Balcrank • Hycoc
Pedrick • Toledo
Trainor • Walker
Kelsey-Hayes
Kent-Moore



CADILLAC



General Motors Overseas Corporation

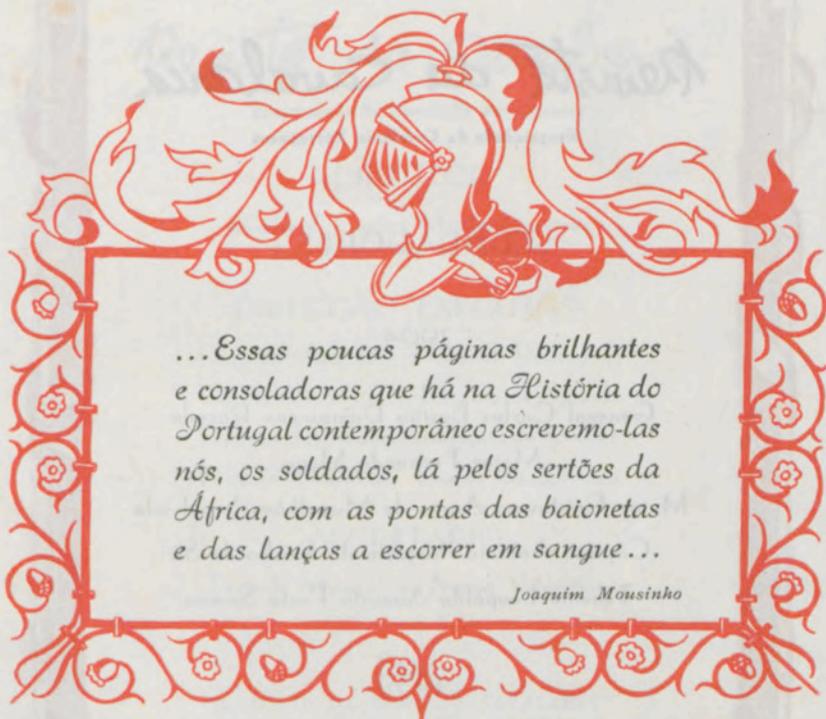
Avenida António Augusto de Aguiar, 19 — LISBOA
CONCESSIONÁRIOS EM TODOS OS DISTRITOS

ESTADO MAIOR DO EXERCITO

BIBLIOTECA

N.º ~~5678~~ 1204

Em 30 / 8 / 1944



...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 Majo

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares

F.C.



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires
Director da Arma de Cavalaria

DIRECÇÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues
Capitão António S. Ribeiro de Spínola
Tenente José João Henriques de Avellar
Tenente Francisco Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Tenente Manuel de Sousa Vitoriano

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

AS ESPORAS DE CAVALEIRO	<i>Major Carlos Chaby</i>	229
TIMOR — 1945	<i>Capitão Luiz Rodrigues</i>	231
A D. C. A. NO ATAQUE DE CARROS	<i>Alferes Lemos da Fontoura</i>	250
A SEGURANÇA DO COMANDO E DAS TROPAS	<i>X e 31</i>	259

HIPISMO:

IMPRESSÕES SOBRE A «PROVA DE ENSINO» DO CONCURSO DE LISBOA	<i>Major José M. da C. Menezes</i>	271
DA MECÂNICA DOS ANDAMEN- TOS	<i>Ten.-Coronel Almeida Ribeiro</i>	276
O TURF NO BRASIL	<i>Conde das Galveias</i>	281

JORNAIS — REVISTAS — LIVROS:

OS OBSTÁCULOS	<i>Coronel Haccius</i>	287
A CAVALARIA A CAVALO		291



Revista da Cavalaria

8.º ano - n.º 4

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Julho

As Esporas de Cavaleiro



Se em épocas anteriores não deveriam as *esporas* ter outro valor além do da sua utilidade prática, pois são poucas as referências encontradas a seu respeito em escritos antigos, é certo que, na Idade Média, uma verdadeira auréola envolve a *espora* indo buscá-la para Símbolo do Valor, Virtude e Rectidão do Cavaleiro, talvez mesmo em razão daquele próprio valor utilitário da *espora*, como pode depreender-se do seguinte passo das nossas Ordenações Afonsinas:

... «É fazem-no desta guisa por mostrar, que assy como ao cavallo poeem as esporas de deestro, e de seestro para fazello correr direito, que assy o deve elle fazer em seus feitos endereçadamente em guisa, que nom torça a nenhuma parte...»

E assim, de facto, quem singrava a direito o caminho da honra, sabendo enfrentar o perigo, sem desvios, antes procurando combatê-lo com denodo e galhardia, ganhava as *Esporas de Cavaleiro*, entregues em cerimónia de grande luzimento, conforme se

Revista da Cavalaria

pode ver descrito em «The Book of Honor and Armes» (1590):... «depois de prestados certos juramentos pelo candidato, chegavam à sua presença sete nobres donzelas, vestidas de branco, que lhe cingiam a espada ao cinto, e, feito isto, compareciam quatro cavaleiros dos mais honoráveis que lhe calçavam as esporas».

Também noutras crónicas se afirma que «quando ao acto solene de armar um Cavaleiro assistia alguma Dama, era a ela que cumpria executar a cerimónia de lhe colocar as esporas».

— Pelo contrário, se algum Cavaleiro cometia uma má acção e, assim, por desvairo, desmerecia da sua dignidade, havia que o degradar, despojando-o das *esporas* e partindo-se-lhe a espada, antes de o executar.

— Em mal alinhavadas palavras procurámos ligar algo do que há escrito, pondo em realce a tão gloriosa tradição ligada às *Esporas de Cavaleiro*, querendo nós ainda acrescentar que, em Castela, «depois da desgraça acontecida a D. Sancho II, por ter montado *sem esporas* o famoso cavalo *Cid*, se lançou excomunhão contra todos os Cavaleiros que montassem *sem esporas...*»

.....

O cavalo, o nosso antigo e fiel companheiro, vai cedendo o seu lugar ao motor, e a actual Cavalaria já conta com estes novos meios para o cumprimento das suas missões.

A espora, neste moderno Cavaleiro, perdeu o seu valor utilitário...

Mas conserva a tradição — força moral de incontestada valia — e que, assim, ao desejarmos exortar os Cavaleiros que partem para o cumprimento do Dever, correndo a direito para o perigo — «porque assy o devem elles fazer em seus feitos» — posamos continuar a exclamar:

Rapazes, honrai as vossas *Esporas de Cavaleiro!*

Major CARLOS CHABY

T I M O R

1945

pele Capitão LUIZ RÓDRIGUES

Expedições às ilhas adjacentes e colónias, 1940



Declarada a 2.^a guerra mundial em 1939, logo em 1940 Portugal acautelou a sua posição perante o grande conflito internacional, guarnecendo como lhe era possível as suas ilhas do Atlântico e o seu sempre tão apetecido Império. Milhares de soldados foram enviados para a Madeira, Açores, Cabo Verde, Angola e Moçambique, prontos a defenderem o nosso património colonial.

A 7 de Dezembro de 1941, o Japão ataca a base naval norte-americana do Porto das Pérolas no Oceano Pacifico.

Portugal compreende imediatamente pela extensão e ferocidade da luta naquelas paragens, que Timor, Macau e possivelmente a Índia, estão ameaçados.

Não é possível guarnecer imediatamente essas longínquas Colónias. Logo a 17 de Dezembro ainda desse ano, holandeses e australianos sob o pretexto da nossa fraca guarnição militar em Timor, enviam para ali um contingente de pouco mais de meio milhar de soldados, contingente que diga-se de passagem, foi correctissimo para connosco.

O Governador, Capitão Ferreira de Carvalho visitado pouco antes do desembarque, pelo comando aliado, opõe-se terminantemente ao desembarque sem ordem do Governo

Revista da Cavalaria

da Metrópole, declarando lealmente estar resolvido a resistir pela força até aniquilamento total da Companhia Indígena de Caçadores de Timor, única força de que dispunhamos na altura, e mesmo assim bastante desfalcada, devido à recente partida para Macau de parte do seu efectivo.

O Comando aliado compreende a difícil situação do bravo e valoroso oficial, aceitando a condição imposta por este — único meio de evitar a desigualdade da luta — que o Governador, representante de uma Nação neutral, se considere prisioneiro no seu próprio Palácio.

A Companhia Indígena retira para o interior a pretexto de manter a ordem entre os indígenas, e nós não sofremos assim o enxovalho degradante de mostrar à nossa tropa, tropa estrangeira no nosso próprio território, contra a qual não combatemos.

O Governo da Metrópole entende-se em seguida com o Governo inglês e fica assente que de Moçambique partirá imediatamente um contingente destinado a guarnecer convenientemente a parte da ilha de Timor pertencente a Portugal.

Ouvido o Governo japonês este concorda com a resolução tomada e em princípios de Janeiro de 1942, parte de Lourenço Marques o primeiro contingente expedicionário destinado a Timor sob o comando do Ten. Cor. Victor Hugo Antunes.

A 17 de Fevereiro o paquete *João Belo* está quase à vista de Timor, onde tudo está preparado para receber com alívio e festivamente a tropa portuguesa. O contingente aliado está pronto para abandonar o nosso território mas ... a bordo do *João Belo* recebe-se o aviso de que os japoneses não permitirão o nosso desembarque. Retira a força portuguesa para Colombo e daí para a Índia portuguesa e na noite de 19/20 de Fevereiro, tropas de choque japonesas seleccionadas entre os melhores soldados que conquistaram Hong-Kong e Singapura, desembarcam a força depois de formidável bombardeamento levado a efeito por navios de guerra, nas praias de Dili e Comóro, 3 kms. a ocidente do porto de Dili.

A guarnição aliada (só as tropas holandesas se encontravam em Dili estando os australianos para o interior) foi

Revista da Cavalaria

completamente surpreendida, pois o japonês, — e muito bem -- ataca forte e sem aviso prévio.

De resto, essa guarnição estava já preparada para a rendição por parte das forças portuguesas, esperadas para a manhã seguinte, tendo até a artilharia já retirado por terra para o território holandês.

À planície de Comóro acorrem rapidamente vindos das montanhas próximas esses heróicos e hercúleos soldados australianos, que durante grande parte da noite retardam quanto podem o desembarque japonês. Quando só restam dois homens — um dos quais nós conhecemos já no posto de capitão quando do nosso desembarque — as forças japonesas avançam francamente pela Ribeira de Comóro e subindo esta e contornando a cidade pelo sul, atacam-na em força, destruindo e incendiando quanto encontram numa ferocidade sem limites.

Ao nascer do sol a pobre cidade de Dili está irreconhecível pela destruição e saque levados a cabo durante a noite.

A força holandesa — constituída por tropas javanezas sob o comando de quadros europeus — faz causa comum com os invasores ajudando a matar os seus próprios oficiais e graduados.

Pelas oghoo da manhã de 20 de Fevereiro está praticamente vencida a resistência aliada, depois das forças javanezas terem confraternizado com os japoneses e das australianas terem retirado para a montanha, ordeiramente e sem perderem o contacto com o inimigo. Esta esplêndida tropa justamente considerada como da mais valente de que dispõe o Império britânico, ainda se conservou em Timor durante cerca de 20 meses, fazendo os maiores destroços e as mais engraçadas e bem apanhadas partidas aos japoneses.

Desportistas acima de tudo, com espírito desportivo combateram ali o inimigo, e desportivamente ainda para ele foram da maior generosidade, quando este abandonou a luta. Temos o maior prazer em prestar aqui neste cantinho da nossa Terra as nossas maiores homenagens ao heróico Exército Australiano que tão correcto e amável foi para todos nós.

Pouco depois das 9 da manhã e após a evacuação da cidade por parte da sua população branca e mestiça, 4 ofi-

Revista da Cavalaria

ciais japoneses bem armados sobem a Lahane, residência do Governador da Colónia.

É bem diferente a atitude dos invasores de agora. Quando da ocupação por parte dos aliados, antes do desembarque o Comandante dessas forças comparece correctamente — depois de se fazer anunciar — perante o Governador, participando a este que por ordem do Alto Comando aliado e segundo entendimento com o Governo Português — se vê obrigado a fazer o desembarque, a fim de em colaboração com as autoridades portuguesas fazerem a defesa do nosso território. Por não ter recebido qualquer ordem ou autorização nesse sentido, o Governador firmemente declara não poder consentir no desembarque. Nobremente o avisa o Comando aliado de que tem de cumprir a ordem recebida, lastimando que por razões estranhas à vontade de ambas as forças dos dois Países aliados de sempre, se tivessem de bater em combate tão desigual.

Considera-se — como já disse atrás — o Governador prisioneiro do Comando aliado. É um gesto simbólico que o Comandante australiano aceita para não pôr em cheque o Governador evitando assim que como militar e português que é, esse Governador se deixe matar, defendendo com 2 oficiais e menos de roo soldados indígenas mal armados, o território confiado à sua guarda e à sua honra.

No entanto, o Governador foi sempre respeitado e nunca as tropas aliadas interferiram de qualquer modo no Governo da Colónia. Todas as requisições militares eram escrupulosamente pagas e feitas sempre por intermédio das autoridades civis competentes. Nem indígenas nem europeus, alguma vez tiveram a mais pequena razão de queixa.

Assim procederam sempre os representantes do glorioso Exército Australiano. Se algum mal entendido houve na antecipação do seu desembarque, a culpa não foi desses heróicos soldados.

Agora o cenário é completamente diferente: 4 oficiais japoneses entram no Palácio do Governador e ordenam-lhe quase, que os acompanhe até junto do Comando japonês, instalado já na cidade que durante a noite foi saqueada, queimada e destruída pelos seus soldados. Quase levado à força, o Governador sangrando no seu brío e na sua honra

Revista da Cavalaria

comparece como vencido, mas altivamente, embora cheio de apreensões, perante a fria cortesia oriental de um general japonês.

É-lhe explicado que as forças nipónicas desembarcaram para proteger a Colónia da ocupação aliada, solicitando a sua colaboração e amizade. Responde altivamente o Governador que as tropas aliadas haviam desembarcado contra a sua vontade e à força, só com uma diferença: é que os aliados foram sempre correctos e que nada destruíram. Que ele, Governador, não podendo evitar tal desembarque, se havia considerado prisioneiro, visto que representando ali uma nação neutral não poderia permitir nem a uns nem a outros, um desembarque de forças armadas.

Perante o que se passara na noite anterior, nada mais poderia fazer do que deixar de ser prisioneiro dos aliados para o passar a ser dos japoneses, visto que pela lei da guerra, eram estes agora os vencedores.

Volta o japonês a pedir a sua colaboração, que o Governador mais uma vez nega. Regressa ao Palácio onde fica de sentinela à vista e proibido de sair.

Procuram os japoneses a colaboração das autoridades civis. Todas lhe respondem que só acatam as ordens do seu legítimo chefe, o Governador de Timor e representante de Portugal.

Procuram os japoneses a colaboração dos indígenas e destes recebem a mesma resposta.

O régulo D. Aleixo Corte Real, ten. cor. de 2.^a linha do Exército Português a uma ordem recebida do comandante de um destacamento japonês responde que só recebe ordens das autoridades portuguesas. Declara-lhe o nipónico que o português já não manda pois já não há portugueses na ilha. Duvido, responde D. Aleixo, mas se morreram todos, aqui estou eu que também sou português e ten. cor. do Exército de Portugal. A sua ordem é absurda de cumprir e não a cumpro. Ameaçado de morte pelo oficial japonês pede-lhe para que espere um momento. Entra em casa saindo dela pouco depois envolvido numa bandeira Nacional e de espada na mão. Já não há portugueses? — Pois combatendo vai morrer o último português de Timor, mas primeiro precisa de um travesseiro para o descanso eterno da sua cabeça.

Revista da Cavalaria

O oficial japonês cai morto, e momentos depois jaz a seu lado, horrivelmente mutilado, D. Aleixo Corte Real, régulo de Ainaro e ten. cor. de 2.^a linha do Exército Português. Da sua família, escaparam 2 netos há pouco chegados a Portugal e presentemente internados na Casa Pia de Lisboa.

As colunas negras, massacres de Aileu e Manatuto

O que foi o martírio de europeus e indígenas desde 20 de Fevereiro de 1942 — data do desembarque japonês — até 5 de Setembro de 1945 — data em que os japoneses resolvem entregar-se aos aliados e depor nas mãos do Governador Ferreira de Carvalho o governo da Colónia — só o poderá descrever quem passou durante esse longo período sob o domínio japonês.

Nada conseguindo nem das autoridades nem dos deportados políticos e sociais, nem dos raros europeus sem funções administrativas, nem dos próprios indígenas, começa a violência japonesa.

Não lhe convindo eliminar-nos abertamente e às claras, procura o japonês fazer-nos desaparecer pela fome e pelo assassinato premeditado. Organizam à custa de indígenas do Timor holandês e de alguns criminosos libertados das nossas prisões, as famigeradas colunas negras comandadas por graduados japoneses disfarçados em indígenas timores. A missão dessas colunas negras é a destruição completa de toda a economia da Colónia e morte de todo o branco ou indígena não simpatizante com eles.

Em Aileu — 35 kms. para o interior de Dili — é trucidada barbaramente toda a população branca, autoridades e parte da Companhia indígena. Aí morre o Comandante da Companhia Capitão Freire da Costa.

Em Manatuto e em outras localidades repetem-se as mesmas cenas de sangue e de horror.

Revista da Cavalaria

Concentração em Baucau

Para evitar tais desmandos, consegue o Governador mandar concentrar em Baucau toda a população branca e entregá-la à protecção e honra do Exército Japonês.

Não acreditando em tal protecção nem em tal honra, parte da população branca — mulheres, crianças e velhos reformados — consegue, graças ainda à protecção e amizade do indígena, internar-se nas montanhas do interior e daí descer à costa Sul e embarcar para a Austrália a bordo de vedetas rápidas e hidro-aviões australianos.

É preciso dizer aqui, que mesmo depois dos australianos retirarem de Timor, dispuseram sempre de portos de desembarque na costa Sul, donde se passavam em guerrilhas de observação e reconhecimento para todos os pontos da ilha que lhe interessavam.

Concentração em Liquiçá

Desesperado o japonês com a nossa fuga para a Austrália, determina a concentração em Liquiçá, povoação de horrível clima a 60 kms. a oeste de Dili. Aí são os brancos tratados pior do que prisioneiros de guerra, sujeitos à fome e aos maiores vexames, metidos em arame farpado, numa promiscuidade de sexos horrível. Aí morrem muitos de fome e miséria.

Acção do Destacamento Ten. Liberato —, seu desarmamento, prisão, deportação para Alor e seu regresso

Depois dos massacres de Aileu e Manatuto o Governador apresenta enérgica reclamação ao Comando japonês contra as colunas negras. O Comando japonês desculpa-se, alegando que tais desmandos são provocados contra sua vontade, por indígenas do Timor holandês internados em

Revista da Cavalaria

território português e por indígenas do nosso próprio território. O Governador aproveita então esta desculpa para conseguir a precisa autorização para que um Destacamento português mantenha a ordem junto dos povos revoltados e evite a infiltração dos indígenas holandeses.

É-lhe concedida tal autorização e daqui nasce o Destacamento que sob o comando do bravo Ten. Liberato tanto se havia de evidenciar. Consegue este distinto e valente oficial cumprir brilhantemente a sua missão durante muitos meses até que cheio de prestígio e de fama, é preso e desarmado pelos próprios japoneses pois não lhes convinha tal prestígio.

Preso sob a acusação de incitar os indígenas contra o poder japonês — e de favorecer os australianos o que é mentira pois o Ten. Liberato cumpriu lealmente e sempre as ordens de estrita neutralidade transmitidas pelo Governador, — é sujeito às maiores torturas e aos mais vexatórios e degradantes interrogatórios. Suspenso pelos pulsos durante horas seguidas é interrogado. Não respondendo às perguntas a que nenhum oficial português pode responder, é brutalmente espancado, desmaiando algumas vezes a cantar o Hino Nacional.

Enfraquecido e vencido pela doença, pela fome e pelo seu brio ferido no seu orgulho de militar, e não convindo à política japonesa o seu assassinato, é deportado com mais 3 mártires da ocupação nipónica para a ilha de Alor, a 12 horas de viagem de Timor. Aí permanece cerca de 20 meses, morrendo no cativeiro, junto dele, dois dos seus heróicos companheiros.

Em meados de Setembro de 1945, depois da rendição japonesa regressa a Timor a sombra do que foi o atlético e valente Ten. Liberato, salvando a vida graças à chegada das Forças Expedicionárias e do seu bem montado e apetrechado Destacamento Sanitário.

Rendição dos japoneses

A 1 de Setembro de 1945, depois do aparecimento da bomba atómica, a guarnição japonesa oferece a sua rendição ao Comando australiano. Visitado o Governador — desta

Revista da Cavalaria

vez já não o mandam buscar por 4 oficiais armados... o Comandante japonês informa-o que cessára «temporariamente» a guerra entre o Japão e os aliados em virtude do Imperador não querer fazer mais vítimas. Que a guerra não terminava mas que apenas era adiada. Nessas condições tinha o maior prazer em entregar de novo nas mãos de tão nobre representante de Portugal o governo de Timor.

Ao mesmo tempo, oferecia os serviços da força japonesa para manter a ordem entre os indígenas enquanto não chegassem as tropas portuguesas. Responde-lhe altivamente o Governador Ferreira de Carvalho que a ordem entre os indígenas nunca fora alterada senão pelos próprios japoneses.

Que se conservassem as forças japonesas nas sedes dos vários comandos militares e circunscrições até à chegada das autoridades civis portuguesas — que dentro de poucos dias marchariam a ocupar os seus lugares — e se retirassem em seguida para o território holandês, segundo ordem transmitida pelos australianos.

A estes é feito o pedido de não desembarcarem armados no nosso território, pois ele, Governador, responderia pela ordem e disciplina das populações indígenas, mesmo sem forças militares portuguesas, desde que não existissem soldados armados, estrangeiros, no nosso território.

A 5 de Setembro sai o Governador do seu Palácio em Dili e dirige-se a Liquiçá a comunicar aos brancos ali concentrados, a sua libertação. Leva consigo enorme Bandeira Nacional e faz o percurso de mais de 50 kms. sem qualquer escolta. O encontro entre o Governador e os portugueses concentrados em Liquiçá é difícil de descrever. Quando apeando-se do seu automóvel e desfraldando a enorme bandeira, grita a boa nova aos seus compatriotas, todos chorando entoam sem combinação alguma, o Hino Nacional.

De 5 a 12 de Setembro prepara o Governador no seu gabinete a reocupação por parte de improvisadas autoridades civis.

De 12 a 19 realiza-se a reocupação, e então dá-se este espectáculo único na história de uma Colónia: meia dúzia de homens, febris, cansados e cheios de fome, saem de Dili e cada um por seu caminho numa área de 19.000 km.² vai ocupar o seu posto sem escolta ou qualquer arma.

Revista da Cavalaria

Chegado cada um ao seu destino, a cerimónia é sempre a mesma e as palavras são sempre iguais:

Onde está o Régulo?— Morreu senhor!

— Quem o substitui?— Eu!

— Onde está a Bandeira Nacional?— Ali enterrada! — Chama os notáveis e cuda-reis da povoação, forma-os para que prestem honras à bandeira e vamos içá-la.

Içada esta, o novo chefe de posto ou de circunscrição explica a libertação da Colónia e o significado da autoridade portuguesa. E a cerimónia terminava singelamente por uma viva a Portugal que pelas quebradas das serras ecoava de posto em posto.

Por rapazes quase crianças ainda, por homens meios mortos de fome e doença, foi feita a reocupação de Timor graças ao prestígio nunca desmentido desta raça que tem os seus defeitos mas sabe ser colonizadora, pela sua serena mas valente energia e, acima de tudo, pelo espírito de justiça que nos tem guiado sempre junto dos povos atrasados.

Justiça igualmente deverá ser feita a mais de 90% da população indígena de Timor pelo seu patriotismo quase inexplicável, pelo seu amor à mãe Pátria e dedicação sem limites aos seus irmãos de raça branca.

Enquanto no Timor holandês, o indígena matou sem dó nem piedade todo o branco que ali vivia à data da invasão japonesa, no Timor português dá-se o esplêndido milagre do indígena se deixar matar por amor da sua Pátria e pelo auxílio generoso fraterno que voluntariamente quis prestar ao europeu.

Morreram — sem exagero — milhares de indígenas pelo crime de evitarem a fome ao europeu e o guiarem ou recolherem na montanha a quando da fuga para a Austrália. Esses indígenas sabiam a sorte que os esperava, mas nem assim desistiram de prestar todo o auxílio que lhes foi possível.

Ao bravo, patriota e honrado Governador, Cap. Ferreira de Carvalho, ao seu sacrifício e tenacidade, à sua esplêndida teimosia em não abandonar nem permitir que todos aqueles que eram funcionários coloniais abandonassem Timor, ao patriotismo e acção de todos, se deve o não termos perdido aquela Colónia, pois mesmo nos dias mais sombrios do massacre, nunca a bandeira portuguesa deixou de flutuar no

Revista da Cavalaria

Palácio do Governo, atestando assim a invasores e ao mundo que lá dentro vivia, embora martirizado, e exercia a sua função como lhe era possível, um homem que representava o Governo Central e a nossa soberania.

Timor foi incendiado, saqueado, roubado e martirizado durante mais de 3 anos, foi sobrevoado e bombardeado diariamente pela aviação australiana, mas nunca deixou de ser português pelo sacrifício e heroicidade dos seus filhos e seus governantes, e teve a honra de ser o primeiro território invadido, a ser entregue livre de soldados estrangeiros aos seus legítimos possuidores.

Honra e gratidão ao Governador Ferreira de Carvalho e a quantos sob as suas ordens souberam cumprir o seu dever.

O Destacamento Expedicionário a Timor

A partir da malograda expedição Victor Hugo Antunes que de regresso de águas de Timor, desembarcou na Índia portuguesa em Fevereiro de 42 e ali se conservou na mais enervante expectativa até Fevereiro de 45, data em que regressou a Moçambique, que em Lourenço Marques se estava concentrando uma forte expedição militar para com o auxílio dos aliados ou sem ele, vingar a afronta sofrida em Timor, quando se oferecesse a primeira oportunidade de que não resultasse uma acção suicida.

Concentraram-se na linda e moderna capital de Moçambique, 3 batalhões de Infantaria, algumas baterias de Artilharia de montanha, Tropas de Engenharia de Sapadores e Transmissões, um Destacamento de Subsistências, outro de Saúde e um Quartel General no efectivo total de cerca de 5 mil homens, fora um Batalhão indígena.

Em Março de 45 partia de Lisboa o indigitado Comandante da Expedição, com o rótulo de Comandante Militar de Moçambique, e o seu Quartel General.

Era enorme o entusiasmo de todos e à boca fechada se começou a dizer que dentro em pouco partiríamos para a Austrália, donde, depois de curto prazo de instrução e adaptação com algum material que ali nos seria entregue,

Revista da Cavalaria

juntamente com forças australianas, dariamos de Port Darwin o desejado salto sobre Timor a pouco mais de 2 dias de viagem.

Mas a campanha do Pacifico não corria aos nossos desejos. A ofensiva aliada feita pelo norte, isolava completamente todo o rosário de ilhas ao Sul das Celébes, Borneu e Nova Guiné, zona em que tudo parecia adormecido e sujeito a grande demora.

Começou o nosso enervamento, começou a critica daqueles que nada fazendo lhes sobra o tempo para o motejo que vexa quem outro desejo não tinha do que chegar a Timor.

Chegaram-nos a alcinhar de «fuzileiros não vais» e outros remoques no género.

Até que um dia, um dos dias mais emocionantes de toda a nossa vida — meados de Agosto de 45 — o Quartel General recebe a ordem para preparar o embarque.

O que se trabalhou nesses dias só o pode avaliar quem lá estava. A 20 e poucos de Agosto recebe-se a ordem de partida:

Às 11 horas da manhã de 1 de Setembro partirá o vapor *Angola* arvorando a flâmula de transporte de tropas, levando a bordo 1 Batalhão de Inf., 1 Comp. Indígena, os Serviços indispensáveis e o Quartel General. Logo que esteja carregado, partirá o vapor *Sofala* com as restantes Tropas e Serviços.

3 navios de guerra iriam na nossa frente a caminho de Colombo ou Bombaim, outro navio de guerra — nessa altura na doca seca de Durbin, na África do Sul — fecharia o cortejo.

Havia pressa, muita pressa e por isso não se poderiam fazer as coisas conforme mandam a prudência e a ciência... Era uma corrida de cavalos de galope desigual, mas era uma corrida e cada um procuraria chegar à meta conforme pudesse.

E assim foi. Às 11 horas da manhã de 1 de Setembro de 1945, sem saber para o que iamos nem qual a ajuda que receberíamos; depois da revista em Terra a todas as forças e da visita a todas as instalações do navio, pelos Ministro das Colónias e Governador Geral de Moçambique, largava lentamente do cais de Lourenço Marques, entre palmas e flores, entre vivas e canções guerreiras, o paquete *Angola* levando a bordo 1.007 homens, munições e aprovisionamentos

Revista da Cavalaria

para 6 meses, bem como todo o material e viaturas indispensáveis à vida e ao combate daquele pequeno mas decidido contingente que já podia gritar bem alto aos que sorriam da nossa partida: «Famba a Timor! Famba a Timor! Adeus irmãos que eu vou para a guerra».

Famba a Timor, vamos a Timor, gritavam os landins da esplêndida e bem instruída Companhia de Caçadores indígena que nos acompanhava.

Famba a Timor, Famba a Timor era o refrain com que os acompanhávamos na sua canção guerreira.

Nós nunca vimos nem mais tornaremos a ver em nossa vida, tão grande entusiasmo da parte dos que partiam e da parte dos que ficavam, como o dessa manhã.

Milhares de pessoas se juntaram no amplo e bem apetrechado cais de Lourenço Marques para assistir à partida do *Angola*.

O momento da entrega da Bandeira ao Batalhão de Infantaria é inesquecível. Os vivas, as flores e o entusiasmo que recebemos à largada, não nos sairão nunca da memória.

Aviões civis e militares acompanharam-nos até ao mar alto, rumo ao norte pelo canal de Moçambique, entre o continente africano e a ilha de Madagascar.

Não mais tornaríamos a ver terra senão passados 15 dias, à chegada a Colombo, porto militar da ilha de Ceilão, a velha Taprobana de que fala Camões, e que foi nossa como nossas foram imensíssimas terras que encontramos de Lisboa ao Oriente.

Rota, chegada a Timor do Comandante em Chefe.

Seu desembarque

Duas horas depois da nossa partida, passada a alegria da largada, começava para todos uma nova vida dentro de estranho Quartel.

O *Angola*, grande e cómodo navio, luxuoso mesmo para as possibilidades da nossa marinha mercante, levava a bordo mais 600 passageiros do que aqueles que pode transportar, fora a sua reduzida tripulação. Brutalmente carregado, levava no seu bojo e no convés a mais estranha carga.

Revista da Cavalaria

Explosivos, munições, gasolina e óleo, viaturas e barcaças atravessadas de bombordo a estibordo, e para «maior segurança» de tanto explosivo e tanta gasolina, duas cozinhas montadas no convés, que deliciosamente largavam — conforme o vento — encandescentes faúlhas ora sobre os explosivos ou sobre a gasolina...

Calor abrasador, como é próprio naquelas paragens, e quase sempre agarrados ao Equador, mar azul, de um azul espesso cor de tinta de escrever, peixes à tona de água e um céu lindo tanto de dia como de noite.

A bordo, porém, pouco tempo havia para nos considerarmos turistas em amena e agradável excursão a terras e mares do Oriente.

O destino incerto, o êxito duvidoso, o trabalho muito e de grande responsabilidade, não nos tirava, contudo, a boa disposição nem a firme vontade de generosamente darmos por barato as nossas vidas, quando e onde fosse preciso.

Pela manhã de 15 de Setembro entrámos no porto militar de Colombo onde encontrámos para cima de 200 barcos entre navios de guerra e transportes de tropas ingleses e americanos. Cerca de 2 milhões de homens se concentraram em Colombo para a reconquista da Birmânia e Singapura. Desfilando em continência e com todo o destacamento formado pelos deck e cobertas, fundeou o *Angola* junto dos três navios de guerra portugueses que já ali nos aguardavam: avisos de 1.^a classe *Bartolomeu Dias* e de 2.^a classe *Gonçalo Velho* e *Gonçalves Zarco*. Destacavam-se pela sua elegância, pintura e asseio os representantes da armada portuguesa.

Metemos carvão e água em 15 e 16 e na madrugada de 17 recebe-se a ordem para o Comandante da Expedição, depois de lhe ter sido conferida a categoria de Comandante em Chefe das Forças Expedicionárias ao Oriente, passar para o aviso de 2.^a classe *Gonçalves Zarco*, e, acompanhado dos oficiais que entendesse, se fazer ao mar em direcção a Timor onde deveria chegar o mais rapidamente possível, a fim de depois de conferenciar com o Comando Australiano receber deste e das suas tropas as despedidas, e assumir plenos poderes acima do próprio Governador, na parte da ilha pertencente a Portugal.

Revista da Cavalaria

Soube-se a tempo da partida de forças australianas para Timor a fim de receberem a rendição dos japoneses e toda a pressa que nos era dada, outro objectivo não tinha do que chegarmos a tempo para fazermos as honras da casa aos nossos aliados.

Navegámos 10 dias, a direito quase, sem se pensar em ventos, no mar ou campos minados.

O único objectivo era chegar e chegar depressa, para que a demora nos não pudesse causar o mais pequeno dissabor.

E dá-se então este facto surpreendente. Os australianos saídos de Port Darwin a 2 dias de viagem de Dili, chegaram aqui 5 dias antes de nós, que havíamos partido de Lourenço Marques 27 dias antes.

Na madrugada de 27 de Setembro avistavamos por estibordo a ponta de Parimbala, pequeno cabo que marca visto do mar, a nossa fronteira com o Timor holandês na Costa Norte do mar de Timor.

Nas caras tisonadas de oficiais e marinheiros corriam lágrimas de alegria e, porque não dizê-lo, de orgulho, pelo esforço por todos dispendido. O próprio *Gonçalves Zarco* merecia uma «festa na garupa» pela corrida realizada sem a mais pequena avaria.

Nascia o sol novamente à vista de terra portuguesa e que lindo é Timor visto do mar! Camadas de todas as cores parecem sair da terra em faixas paralelas. É a evaporação do orvalho da noite que sai da terra que dentro de poucas horas será um forno abrasador, que lhe dá tão estranhas tonalidades.

A montanha desce quase verticalmente sobre a praia, as ravinas por onde correm os cursos de água são perfeitamente distintas vistas do mar. A vegetação, intensa e de um verde estranho, vem até à água, sendo as praias completamente bordadas de altos coqueiros e palmeiras.

Navegávamos a 3 milhas da terra para a vermos melhor, e da terra recebíamos o aroma de açucenas e orquídeas que ali crescem e vivem em tanta abundância e quantidade como as papoilas nos nossos campos.

À nossa esquerda seguia o aviso *Bartolomeu Dias*, arvorando o pavilhão de navio chefe. O nosso, navegando do lado de Terra e, portanto, no lugar de honra, içava a insígnia

Revista da Cavalaria

do Comandante em Chefe das Forças Expedicionárias ao Extremo Oriente.

À medida que nos aproximávamos da linda baía e porto de Dili, fechado e defendido do mar por imponentes e vistosos bancos de coral, começamos a perceber que Timor não estava abandonado. Caças velozes australianos sobrevoavam o porto e cidade, e picavam por vezes sobre os nossos navios em homenagem às forças armadas de Portugal.

Começámos a divisar ao longe um transporte e 2 navios de guerra australianos. Pouco tempo depois passa por nós um dos navios de guerra, levando a bordo para Kupang, Capital do Timor holandês uma carga de prisioneiros japoneses.

Cerca das 9 da manhã entrámos cautelosamente na baía de Dili, pois à entrada do porto constava que havia navios japoneses afundados. O navio chefe australiano envia por sinais e em português, cumprimentos ao Comandante em Chefe.

Luzida guarda de honra constituída por estranhos barcos dos pescadores indígenas, arvorando todos uma pequena ou grande Bandeira Nacional, forma alas à nossa passagem.

Indígenas de ambos os sexos nos seus trajes mais vistosos e garridos saudam-nos entoando velhas canções guerreiras acompanhados por estranhos instrumentos de corda, no seu dobrar plangente, melancólico, oriental.

O Comandante em Chefe corresponde soltando vivas a Timor e a Portugal acompanhado pela tripulação formada segundo as praxes da ordenança naval.

Começámos a ver ao longe a que foi a Capital de Timor.

Dili está completamente arrasada. Divisam-se aqui e além restos de casas e apenas uma das torres da linda e rica Catedral da cidade, mas na praia, junto à ponte destruída pelos bombardeamentos de 3 anos, enorme mastro sustenta orgulhoso uma nova e grande Bandeira Nacional.

Começámos agora a distinguir na praia enorme multidão.

São todos os sobreviventes brancos, todos os chefes indígenas e deputações de todas as circunscrições e comandos militares. São formações armadas dos arraiais e auxiliares indígenas armados das mais estranhas e diversas armas. São nuvens compactas de velhinhas e sujas ban-

Revista da Cavalaria

deiras nacionais escondidas do invasor e enterradas durante mais de 3 anos de sujeição, vergonha, e raiva impotente mal contida.

Há 3 dias e 3 noites que toda aquela gente vive e espera na praia pela chegada dos expedicionários que além de lhes trazerem com que matar as saudades da Pátria distante que nunca os deve ter esquecido, lhes trazem o pão com que matar a fome e a assistência médica tão necessária.

Lançámos ferro. Correm-nos lágrimas pela cara, queimada e ressequida por dias e dias de sol e calor.

Sai um gasolina de bordo, de tripulação impecável, timonado pelo imediato do navio. Vai a terra buscar o Governador, a fim de este fazer a sua apresentação ao Comandante em Chefe, e o capitão do Porto que há-de dirigir a manobra da atracação do *Gonçalves Zarco* junto à terra. Leva a bordo o ajudante do Comandante em Chefe com os primeiros cumprimentos deste, ao bravo e patriótico Governador e aos seus heróicos companheiros de martírio e vexames.

Regressa pouco depois. Não sabemos descrever a cara e o aspecto físico desses esqueletos dentro daquelas fardas brancas que há muito esperavam ser vestidas para serem lançadas à terra com os seus donos ou para esta cerimónia da qual muitos descreiam, nem o abraço de gratidão que em nome de todos os portugueses o Governador recebeu do Comandante em Chefe.

Timor inteiro espera-nos na praia há 3 dias e 3 noites. É preciso que o Comandante em Chefe desembarque rapidamente a fim de lhe ser prestada condigna recepção.

Desembarcámos finalmente e pela primeira vez em terras do Timor libertado. Da ponte cais à que foi Câmara Municipal e sala de visitas de hóspedes ilustres, desfilámos entre alas de moradores e soldados de 2.^a linha, rufando em velhos tambores, estranhos e cavos compassos de guerra. Milhares de bandeiras nacionais se inclinam à nossa passagem. Velhas trompas de guerra executam o sinal de general. Oficiais de 2.^a linha, quase nus, mas tendo presos nas alças de esfarapadas camisolas os seus galões de alferes ou tenentes, abatem as espadas à nossa passagem, fitando-nos respeitosa mas altivamente com os seus grandes olhos febris e doentes.

Revista da Cavalaria

Régulos e liorais nas suas melhores vestes escondidas durante 3 anos à pilhagem nipónica fazem-nos a continência. Fileiras intermináveis de mulheres tiram os vistosos pentes da cabeça em sinal de respeito devido ao «Emboote» — «Sua Grandesa o branco grande» que ali representa Portugal e toda a força armada. Alaúdes e cimitarras voltam a tanger estranhas e sensuais melodias, que traduzem a maneira de ser daqueles homens e mulheres, nascidos para a contemplação, para a dança, para o amor intenso e para o ódio feroz quando se não é justo para com eles.

Junto à Camara Municipal, uma companhia de moradores presta a guarda de honra. Bandeiras sem conta rodeiam o Comandante em Chefe. Quem não tem bandeiras, traz apenas a respectiva haste e um recibo na mão, prova de que a sua bandeira foi requisitada pelo Governo para ornamentação da cidade, mas prova também de que os povos da aldeia não desonraram a Pátria velhinha e distante deixando cair em poder do invasor o simbolo da sua independência e da sua nacionalidade portuguesa.

Trocam-se breves discursos, e no final destes toda a gente canta sentidamente o Hino Nacional enquanto as bandeiras se aproximam e novamente se inclinam para que os recém-chegados as possam beijar em sinal de reconhecimento, pela fidelidade daquele povo semi-selvagem, ao Portugal Imperial e conscientemente colonizador.

Está terminada a cerimónia. Timor é nova e definitivamente livre e português com a chegada da Marinha e do Exército que atestarão, enquanto for preciso, os nossos direitos, na mais distante, mais linda, mais estranha e mais patriótica das nossas Províncias de além-mar.

Glória aos portugueses brancos e de cor que à custa do seu sacrificio mantiveram como lhes foi possível os restos da nossa soberania durante 3 anos de vergonha.

Glória em memória dos mártires da ocupação. Glória e que descansam em paz na terra calcinante de Timor os corpos mutilados de bravos como o cap. Freire da Costa, comandante da comp.^a Ind. de Caçadores de Timor, cobardeamente trucidado em Aileu, e do Régulo D. Aleixo Corte Real, ten. cor. de 2.^a linha e Régulo de Ainaro, que envolto numa Bandeira Nacional se deixou matar, matando, para

Revista da Cavalaria

que outros, senão portugueses, se permitissem dar-lhe uma ordem em território que foi e há-de continuar a ser, português e só português.

Por último e como soldado expedicionário, a nossa lembrança e a nossa gratidão por aqueles soldados e marinheiros, vivos ou mortos, que de Lourenço Marques saíram a 1 de Setembro de 1945 em direcção a Timor, firmemente decididos conforme seu juramento, a darem por ele o melhor do seu esforço, o seu sangue e a sua vida.





A.D.C.A.

no ataque de carros

pelo Alferes LEMOS DA FONTOURA

É sabido de todos nós o extraordinário desenvolvimento que a aviação alcançou nos nossos dias, e a influência e papel de grande relevo que obteve em todas as fases da guerra. Sabido é também, como os motorizados e blindados atingiram um aperfeiçoamento tal que hoje em dia já não se realiza, por assim dizer, manobra alguma de importância na qual não tenham papel preponderante.

O perigo a que está sujeito todo o território que tem que contar com um inimigo vindo do ar, obrigou a que fosse preparada e organizada devidamente a Defesa Anti-Aérea, não só em todas as organizações militares, como até em toda a população civil.

Neste modesto trabalho, para a qual não posso contar com conhecimentos suficientes, trato só da D. C. A. que interessa às tropas mecanizadas, e como é natural começarei por procurar estudar primeiro o inimigo aéreo com que estas tropas têm que contar.

Revista da Cavalaria

O INIMIGO

É evidente que todo o avião das forças inimigas que surge no espaço participa ou coopera no combate contra nós; mas, só parte da aviação tem como objectivo o ataque às tropas mecanizadas. E assim, vejamos:

— A *Aviação de Reconhecimento e Observação* tem como missão fazer a exploração e reconhecer, de uma maneira geral, o território inimigo, colhendo elementos, sobretudo pela fotografia, para assim poder informar o comando de que depende. Para evitar o ataque da D. C. A. vôa de preferência às grandes altitudes (mais de 5.000 m.), ou então por sobre as nuvens e quando necessitar descerá; mas expondo-se então ao tiro A. A. que entre os 1.500 m. e os 3.500 m. geralmente se torna mais nutrido e é mais eficaz.

A aviação de reconhecimento quando se desloca até às retaguardas dos exércitos, procura geralmente fazer a observação do conjunto de uma zona a vigiar, com o fim de localizar concentrações de reservas, depósitos, etc., e vôa de preferência pelos 1.000 m., indo acompanhada geralmente de aviões de caça que a protegem da possível reacção da aviação adversa. Quando tem de estudar detalhes do terreno, localizar armas, obstáculos, pequenas forças de motorizados, etc., voará a alturas de cerca de 500 m.

Assim, no que diz respeito a aviação de reconhecimento, as tropas podem ser sobrevoadas por aviões, voando às grandes, médias e baixas altitudes.

— A *Aviação de Bombardeamento* subdivide-se em bastantes categorias, podendo até dizer-se que há a considerar: aviação pesada, média e ligeira de bombardeamento.

A aviação pesada é constituída pelos grandes quadrimotores que procuram os grandes centros industriais, as cidades, etc., e assim devido às grandes dimensões dos objectivos podem voar às grandes altitudes sem risco de errarem muito o alvo.

Já assim não sucede com a aviação média de bombardeamento que tem por objectivo atacar as pequenas concentrações, os P. C., e de uma maneira geral as tropas, voando portanto a alturas muito mais baixas, pelo que têm que ter

Revista da Cavalaria

uma maior facilidade de manejo que lhe permita manobrar de forma a furtar-se ao ataque da D. C. A. As formações destes aviões são muitas vezes de patrulhas de três aparelhos que largam simultaneamente as bombas ao sinal do avião testa, único que transporta os elementos necessários para visar o alvo, o que representa economia de pessoal.

Modernamente a aviação começou a adoptar processos de bombardeamento que permitissem além de uma maior eficácia no lançamento das bombas sobre os alvos, fugirem melhor à reacção da D. C. A. Aparece-nos assim:

Bombardeamento a picar;

Bombardeamento a baixa cota.

São estes últimos, os processos com que a D. C. A. das tropas mecanizadas tem que contar na defesa dos seus blindados.

— No bombardeamento a picar, os aviões são possuidores de uma grande potência de fogo, em que utilizam simultaneamente metralhadoras, canhões e bombas. Apresentam-se como o grande inimigo do carro de combate, dos quais cito como exemplos: o bimotor «Messerschmitt»-110 alemão armado de 4 metralhadoras, 2 canhões, uma metralhadora à retaguarda e 500 quilos de bombas, tendo com esta carga uma velocidade de 575 km/h.; ou então, o «Hawker Hurricane II-D» inglês armado com 2 canhões de 40 ^m/_m e denominado pelos aliados o «Estoira-Carros». Este avião, na opinião dos técnicos, mostrou-se durante a guerra o mais eclético; sobe na vertical a uma velocidade de 770 m./minuto e atinge assim a altura de 6.500 m. em 8 minutos, para daí picar com o seu impressionante poder ofensivo.

Esta espécie de bombardeamento apresenta a vantagem de os projecteis, somarem à sua velocidade inicial própria a velocidade de queda do avião, o que lhes dá um maior poder de penetração.

Costumam estes aviões picar sobre o alvo com uma inclinação de 70° e largar as suas bombas ou executar o fogo, entre os 300 m. e 500 m.

— No bombardeamento a baixa cota os aviões executam a sua missão em vôo razante o que oferece para as tropas o perigo da surpresa. Além disso a aviação nestas condições

Revista da Cavalaria

só pode ser batida por armas que tenham verdadeira instantaneidade de entrada em acção e que possam acompanhar com as suas pontarias grandes velocidades angulares.

Analísado assim muito resumidamente o inimigo, consideremos agora os meios adequados para lhe dar combate.

OS MEIOS

Para fazer frente a esta diversidade de aviões que voam a muitas alturas, desde as mais baixas às mais altas, evidentemente que se torna necessário empregar meios que possam bater o espaço em todas estas altitudes.

Teremos também que contar com a extensão e importância dos elementos a defender, do que resultará o maior ou menor número de meios A. A. a empregar.

Vejamos, portanto, os meios especializados de D. T. C. A. quanto à sua qualidade e quantidade.

Não interessa directamente às tropas blindadas, como vimos, a aviação pesada de bombardeamento, no entanto sabemos que para bater estes aviões que voam a grandes alturas, a artilharia A. A. é a indicada, no que utiliza peças de 7,5 ou de calibres superiores que batem o espaço para cima dos 4.000 m. É, pois, a esta artilharia que compete a defesa dos centros industriais e das cidades.

As altitudes inferiores a 4.000 m. já começam a interessar directamente às tropas que estão na frente, e, portanto, às unidades de Carros. Assim, dos 4.000 aos 2.000 m. está a zona de acção normal para os canhões automáticos de 37^{mm} e 40^{mm}.

Dos 2.000 aos 600 m. está a zona normal de acção para os tiros das metralhadoras pesadas de 20^{mm}.

A menos de 600 m. corresponde a zona a bater não só pelas armas de 20^{mm} como também por todas as armas portáteis.

Tanto os canhões automáticos de 37 e 40^{mm} como as metralhadoras pesadas A. A. de 20^{mm} estão geralmente agrupadas em pelotões de quatro armas e estes em baterias, companhias ou esquadões, A. A.

Revista da Cavalaria

Existem na organização das grandes unidades blindadas, unidades A. A. com armas de calibre superior ao de 20^{mm}, a que acabei de referir-me, mas estas são geralmente manobradas por guarnições da Arma de Artilharia.

Á Divisão Mecânica de Cavalaria que temos estudado, é atribuído:

- 1 Pel. A. A. por cada Regimento de Combate ou de Reconhecimento.
- 1 Gr. Esq. A. A. com 3 Esquadrões de 3 Pel. A. A. e ainda,
- 1 Gr. Art. C. Ae. com 3 Baterias a 4 armas de 4 cm.

Perfaz assim um total de 40 armas de 20^{mm}, e manejadas por pessoal de Artilharia 24 armas de 4 cm, se forem baterias a oito peças.

Há, no entanto, no material de 20^{mm} ainda duas variantes: o material rebocado e o material assente sobre reparo móvel T. T.. Evidentemente que para protecção das unidades de Carros, as armas verdadeiramente indicadas, são as assentes sobre reparo móvel T. T., pois podem melhor garantir uma verdadeira entrada em acção instantânea, uma vez que estão permanentemente em posição tanto durante os deslocamentos como quando paradas. As viaturas de tracção por lagartas e direcção por rodas, munidas de uma blindagem lateral, são as indicadas para estas armas.

Resumidamente expostos os meios de que pode dispor o inimigo aéreo, e os meios de que a D. C. A. deverá dispor para se lhe opor, vejamos como empregar estes últimos de modo a cumprir a missão de protecção A. A. dos Carros de Combate no ataque.

EMPREGO TÁCTICO

Quando se vai iniciar um ataque, seja ele com Carros ou simplesmente de tropas a pé, naqueles momentos que antecedem a hora H, os perigos de ataque aéreo estão além de outros: na zona onde se instalou a massa da artilharia;

Revista da Cavalaria

nos locais de distribuição e de reabastecimento de munições ou de carburantes; e, nas posições de partida dos Carros de Combate.

Vejamos o que se deve passar.

O Comando dispõe, ou nas suas reservas ou nos seus E. N. E. de meios de D. C. A. com que reforça estes locais, dando assim uma mais eficiente protecção anti-aérea, por se juntarem aos elementos A. A. orgânicos das sub-unidades de combate.

Antes porém, já os comandantes dos esquadrões de Carros, ou dos agrupamentos de ataque, se entenderam com os comandantes das unidades que vão fazer a sua protecção A. A., e no reconhecimento que fizeram devem ter estudado detalhadamente o terreno e o modo de execução das missões. Deve ficar assim o comandante da A. A. que protege os Carros, com completo conhecimento do modo como estes vão actuar. Compete-lhe escolher os diferentes pontos do terreno onde irá colocar as suas armas durante a progressão. Estas posições das armas A. A. devem estar em relação directa com os diferentes lanços que os Carros têm que executar no seu ataque, tendo que fazer as mudanças de posição o mais rapidamente possível, e alternadamente, de modo que haja sempre um certo número de armas em posição, prontas para fazer a protecção e evitar que os Carros estejam privados dela.

Fica já aqui bem patente a vantagem que advem do facto destas armas, que devem ser aproximadamente de 20^{mm}, estarem montadas sobre reparo T. T. com blindagens laterais, porque assim pouco mais terão do que seguir a esteira dos carros que protegem.

Julgo de interesse reproduzir o que diz o coronel russo *Skopenko* sobre este assunto, defendendo a blindagem protectora das A. A. no ataque:

«As frentes de ataque constituídas de unidades mecanizadas e de reconhecimento devem ser cobertas por metralhadoras A. A. múltiplas e montadas em carros blindados. Justifica isto o facto de dever ser em primeiro lugar a frente toda um punho blindado. Sem isso uma bateria A. A. de pequeno calibre que lhe é atribuída torna-se vulnerável ao tiro das armas portáteis inimigas, e quando a frente estiver

Revista da Cavalaria

em contacto com o inimigo, não pode cumprir a sua missão. Ao contrário, se as armas estiverem montadas em carros blindados apresentam grandes e melhores vantagens».

De facto se à D. T. C. A. é atribuído proteger todos os escalões no ataque, pelo menos o 1.º escalão está indubitavelmente exposto ao tiro das armas portáteis que os Carros vão alcançando e até ultrapassando, e se as armas A. A. não tiverem blindagens ou forem simplesmente rebocadas, não podem de forma alguma cumprir a sua missão convenientemente.

Mas voltemos novamente à base de ataque.

Como é sabido um ataque de Carros é feito geralmente em mais do que um escalão, 2 ou 3, conforme as necessidades. Portanto, logo que o 1.º escalão partiu apoiado pelos elementos A. A. que lhe competem, o escalão seguinte virá tomar lugar na base de ataque no mesmo sítio ou noutra perto, de modo a seguir no encaço do 1.º para o ir apoiar. Nesta altura permanece a necessidade de defesa de ataques, aéreos à base de ataque, devido à concentração de meios que se está operando, tanto mais que em face do ataque, a reacção da aviação inimiga não se deve fazer esperar.

Portanto, é natural que o comando ao fornecer os reforços de D. C. A. tenha contado manter a protecção da base de ataque até à partida do último escalão, a fim de que todos possam seguir senão reforçados pelo menos com os seus elementos orgânicos. Estes reforços poderão ficar mesmo até mais tarde, de modo a protegerem as vias de reabastecimento de munições e carburantes, e ainda para apoiarem as tropas lançadas em caso de insucesso, ou para aguentarem em tiro A. C. uma reacção de blindados que possa surgir dos flancos.

Semelhantemente as unidades A. A. lançadas em protecção dos escalões, no ataque, devem tomar um dispositivo tal que lhes permita quando não haja reacção da aviação inimiga colaborar com os seus fogos em tiro terrestre na neutralização das diferentes resistências, e fazer a protecção dos flancos contra qualquer incursão de blindados inimigos. Para isto as armas de 20^{mm} podem com facilidade utilizar, além das granadas explosivas, granadas perfurantes e perfurantes-explosivas.

Revista da Cavalaria

Durante a progressão no ataque, como é natural, a atenção das tropas tanto dos Carros como até das unidades que os protegem, está fixa na direcção do inimigo, uns procurando os ninhos de metralhadoras, os obstáculos, as armas anti-carro, etc., outros, procurando os aviões que devem vir dessa direcção. Tirando partido deste facto a aviação de bombardeamento a picar costumava últimamente na guerra, surgir aos Carros pela retaguarda, depois de os ter contornado sem ser vista, e a aviação de bombardeamento a baixa cota surgia de flanco em vôo razante.

Tornou-se assim necessário ter em permanente observação um certo número de Vigias do Ar que observem o céu e o horizonte em todas as direcções, e instruídos cuidadosamente de modo a que distingam só pela observação da silhueta o avião amigo do avião inimigo.

A defesa contra o bombardeamento a picar torna-se difficilima não praticamente inútil devido à grande velocidade do avião, se as guarnições das A. A. tentarem seguir o alvo executando os tiros. Sabemos que nesta categoria de bombardeamento os aviões a uma determinada cota terminam a queda e entram na curva que há-de levá-los a procurarem novamente altura, reduzindo assim a sua velocidade. A maneira de lhes dar combate, consiste em procurar primeiro prever qual o sitio em que eles terminam a queda, e depois executar uma barragem de fogos que apanhe o avião nessa situação mais vulnerável. Para isto indispensável se torna que as armas das unidades A. A. que protegem os Carros no ataque, sejam múltiplas, isto é, reunidas mais do que uma no mesmo reparo (sendo mais normal o grupo de 4 armas) e que sejam manejadas como uma só arma, para assim terem um maior volume de fogos, e executarem a barragem a que me refiro.

O ataque dos blindados tem sem dúvida os seus momentos de paragem, ou para serem reabastecidos e remuniçados os carros, ou para se reagruparem e seguirem a novo objectivo. Compete nesta altura à A. A. redobrar de cuidados, pois a concentração dos meios é maior, e mais perigosos se tornam os ataques aéreos.

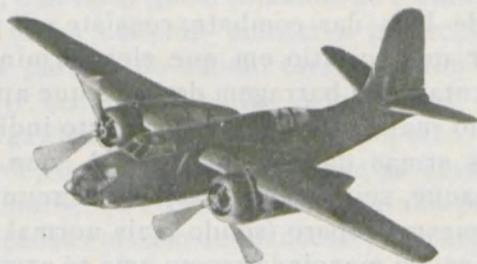
Se o ataque de Carros termina e estes são substituídos ou ultrapassados pelas restantes tropas, não terminaram os

Revista da Cavalaria

cuidados da A. A. que instalará as suas armas e permanecerá em vigilância.

Antes de terminar direi ainda que o esforço assim exigido aos homens das unidades A. A. é sem dúvida grande. Se as tropas combatem, marcham ou estacionam, a A. A. está sempre vigilante. Seja de dia ou de noite, descansam as tropas ou não a A. A. é a que menos descanso pode ter.

Quanto ao seu emprego, como vimos, não é nem menos importante nem menos exposto aos perigos, do que o dos outros elementos de ataque.





A Segurança do Comando e das Tropas

por X e 31

I — Considerações gerais :

Sendo um tema vasto e assaz complexo visto que, para a sua solução, concorrem todas as actividades das tropas, quer em tempo de paz quer em campanha (a observação, o combate, a informação, as transmissões, etc.), julgamos não ser de mais abordar algumas considerações sobre ele.

Se é certo que um Plano de Manobras bem concebido nos conduz a uma Decisão perfeita, e que esta dispõe os meios para que se tire deles o maior rendimento, parece-nos que todo esse *castelo de cartas* se desmoronará se os alicerces não forem sólidos. É dos mais pequenos órgãos executantes que depende o bom êxito da Ideia de Manobra: a O. Op. mais perfeita resulta menos do que uma outra, menos perfeita, executada pelas unidades elementares (eqd. e pel.) mais adextradas.

A adaptação eficiente do factor «Meios» ao factor «Terreno» é que nos conduzirá à vitória embora as «Nossas Tropas» sejam reduzidas, relativamente ao «Inimigo».

É, finalmente, da instantaneidade da acção (que implica sempre o conhecimento do detalhe), e da adaptação das trajectórias ao terreno, que depende o êxito do Plano de Manobra do Comando em Chefe; e, enquanto este examina o «Terreno», nas suas linhas gerais, o coman-

Revista da Cavalaria

dante da eqd. e do pel. têm de o aproveitar nos seus mais pequenos detalhes.

Se as patrulhas e os postos de combate falharem, em desembaraço e eficiência, repetimos o que já dissemos num artigo anterior: «não há Gamelin, Romell, Montgomery que vençam». Não temos dúvida que, em qualquer país, o problema militar é um dos mais instantes, quer sob o aspecto da formação moral e técnica, quer sob o aspecto da dotação de material. Embora os detractores digam: «falta isto, falta aquilo», não se admite a inércia tendo por base a falta de material.

Não deixar que os tais «poucos meios», que existem nas unidades, criem «ferrugem»; o papel principal do chefe, do comando subalterno, é arrastar consigo os seus homens com a maior segurança possível (eficiência dos meios e resistência à fadiga, o que dá como resultante a supremacia moral).

Se qualquer «Ideia de Manobra» se improvisa por um estudo mais ou menos aturado, tal não sucede com a preparação do Pelotão que tem de ser cuidada, metódica e permanente.

Há sempre tempo para fazermos equitação e dedicarmo-nos à educação militar dos nossos subordinados.

O que vai seguir-se tem apenas uma finalidade: dar uma ideia sobre *Segurança*, no quadro geral do Exército, àqueles que comandando patrulhas e postos, recebem uma das duas ordens: «explorar... metros à direita e esquerda do itinerário» ou «resistir na posição até...»; que eles fiquem actores conscientes, com conhecimento do que se passa à sua frente e à sua retaguarda.

2 — Necessidade do Comando e da tropa, em matéria de segurança, nos diferentes escalões:

Consideremos um elemento ligeiro de segurança — uma patrulha.

O comandante da patrulha recebeu a *missão* de explorar determinada zona e arriscar-se-á a ser surpreendido pelo inimigo se não tomar as *disposições necessárias* — à face do terreno — para a sua *própria segurança*.

A missão que foi atribuída à patrulha tem de cumprir-se, custe o que custar, pois, do seu cumprimento, depende a *segurança da tropa* que a lançou.

Qual foi a tropa que a lançou? — Pode ser o pelotão, o esquadrão ou mesmo o Grupo de esquadrões (Grupo de Cavalaria).

Revista da Cavalaria

Se a patrulha é surpreendida pelo inimigo, o comandante da patrulha *não foi informado a tempo*, não pôde tomar as suas disposições, a patrulha pôs-se em debandada depois de atacada e a surpresa para a patrulha é, até certo ponto, surpresa para a tropa que a lançou.

Outro teria sido o resultado, se a patrulha em vez de marchar reunida, tivesse destacado os seus exploradores (parelhas de cavaleiros) para a frente e flancos do seu itinerário: o comandante teria sabido *a tempo* que o inimigo estava naquela crista, teria tomado uma boa posição com a patrulha, portanto esta ficaria abrigada das vistas e fogos inimigos (Segurança do Comando e da tropa); informaria a tempo o Comandante do Esquadrão e este tomaria também as suas disposições (Segurança do Comando).

Se a nossa patrulha tem a missão de explorar determinada zona do terreno (quer dizer: informar sobre a presença ou ausência do inimigo nessa zona), outras patrulhas são destacadas pelo Esquadrão (ou Grupo), com idêntica missão, noutras zonas, e assim, a tropa que está atrás de nós abriu o seu *leque de exploração* garantindo, por sua vez, a segurança à tropa que vem atrás do Grupo de Cavalaria que, em geral, é uma Divisão (Grande Unidade Táctica que trabalha numa única direcção). Resumindo: os exploradores garantem a segurança à patrulha, esta ao Grupo de Cavalaria (Grupo de esquadrões), este à Divisão e, finalmente, esta, com os seus meios mais poderosos (Infantaria, Artilharia e Engenharia) vai impor a nossa vontade ao adversário.

Por vezes, no itinerário do Grupo de Cavalaria, tem o Comandante do Grupo necessidade de saber muito *a tempo*, por exemplo: se determinada localidade, no eixo de marcha, está ocupada pelo inimigo; se determinada ponte foi destruída pelo inimigo, etc.; então destaca para fora do «leque de exploração» das patrulhas, um outro elemento ligeiro de descoberta — o reconhecimento (*Flexa*, que procura uma informação num ponto do itinerário).

A informação que o reconhecimento vai buscar, interessa mais directamente ao Comandante do Grupo (Segurança do Comando) e tem de ser rápida para que ele tenha tempo de tomar as suas disposições que dizem respeito, não a uma patrulha (uma eqd., ou um grupo de eqds.), mas a forças de um efectivo superior (2 ou mais esquadrões ou mesmo à Divisão).

Enquanto as patrulhas «ancinham», «varrem» um terreno, o reconhecimento, procura apenas uma informação. É missão que tem também de cumprir-se custe o que custar: é um ponto de honra para nós Cavaleiros. Se um reconhecimento informa: «Atingi tal povoação sem

Revista da Cavalaria

novidade» quer dizer que essa povoação não está ocupada pelo inimigo, mas *não garante* que entre a tropa que o destacou e aquela povoação não existam elementos inimigos; se a mesma informação vem de uma patrulha, quer dizer que *garante* que entre esses dois pontos não existe elemento inimigo (segurança da tropa), isto é, não há que recear surpresa inimiga até essa povoação.

O *reconhecimento* é destacado para distâncias superiores, para que a informação venha a tempo; não tem nada com a segurança das tropas que se lhe seguem no itinerário, mas, também não conta com o apoio delas; a *patrulha* recebe o apoio da tropa que a destacou e por isso não pode ser destacada para muito longe, mas por outro lado, evita surpresas à tropa que a lançou.

De tudo o que acabamos de dizer, podemos resumir o seguinte:

- O comandante de qualquer força precisa de ser informado a tempo para *decidir*, para dar a sua ordem (Segurança do Comando);
- A força não deve ser surpreendida pelo inimigo, *para poder cumprir* nas melhores condições (tempo e espaço) a *decisão*, a ordem do respectivo comandante (segurança da tropa);
- Quando a força é de pequeno efectivo (patrulha), a segurança do Comando e da tropa confundem-se porque os meios a manobrar são também pequenos e, por isso, têm de ser simultaneamente meios de informação e meios de combate; quando, pelo contrário a força vai aumentando de efectivo, as necessidades do Comando e da tropa vão-se diferenciando mais e os órgãos de segurança do Comando afastam-se mais dos órgãos de segurança das Tropas: têm de ser, também mais fortes;
- Que, não só a informação *a tempo* garante a segurança; também as disposições tomadas: os exploradores destacados da patrulha, as patrulhas destacadas do Esquadrão ou do Grupo, etc., garantem certo *espaço* de segurança pelo *dispositivo*, pois é no seu centro de gravidade que marcha o grosso das forças.

3 — A Cavalaria na Segurança das outras Armas:

Saindo do âmbito das unidades elementares, das pequenas unidades, encaremos o problema da Segurança na maior Grande Unidade — o Exército.

Revista da Cavalaria

Como vimos, as necessidades do Comando e das Tropas, em matéria de segurança, aumentam na razão directa da escala hierárquica, da frente para a retaguarda: o Comando precisa de mais *tempo* para a concepção da manobra e a tropa, de mais *espaço* para desenvolver a manobra concebida pelo seu Chefe.

Um Exército compõe-se de várias Divisões, grupadas ou não em Corpos de Exército e, portanto, a precedência da informação relativamente à decisão, à ordem a dar, tem de ser muito grande, razão por que se diferenciam no máximo a Segurança do Comando em Chefe e a Segurança do Exército (dos C. E. e das Div.).

Vamos partir da hipótese que as Chancelarias não chegaram a acordo diplomático e que a força do Direito cede a vez ao direito da Força.

Na nossa fronteira, as tropas de cobertura garantem a segurança durante a mobilização dos nossos recursos e a concentração das tropas.

O Comando em Chefe do nosso Exército necessita de inúmeros elementos sobre o inimigo: necessita de saber da força e das intenções do inimigo, em que direcção será o seu esforço principal, quais os seus pontos fracos, etc., para conceber o seu *plano de manobra*; precisa que todas essas informações cheguem a ele o mais rapidamente possível. É uma necessidade do Comando em Chefe — Segurança do Comando — que, por ter de manobrar um Exército — que é uma Grande Unidade fundamental de manobra estratégica — passaremos a dar-lhe o nome de *Segurança estratégica*.

Para que todas essas informações cheguem a tempo, torna-se necessário ir buscá-las o mais longe possível, mesmo até ao território inimigo.

Quais os órgãos de que um Exército dispõe, com a velocidade, mobilidade, raio de acção (autonomia) precisos para acções tão longínquas? — A Aviação e a Cavalaria. A aviação informa que o inimigo se concentra em tal região e que colunas motorizadas marcham em tal direcção. Este elemento é já importantíssimo para o nosso Comando em Chefe conceber o seu plano de manobra. Dentro da *segurança estratégica* a aviação desempenha o serviço de *exploração longínqua* ou *afastada*, garantindo ao comando a *liberdade de operações*. É uma informação na generalidade sobre o inimigo; não é detalhada, mas que interessa muitíssimo para as várias hipóteses que o Comando em Chefe formula. É informação que foi buscada à distância mínima de 200 km. do grosso das forças do nosso Exército. Esta é a missão da aviação do Exército.

Revista da Cavalaria

O Comando do Exército fixou assim a direcção principal da manobra. Ele necessita agora de ser informado com mais pormenores, naquela direcção, que lhe possam facilitar o desenvolvimento da manobra concebida.

Destaca assim a Grande Unidade de Cavalaria nessa direcção principal da manobra, que, pelas suas características de permanência de acção, relativamente à aviação, fornece novas informações e completa as fornecidas pela aviação.

Esta G. U. C. trabalha também em proveito do Comando em Chefe, ainda dentro da *segurança estratégica*; garante também a *liberdade de operações* e para se diferenciar da missão da aviação diz-se que desempenha a missão de *exploração próxima*. A referida G. U. C. opera à distância máxima de 100 km. do grosso do nosso Exército e não garante a segurança táctica ao Exército nem conta com o apoio do Exército que a destacou.

A G. U. C. está para o Exército, nas mesmas condições atrás referidas, que o Reconhecimento está para o Comando de Esquadrão ou do Grupo.

A partir do escalão G. U. C. para trás, as necessidades do Comando e das tropas não são tão diferenciadas, deixam de ser de ordem estratégica e, porque dizem respeito às G. U. Tácticas (Divisões), referem-se à *Segurança táctica* na qual se garante a *liberdade de acção* ao Comando e às tropas; nesta espécie de segurança, tem mais importância o *espaço* do que o *tempo*. É a missão de *segurança afastada* garantida pelos grupos de Cavalaria, Destacamentos avançados e patrulhas. (Antigamente chamava-se-lhe «*Segurança avançada*»). É a cobertura táctica que pelo *dispositivo* garante que a manobra da Divisão se desenvolva nas melhores condições.

Segue-se a missão de *segurança próxima* (destacamentos de segurança: guarda avançada, guarda da retaguarda, etc.) que garante o espaço necessário para os grossos se desenvolverem para o combate.

Finalmente teremos a *segurança imediata* ou a *protecção* — segurança material — das tropas:

- contra fogos terrestres e aéreos (*Defesa passiva*: dispersão, abrigos, camuflagem; *defesa activa*: os fogos);
- contra engenhos blindados (*Defesa passiva*: idem; *defesa activa*: armas a. c.; minas);
- contra gases (Medidas técnicas e tácticas de protecção individual e colectiva).

Revista da Cavalaria

Vistas as necessidades do Comando e das tropas em matéria de segurança, ser-nos-á fácil encontrarmos uma definição para o termo Segurança.

O que é, pois, *Segurança*? É o conjunto de disposições que o Comando e a sua tropa têm de tomar, para que a missão que lhes foi atribuída seja cumprida com o maior êxito possível; ou, o conjunto de disposições que qualquer Tropa (Comando e forças) toma, com o fim de evitar as surpresas do inimigo.

Resumindo:

A Cavalaria é organizada em campanha, em:

— *Grandes Unidades de Cavalaria* (Brigadas ou Divisões de Cavalaria) — órgãos de segurança estratégica, que garantem a *liberdade de operações* ao Comando em Chefe do Exército; que fornecem as informações para a concepção do seu plano de manobra: é a missão de *exploração próxima*;

— *Cavalaria das Grandes Unidades* (Grupos de Cavalaria Orgânica das Div. e dos C. E.) — órgãos de *segurança táctica*, que garantem a *liberdade de acção* ao Comando e à Divisão ou C. E. a que pertencem, por forma a que essas G. U. executem o *plano de manobra* nas melhores condições; é a missão de *segurança afastada*.

4 — A Segurança na Cavalaria; a articulação dos meios; o dispositivo:

Partindo da frente para a retaguarda nós teremos os seguintes órgãos de segurança, no Exército em campanha:

— *A Aviação do Exército* com a missão de Segurança do Comando em Chefe: vai procurar a informação (*exploração afastada*);

— *A Grande Unidade de Cavalaria* (Brigada ou Divisão), num raio de acção mais restrito, completa, detalha e precisa as informações dadas pela Aviação; determina o contorno aparente do inimigo (informações positivas e negativas), porque observa continuamente e pode trabalhar em terrenos cobertos, pode fazer prisioneiros, pode actuar de noite e em más condições atmosféricas: vai também procurar a informação para o Comando em Chefe, mas se esta informação é negativa e referente a uma certa região ela tem mais valor que a negativa da Aviação, devido à camuflagem que sempre prejudica a observação aérea. É a missão de *exploração próxima*.

Revista da Cavalaria

A G. U. C. pode também receber a missão de demorar a progressão inimiga, é a missão de *cobertura estratégica* (cobrir e informar) permitindo que o plano de manobra do Exército se desenvolva nas melhores condições.

— *A Cavalaria das Grandes Unidades* (Grupos de Cavalaria Divisionária; Grupos de Cavalaria do Corpo de Exército; esses Grupos conjuntamente ou, com a cooperação da Artilharia e Infantaria auto-transportada constituindo Destacamentos Avançados) operando a distâncias de 25 a 50 km. das Guardas Avançadas das Divisões, desempenham a missão de *segurança afastada* informando o Comando de Divisão, garantindo-lhe *tempo* para a decisão, materializando-lhe, sobre o terreno, uma direcção de esforço para actuar com o grosso das forças da Divisão, e o *espaço* para que as guardas avançadas se desenvolvam.

Cada Divisão segue numa direcção (em um ou mais itinerários) no esteio do seu *órgão de segurança afastada*.

— *As Guardas Avançadas das Divisões (órgãos de segurança próxima)* à base de Infantaria, que marcham a uma distância de 2 a 4 km. (conforme as circunstâncias) das testas dos grossos das Divisões, com a missão de resistir a qualquer ataque inimigo, garantindo o *espaço* para que a Divisão tome uma posição.

Em todos esses casos partimos da hipótese de que a iniciativa na Ofensiva pertenceu ao Inimigo.

Órgãos de segurança imediata — medidas de protecção de D. C. A., D. C. B. e D. C. G. a tomar pelos grossos das Divisões.

De todas as missões da Cavalaria se verifica que ela tem de *informar, cobrir e combater*. Ela combate cobrindo as tropas das outras armas e informa o Comando dessas tropas; desempenha, portanto, as missões de segurança do Comando e das Tropas: é a Cavalaria na Segurança das outras Armas.

Vimos no § 2.º — as necessidades do Comandante de uma Patrulha; no § 3.º — as necessidades do Comandante em Chefe do Exército e verificamos que nas suas linhas gerais são as mesmas.

Analiseemos muito rapidamente o que se passa no interior dos dois órgãos de Cavalaria (G. U. C. e C. G. U.).

Qualquer deles, para cumprir as respectivas missões, tem também necessidade:

- de ser informado a *tempo* para que o respectivo Comandante conceba a Ideia de Manobra (Segurança do Comando; exploração próxima);

Revista da Cavalaria

- que se lhe garanta o *tempo* e o *espaço* para o desenvolvimento da sua Ideia de Manobra (Segurança do Comando e da Tropa; segurança afastada);
- que os grossos das suas forças não sejam surpreendidos, de perto, pelo inimigo (Segurança próxima; destacamentos de segurança);
- de protecção (D. C. A., D. C. B. e D. C. G.).

São as medidas de segurança na Cavalaria.

Assim:

— O Comandante da G. U. C. fracciona os meios de que dispõe conservando na sua mão um elemento forte (o grosso) que imporá a sua vontade ao inimigo; destaca elementos capazes de cumprirem todas as missões atrás citadas; articula assim os seus meios montando um *dispositivo* que consta de:

- *Descoberta Aérea*: (esquadrilha de informação fornecida à G. U. C.) orienta o Comando da G. U. C. pela informação, para que ele conceba a sua ideia de manobra; indica as direcções em que o Comando deve lançar os seus elementos de *descoberta terrestre*, etc.;
- *Descoberta terrestre*: Elementos fortes (*Destacamentos de Descoberta*); elementos ligeiros (*Reconhecimentos*). Todos eles completam e detalham as informações fornecidas pela descoberta aérea; procuram o contacto com os elementos inimigos; outras vezes infiltram-se pelos seus intervalos; uns destacamentos vão mais a fundo, outros, são detidos, marcam assim o contorno aparente do inimigo levando o Comando a decidir sobre a direcção do esforço principal da G. U. C.;
- *Patrulhas de Segurança afastada* (garantem a segurança ao Comando e às tropas: é a segurança táctica da G. U. C.);
- *Guarda Avançada, guarda de flanco e guarda da retaguarda* (segurança próxima) enquadram o *grosso da G. U. C.*

Finalmente, em cada um dos pequenos órgãos do dispositivo da G. U. C. se tomarão as *medidas de protecção* (D. C. A., D. C. B. e D. C. G.).

O *Destacamento de Descoberta*, por sua vez, tomará o seu dispositivo, articulando os seus meios: Reconhecimentos, patrulhas de segurança afastada, patrulhas de segurança próxima (de vanguarda, de

Revista da Cavalaria

flanco e da retaguarda); os *reconhecimentos e as patrulhas* também destacarão os seus exploradores (de vanguarda, flanqueadores e da retaguarda), etc., etc.

— O Comandante de um Grupo de Cavalaria, na sua missão de segurança táctica, relativamente à Divisão (esclarecer a marcha da Divisão), fraccionará os seus meios e articulá-los-á de forma idêntica, devendo notar-se, que, a despeito da situação para ele estar já suficientemente esclarecida quanto às possibilidades e intenções do Inimigo, por vezes, como já vimos, (§ 2.º — Reconhecimento), tem necessidade de obter informações simples e precisas, além do limite anterior do seu «leque de exploração», empregando *elementos ligeiros de descoberta*.

Da análise retrospectiva a tudo que vimos dizendo verifica-se, em matéria de segurança, que os meios articulam-se na sua generalidade, da seguinte forma:

- *elementos ligeiros*, destacados a certas distâncias, informam a *tempo* o Comando e por vezes demoram a progressão inimiga, garantindo o *espaço* para a tropa que os lançou: constituem o *Escalão de Exploração* (ou de reconhecimento);
- *elementos fortes: os grossos* — apoiam (ou recolhem no caso de insucesso) aqueles elementos ligeiros. Constituem o *Escalão de Combate*.

Isto se verifica:

- na parelha de exploradores: o cavaleiro que marcha à frente (escalão de exploração); o da retaguarda (escalão de combate);
- na patrulha: os exploradores (o escalão de exploração); o grosso da patrulha, a eqd. M. L. (o escalão de combate);
- no Destacamento de Descoberta: as patrulhas da vanguarda e de flanco (escalão de exploração); o grosso do Destacamento (o escalão de combate); etc., etc.

Tudo o que vimos dizendo refere-se a uma situação de marcha; porém, como sabemos que um *explorador* que pára se transforma numa *vedeta* e uma *patrulha* num *posto*, numa situação de estacionamento: o *escalão de exploração* passará a ser o *escalão de vigilância* e o *escalão de combate* transformar-se-á no *escalão de resistência*.



HIPPISSMO





SUMÁRIO

ALTA ESCOLA:

Impressões sobre a «Prova de Ensino» do concurso de Lisboa

pele Major JOSÉ M. DA CUNHA MENEZES

ENSINO:

Da mecânica dos andamentos

pele Ten. Coronel ALMEIDA RIBEIRO

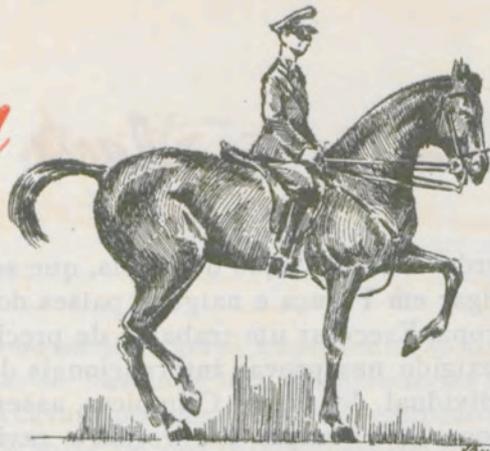
ATRAVÉS O MUNDO:

O Turf no Brasil

pele CONDE DAS GALVEIAS



Alta



Escola

Impressões sobre a "Prova de Ensino" do concurso de Lisboa

pelo Major JOSÉ M. DA CUNHA MENEZES

A S. H. P., no louvável intuito de contribuir para o desenvolvimento da equitação fina e de concorrer para a preparação dos nossos cavaleiros para uma possível representação desta modalidade nos Jogos Olímpicos Equestres de 1948, incluiu uma prova de ensino no concurso hípico deste ano.

Se a equitação larga de exterior e de obstáculos atingiu entre nós um grau de desenvolvimento e de perfeição sensivelmente semelhante ao de outros países mais poderosos e com tradições equestres mais antigas, o mesmo se não pode dizer da equitação artística que, aparte um ou outro raro cultor de mérito que esporadicamente aparece, se mantém entre nós num nível bastante inferior, se conserva ainda numa fase de quase analfabetismo equestre bastante para lamentar.

A equitação da feira da Golegã ou a característica e genuinamente portuguesa equitação de toureio pouco têm de

Revista da Cavalaria

comum com a verdadeira equitação de escola, que se pratica com brilho invulgar em França e nalguns países do norte e do centro da Europa. Executar um trabalho de precisão e de finura, como é exigido nas provas internacionais de ensino ou na prova individual dos Jogos Olímpicos, assemelha-se mesmo muito pouco à execução das voltas e reviravoltas rápidas, das paragens no dente e das saídas bruscas e repentinas que se fazem dentro de uma arena de praça de touros; são mesmo coisas completamente diferentes.

O atraso em que nos encontramos, nesta modalidade da equitação, é, na verdade, bastante confrangedor. Para constatá-lo e compreendê-lo, basta ver o grau de desarranjo ou de desafinação de grande número dos nossos cavalos de obstáculos, metidos geralmente a saltar antes de terem sido submetidos a uma metódica e progressiva ginástica de sujeição, de flexibilidade e de ligeireza, quer por ignorância dos processos a adoptar, quer também por estar generalizada a falsa ideia de que a equitação curta estraga os cavalos, quando — afinal de contas — a verdade é que o cavalo salta tanto melhor quanto mais perfeito for o seu grau de ensino.

Os organizadores da prova do concurso de 1947 não devem desanimar com os modestos resultados obtidos com a sua feliz inovação. Para início, não era possível esperar mais ou melhor. Nem em quantidade nem em qualidade a prova teve o brilhantismo que todos nós desejaríamos, nem era possível tê-lo atendendo a que, nas actuais condições tão cheias de dificuldades de toda a ordem, era realmente difícil num prazo de tempo tão limitado levar o ensino de um cavalo ao grau de perfeição ambicionado.

Sete cavaleiros concorreram à competição. Certamente que todos eles conheciam, melhor do que ninguém, as deficiências de ensino dos seus cavalos mas a sua participação na prova marca uma decidida boa vontade e uma exacta compreensão do fim que pretendeu a S. H. P. e por isso seria injusto regatear-lhes os maiores elogios e deixar de os felicitar pela sua comparência que, sem dúvida, vai contribuir largamente para que muitos outros lhes sigam o exemplo e, portanto, vai concorrer para o desenvolvimento do gosto pela prática da equitação fina ou artística.

Revista da Cavalaria

*

De uma maneira geral, a apresentação dos cavaleiros pode considerar-se bastante boa. Se nem todos são elegantes ou bonitos a cavalo, porque a elegância é função ou consequência, em grande parte, de uma privilegiada conformação física, todos se apresentavam bastante bem a cavalo, com o seu busto e pernas correctamente colocados. Em alguns cavaleiros, porém, as mãos não têm uma perfeita e completa independência dos movimentos do busto, em consequência dos braços estarem demasiadamente estendidos, o que lhes tira toda a elasticidade e torna impossível a fixidez da mão, isto é, a ausência de movimentos involuntários; e, sem fixidez das mãos do cavaleiro nenhum cavalo pode executar com perfeição um trabalho preciso, fino e artístico. As acções da mão, num trabalho de equitação superior, devem limitar-se ao abrir e fechar dos dedos e, excepcionalmente, ao movimento que podem executar em torno do pulso. Num trabalho de equitação artística, que difere imensamente da equitação de circo ou de toureio, não basta apenas que a posição do cavaleiro seja correcta, é necessário que seja irrepreensível e que as suas ajudas sejam imperceptíveis, de modo a passarem despercebidas aos olhos dos espectadores.

Na sua maioria, os cavalos que se apresentaram na prova de ensino estavam numa atitude que se não pode considerar absolutamente correcta, quase todos um pouco debruçados e demasiadamente recolhidos, encerrados fortemente entre a mão e as pernas, e não na atitude elevada de cabeça e pescoço própria para o equilíbrio sobre as pernas e para a ligeireza, «a atitude elástica e suspensa da extremidade do antemão», como a define o General L'Hotte, obtida detrás para diante, pela entrada dos posteriores para debaixo da massa.

A verdadeira pedra de toque da equitação fina ou artística, reside na ligeireza, de que a mobilidade da maxila é uma prova ou garantia; em boa verdade, na sua maioria, os cavalos apresentados não podem considerar-se absolutamente ligeiros. Na equitação superior, não pode admitir-se que a maxila deixe de se mobilizar prontamente e de responder facilmente às acções que solicitam o seu jogo, indício seguro da não exis-

Revista da Cavalaria

tência de resistências ou contracções, prova evidente da ligeireza. E os cavalos apresentados, de uma maneira geral, manifestaram grande mudez da maxila ou então conservaram-se de boca permanentemente aberta, sem soltar o freio.

A maioria dos cavalos apresentou-se com calma mas com falta de impulsão e, sem impulsão, não há possibilidade de existir brilho, graça e elegância. Se a impulsão se pode definir como a ânsia ou a tendência constante para o movimento para a frente, mesmo no andamento mais curto e lento, a calma também se pode classificar como o máximo de extensão dentro do máximo de lentidão.

Cavalos adormecidos ou resignados, a moverem-se sem brilho e sem graça, numa prova de equitação artistica, não pode constituir uma aspiração para o cavaleiro de escolha. E a falta de impulsão notada pode resultar do sistema de manter os animais encerrados fortemente entre as mãos e as pernas, sob a acção de duas forças contrárias, o que contribui para embotar a sua sensibilidade e os fazer adormecer sob elas.

O trabalho de duas pistas também se não pode considerar perfeito. Muitas vezes os animais deslocavam-se lateralmente, com a garupa a caminhar avançada sobre as espáduas, isto é, precedendo-as em lugar de as seguir, e com uma defeituosa colocação da cabeça e pescoço. Fez-se mais «marcha lateral» do que *ladear*; e na prova individual de ensino das Olimpíadas o trabalho de duas pistas é *ladear*, obtido com a ajuda diagonal predominante do lado para que se caminha, com a cabeça muito ligeiramente desviada para esse lado, sem qualquer incurvação do pescoço, posição que para o cavaleiro é muito fácil de constatar, porque só deve ver a arcada superior do olho do cavalo, do lado para que caminha.

O trabalho de duas pistas em círculo, garupa para dentro e garupa para fora, também no geral foi imperfeito; muitos concorrentes fizeram apenas movimentos circulares, e não trabalho em duas pistas, a *ladear* com correcção.

Alguns cavalos na execução deste difficil exercício, accusavam nitidamente a sua falta de impulsão e falta de flexibilidade da coluna vertebral e ressentiram-se de não estarem completamente direitos; quando os animais não estão bem direitos ou simétricos, os movimentos não podem ser igualmente fáceis para os dois lados, o jogo das espáduas e ancas

Revista da Cavalaria

é desarmónico, visto que o peso não está igualmente repartido pelos membros nem a impulsão é dada com igual intensidade pelos posteriores. Para atingir a perfeição na execução dos exercícios considerados de precisão ou em qualquer trabalho de escola, é absolutamente indispensável que o cavalo esteja perfeitamente simétrico e absolutamente direito, desde a cabeça à cauda.

O trabalho das passagens de mão a galope também, no geral, foi deficiente, em consequência de alguns animais não estarem bem direitos e de se não ter seguido na aprendizagem deste exercício a progressão lenta e metódica que é indispensável. Se se empregam movimentos de força, provocando desequilíbrios nas mudanças de direcção para obter a inversão do galope, não é possível chegar à execução das passagens de mão a tempo, um dos mais difíceis exercícios da prova individual de ensino dos Jogos Olímpicos. A base da aprendizagem deste exercício reside nas saídas a galope com o cavalo absolutamente direito. Ora na prova de 1947 quase todos os cavalos fizeram as passagens de mão a galope atravessando-se, descaindo muito com a garupa para dentro e perdendo o ritmo ou cadência do andamento.

São estes os pontos capitais, as deficiências mais palpáveis que o júri notou na execução da prova. Julga haver vantagem em dar conhecimento das suas impressões a todos os que se dedicam a esta modalidade, sem qualquer intenção depreciativa, apenas com o fim construtivo de contribuir para aperfeiçoar o trabalho de futuras competições.





Ensino

Da mecânica dos andamentos

pelo Ten. Coronel ALMEIDA RIBEIRO

Trote

O trote é um andamento em dois tempos, lento, saltado e simétrico.

Em dois tempos porque no trote o cavalo projecta a sua massa de uma diagonal para a outra. Lento porque não é produtor de velocidade. Saltado por executar um movimento de suspensão entre o poisar das duas diagonais. Simétrico porque as encurvações da coluna vertebral são iguais para um e outro lado.

No trote há apenas bases diagonais e por isso é o andamento em que o cavalo e o cavaleiro podem dispor melhor e mais facilmente do equilíbrio.

A tendência do cavalo é para dissociar as diagonais e passar ao trote marchado que o esforça muito menos.

N. R.: Continuação do n.º 3 da R. C.

Revista da Cavalaria

A dissociação das diagonais torna o trote basculante o que permite ao cavalo utilizar os movimentos do pescoço, quase nulos no trote normal. O trote é o andamento em que o cavalo entra menos com os posteriores debaixo da massa.

Galope

O galope é um andamento em três tempos, basculante e assimétrico.

Em três tempos porque se ouvem três batidas, basculante porque se produz um movimento de báscula sobre a diagonal associada e assimétrico porque as encurvaes da coluna vertebral s mudam quando o cavalo passa de mão. Assim, no galope para a direita s há encurvaes: do pescoço para a esquerda e dorsais para a direita.

No galope para a direita os tempos que marca são:

- 1.º — posterior esquerdo;
- 2.º — diagonal esquerda;
- 3.º — anterior direito.

 o mais complexo dos três andamentos e o mais difícil para o cavalo e para o cavaleiro, quando bem executado.

 pelo trabalho a galope que se avalia da qualidade do cavalo e da competência do cavaleiro.

 o mais perigoso, quando se trata de ensino, e aquele que a erros graves pode conduzir no trabalho e na apreciao.

O cavalo pode tomar o galope do parado, do passo e do trote.

Do passo e do trote *só pode partir ao galope quando está sobre uma base diagonal.*

Assim, para sair ao galope para a direita, partindo do passo, só o pode fazer quando está apoiado sobre a base diagonal direita.

Repitamos o que já se disse quando tratámos do passo. Como forma o cavalo a base diagonal direita?

Ao poisar a mão direita forma a base lateral direita de curta durao; (tão curta que durando um passo completo,

Revista da Cavalaria

um segundo e como aquele tem duas bases laterais e duas diagonais e estas superiores em duração àquelas, fica para uma base lateral um tempo inferior a $1/4$ de segundo?). Neste instante o posterior esquerdo vai apoiar-se formando imediatamente a base diagonal direita. Nesta altura o anterior esquerdo está à frente do direito e o posterior direito ainda à retaguarda do esquerdo; é neste instante e com os membros assim dispostos que o cavalo pode fazer a sua partida a galope para a direita.

Na primeira passada de galope os pés que estão no ar modificaram as distâncias pelo que a passada de partida difere um pouco das seguintes, isto no galope e em qualquer outro andamento motivo por que no passo não abordámos o passo de partida e fizemos o estudo já com o cavalo em marcha.

Com o poisar do posterior esquerdo e os outros três pés no ar o cavalo marca o 1.º período do galope para a direita.

No 2.º período o pé esquerdo posterior só em apoio enquanto os outros três se deslocam para a frente.

No 3.º período o pé esquerdo está em meio de apoio.

No 4.º período o pé esquerdo está em fim de apoio e vai poisar a diagonal esquerda. O pé esquerdo suporta o peso do corpo, e neste instante ouve-se a batida da diagonal esquerda. *Fim do primeiro tempo* e começo do segundo tempo.

No 5.º período — Estão ainda os três pés em contacto com o solo; a diagonal esquerda suporta o peso do corpo; o pé esquerdo em começo de elevação. (a)

No 6.º período — Diagonal esquerda só em contacto com o solo.

No 7.º período — A diagonal esquerda continua em fim de apoio. O anterior direito vai poisar.

No 8.º período — A diagonal esquerda vai elevar-se; o anterior direito em apoio suporta o peso do corpo.

No 9.º período — O anterior direito em apoio completo. Os outros três no ar.

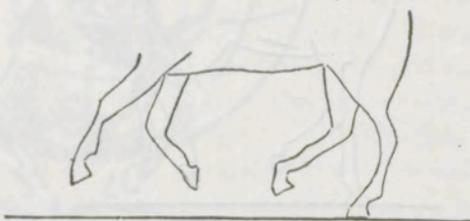
No 10.º período — O anterior direito está ainda em apoio; os posteriores entram para debaixo do corpo.

(a) — Na gravura correspondente a este período, o pé esquerdo embora em começo de elevação ainda deve estar em contacto com o solo, e não em elevação como se encontra.

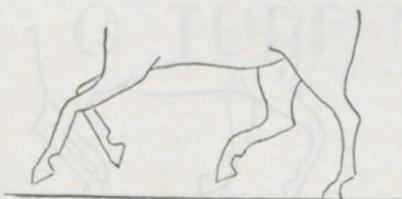
Revista da Cavalaria



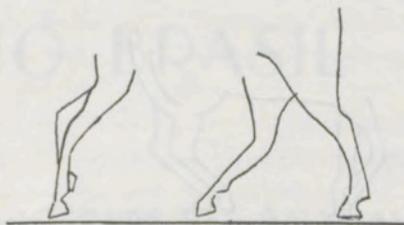
1.º Período



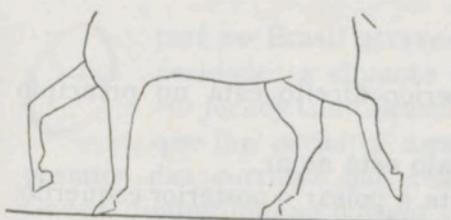
2.º Período



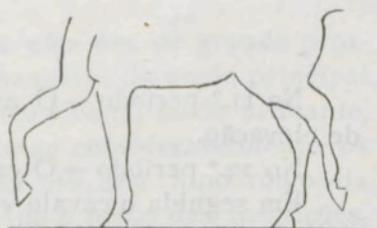
3.º Período



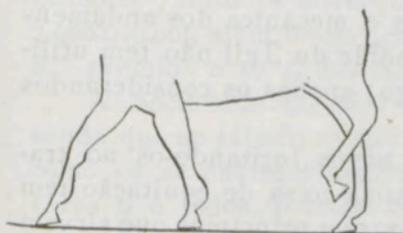
4.º Período



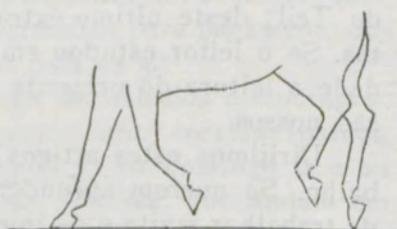
5.º Período (a)



6.º Período

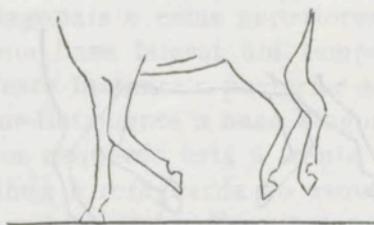


7.º Período



8.º Período

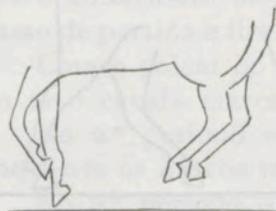
Revista da Cavalaria



9.º Período



10.º Período



11.º Período



12.º Período

No 11.º período — O anterior direito está no princípio de elevação.

No 12.º período — O cavalo está no ar.

Em seguida o cavalo volta a pisar o posterior esquerdo. A diferença do passo de partida está em que neste novo passo o posterior esquerdo está no começo de apoio.

Dissemos no início que o estudo da mecânica dos andamentos tinha sido feito nos livros de Raabe, Barroil e Lenoble du Teil; deste último extraímos a mecânica dos andamentos. Se o leitor estudou em Lenoble du Teil não tem utilidade a leitura do presente artigo; apenas os considerandos são nossos.

Dirijimos estes artigos aos novos incitando-os ao trabalho. Se querem aprender alguma coisa de equitação têm de trabalhar muito e de início fixarem princípios que sirvam de base aos vossos estudos futuros.



O TURF NO BRASIL

pele CONDE DAS GALVEIAS

O turf no Brasil atravessa uma era de grande prosperidade; a situação financeira do órgão principal «O Jockey Club Brasileiro» é de tal modo brilhante, que lhe permitiu aumentar consideravelmente os prêmios das corridas que realiza no seu hipódromo da Gávea, diminuindo ao mesmo tempo o preço das inscrições.

Na temporada clássica de 47, que principia em 16 de Março e vai até ao último domingo de Dezembro, correr-se-ão 47 clássicos e grandes prêmios, cujos primeiros prêmios atingem 7 milhões novecentos e sessenta mil cruzeiros (Cr.º 7.960.000.00), além de 20% dos primeiros para pagamento dos 2.ºs prêmios e 10% dos mesmos para os 3.ºs.

A Sociedade faz correr todos os sábados e domingos; sendo que ao sábado se correm geralmente 7 corridas (pareos, como cá se chamam) nunca menos, e ao domingo 8 e às vezes 9 e todos dotados de bons prêmios, que andam em média por 25 a 30 mil cruzeiros para os prêmios de 1.º lugar.

Revista da Cavalaria

Os dois prémios mais valiosos são o «Cruzeiro do Sul» que corresponde ao *Derby*, dotado com quinhentos mil cruzeiros ao primeiro e os correspondentes 2.º e 3.º e o «Grande Prémio Brasil» com um milhão de cruzeiros para o 1.º — 200:000.00 ao 2.º — 100:000.00 ao 3.º — 50:000.00 ao 4.º e 25:000.00 ao 5.º — correndo-se esta em 3.000 metros; é destinado a cavalos de 3 ou mais anos e de qualquer país e aquele em 2.400 m. para animais *nacionais* de 3 anos; pesos da tabela.

O maior percurso é o de 4.000 metros no Grande Prémio «Jockey Club do Rio de Janeiro» aberto a todo o animal de 3 ou mais anos de idade, pesos da tabela, sendo o primeiro prémio 250:000.00 cruzeiros.

Além do Rio de Janeiro corre-se em vários outros Estados, sendo depois do Rio, S. Paulo o que ocupa o 1.º lugar tendo o ano passado inaugurado os leilões de potros à semelhança do seu congénere do Rio.

Estes leilões realizados anualmente em Novembro, e a que concorrem os potros de 2 anos, são ainda outro benefício que o Jockey Club presta aos seus associados, financiando em parte a aquisição desses potros, adiantando os respectivos preços, e recebendo dos compradores, que deverão ser sócios efectivos do Club, 25⁰/₁₀ do preço no acto do leilão e os restantes 75, em 10 prestações iguais e mensais, vencendo-se a 1.ª a 31 de Março do ano seguinte no leilão e os restantes no último dia de cada mês subsequente.

Na temporada de 1946 realizaram-se 103 reuniões, no total de 788 corridas e sendo distribuídos em prémios, 25:937:950.00 Cr.º

As apostas somaram 388.300 e tal mil cruzeiros, sendo 20⁰/₁₀ para o Club. Com um turf assim próspero, a criação do cavalo de puro sangue inglês de corridas, naturalmente atravessa também uma fase de grande progresso e desenvolvimento, atingindo os produtos preços cada ano mais elevados. Nos últimos leilões de Novembro de 46 apareceram à venda 211 animais, tendo-se vendido 120 pelo preço total de sete milhões oitocentos e oitenta e dois mil cruzeiros o que dá uma média de sessenta e cinco mil e seiscentos cruzeiros por cabeça. O mais alto preço, duzentos e oitenta e cinco mil cruzeiros, foi pago pelo Dr. José Buarque de Macedo pelo

Revista da Cavalaria

potro «Hamdam» da criação de Haras, «Bela Esperança» em S. Paulo, propriedade do Sr. José Paulino Nogueira. Nesses leilões, concorreram além da Remonta do Exército que é também criador, mas que não faz correr, 37 haras. De todos os mais importantes são os haras «S. José» e «Expeditos», no Estado de S. Paulo, fundados pelo grande «turfman» que foi o Dr. Lineo de Paula Machado e hoje propriedade da sua viúva e filhos, dirigindo o «stud» um destes, o Dr. Francisco Eduardo de Paula Machado.

O nosso compatriota Cor. Gervásio Seabra, tem com os filhos, Drs. Nelson e Roberto Seabra um haras de formação recente, mas que, além de bons ganhões, tem um grupo de éguas das melhores e mais escolhidas origens, que está instalado em óptimas condições e com os mais adiantados requisitos. Estes diferentes haras estão situados nos Estados do Rio, S. Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco principalmente.

Pela estatística de 1946 dos prémios ganhos por cada um desses diferentes criadores, vêem-se à frente os haras «S. José» e «Expeditos» com 2:749.500.00 cruzeiros de prémio, ocupando também o 1.º lugar na lista dos proprietários vencedores; o 2.º lugar é ocupado pelo Dr. Buarque de Macedo com 1:335.200.00 cruzeiros, e o 3.º pelo espólio do Coronel Frederico Lundgren, recentemente falecido, com 828.300.00 cruzeiros.

«Goyo» um cavalo de 4 anos, filho de «Formasterus», da criação do haras «S. José», mas pelos seus criadores vendido nos leilões do Jockey Club, foi o cavalo que maior soma ganhou: 689:000.00 cruzeiros.

A parte técnica, sobretudo nos hipódromos da Gávea e S. Paulo e mesmo nos outros, é muito cuidada; o da Gávea tem uma situação ideal. Os montes da Gávea e do Corcovado por um lado; a lagoa Rodrigo de Freitas e os morros que a orlam, pelo outro, dão-lhe um pitoresco extraordinário. Os edifícios, tribunas, etc., tudo muito elegante e bem ordenado.

Este ano serão ali inaugurados o totalizador eléctrico que vai indicando num quadro fronteiro às tribunas as apostas à medida que vão sendo feitas, e o «starting-gate» também eléctrico; o Prado destinado aos peões foi transformado num bem tratado jardim.

Revista da Cavalaria

Apesar da criação nacional ter atingido proporções vantajosas, são ainda todos os anos importados do Uruguay e da Argentina bastantes animais. Há pouco foram ali comprados, um pelo Coronel Gervásio Seabra e outro pelo Dr. Buarque de Macedo, os dois melhores potros que lá corriam e que ainda não apareceram na Gávea. Isto não quer dizer que só cavalos importados aqui ganhem, muito pelo contrário, na maioria dos casos os importados, salvo excepção dos da primeira fila, são geralmente batidos pelos nacionais quando concorrem juntos.

A Argentina, pelas suas excepcionais condições como país de criação de cavalos, leva ainda vantagem ao Brasil, mas os trabalhos que se fazem para melhorar os pastos, e as importações de excelentes reprodutores trarão dentro de alguns anos este belo país àquele nível. Concorrendo com cavalos importados que nos seus países eram dos bons, «Albatroz», do sr. Paulo Machado, e por ele criado, venceu em dois anos consecutivos, 1943 e 1944 o Grande Prémio Brasil e o mesmo sucedeu com «Mossoró» e «Sargento», ambos nacionais.

Dá-se o mesmo com os Jockeys: apesar de haver na Gávea alguns bons nacionais, a primazia está com os chilenos que aqui actuam: Oswaldo Ullôa, primeiro jockey do «Stud» Paulo Machado, Francisco Irigoyen do «Stud» Seabra e Emidio Castillo do «Stud» Lundgren.

A prosperidade do «turf» traz a prosperidade da criação, uma dependente da outra. Essa prosperidade permitindo a organização de corridas bem dotadas, chama, como este ano se pôde observar, a concorrência estrangeira, trazendo à festa um maior brilho. Este ano, além de proprietários uruguayos e argentinos, que não costumavam aqui concorrer, e que o farão, está também inscrito com um cavalo o bem conhecido proprietário e criador francês Mr. Marcel Boussac.

Os «records» do tempo são até ao presente os seguintes:
Pista de grama:

800 ms. —	47'' $\frac{1}{5}$	1.600 ms. —	96'' $\frac{1}{5}$	2.800 ms. —	172'' $\frac{3}{5}$
1.000 » —	58'' $\frac{1}{5}$	1.800 » —	109''	3.000 » —	184'' $\frac{3}{5}$
1.200 » —	71'' $\frac{4}{5}$	2.000 » —	121'' $\frac{4}{5}$	3.200 » —	198'' $\frac{4}{5}$
1.400 » —	83'' $\frac{1}{5}$	2.400 » —	147'' $\frac{3}{5}$	4.000 » —	254'' $\frac{3}{5}$
1.500 » —	90'' $\frac{1}{5}$				

Revista da Cavalaria

Na pista de areia onde se corre aos sábados, em geral, os «records» de tempo são:

800 ms. —	59'' $\frac{3}{5}$		1.400 ms. —	87'' $\frac{1}{5}$		1.800 ms. —	113''
1.000 » —	69'' $\frac{4}{5}$		1.500 » —	93'' $\frac{4}{5}$		2.200 ms. —	140'' $\frac{3}{5}$
1.200 » —	74'' $\frac{4}{5}$		1.600 » —	100''		2.400 ms. —	156''

Em 1946 correram-se:

10 provas de 800 metros		10 provas de 2.200 metros
62 » » 1.000 »		12 » » 2.400 »
117 » » 1.200 »		1 » » 2.800 »
213 » » 1.400 »		3 » » 3.000 »
127 » » 1.500 »		1 » » 3.200 »
141 » » 1.600 »		1 » » 3.800 »
64 » » 1.800 »		1 » » 4.000 »
25 » » 2.000 »		

788 provas, sendo 49 provas clássicas e 739 comuns.

Actuaram na Gávea em 1946, 733 cavalos e éguas pertencentes a 326 proprietários. Os treinadores (cá dizem «tratadores») são 95 e foram utilizados os serviços de 85 jockeys, nas 103 reuniões realizadas na Gávea em 1946.



Jornaes revistas livros

A SEMANA DAS COLÓNIAS NO REGIMENTO DE CAVALARIA N.º 2

Temos presente a palestra realizada pelo Capitão Arnaldo de Sousa Meneses, no Regimento de Cavalaria 2 durante a Semana das Colónias. O Autor deu ao seu trabalho uma orientação, senão original, pelo menos atraente e sugestiva, atingindo completamente o fim em vista: *prender a atenção dos seus soldados.*

Dentro de tal orientação descreveu, em estilo adequado ao nível intelectual do auditório, uma viagem de Lisboa ao longínquo Estado da Índia num hipotético «Lusitânia», aproveitando habilidosamente todas as oportunidades para sublimar as figuras dos cimentadores do nosso vasto Império.

Trabalho conscienciosamente elaborado, bem merece do seu Autor, pessoa sobejamente conhecida pela sua meticulosidade profissional.

A *Revista da Cavalaria* felicita o Autor e agradece a oferta do exemplar recebido.

A. S.



OS OBSTÁCULOS

pelo Coronel HACCIUS

Presidente da Secção de Concursos Hípicos
da Federação Suíça de Desportos Hípicos



Em seguida aos concursos hípicos, pergunta-se por vezes, se os percursos e os obstáculos deram inteira satisfação aos concorrentes e ao público. O certo é que o bom êxito de um concurso hípico, depende em parte do interesse dos percursos. Não há dúvida que se têm obtido progressos

nestes últimos anos, graças à influência das «comissões para contróle de obstáculos», na maior parte dos nossos campos de concursos. Pode, no entanto, perguntar-se se isto é suficiente ou não será possível fazer melhor?

É de lamentar que certas Sociedades, e não poucas, não atribuam às suas pistas toda a importância requerida, apesar das enormes receitas.

Cada pista de concursos deveria de qualquer modo, oferecer um carácter particular e o desenhador de percursos deve demonstrar possuir grande imaginação para evitar a monotonia das provas de obstáculos. Não basta distribuir cada ano os mesmos obstáculos sobre a pista, para os tornar interessantes.

Marcar um percurso correcto, atraente, atingindo os fins em vista, não é coisa fácil. Não basta colocar os obstáculos na véspera do concurso distribuí-los por todo o campo e dar-lhes altura...

Antes da guerra, no estrangeiro, «especialistas» universalmente reconhecidos, eram encarregados de traçar e montar percursos, o coronel Bernard em França, M. Andreae na Alemanha, o Coronel Trannoy na Bélgica, por exemplo, a maior parte das vezes um oficial tendo feito parte da equipe internacional do seu país e tendo adquirido, por isso, uma indiscutível autoridade. Estes especialistas fazem provas longe de uma grande rotina e de uma «técnica» magistral, pelo que é muito raro serem discutidas.

Entre nós, a questão é evidentemente um pouco diferente. É completamente impossível ter recursos de «profissionais» para a organização técnica dos numerosos pequenos concursos locais. Mas os nossos grandes concursos nacionais deveriam ser modelos do género, servirem de exemplo. Tal não é, infelizmente, o caso de sempre.

Aquele que é encarregado de estudar os percursos e de fazer construir os obstáculos para um concurso de uma certa importância, deve ser um cavaleiro tendo montado em obstáculos. Deve mesmo entrar em linha de conta com a qualidade e a condição dos cavalos concorrentes, e marcar os percursos tendo avaliado perfeitamente as possibilidades de cada cava-

leiro e de cada cavalo. É então somente que obterá um número justo de percursos sem faltas, o que constitui um critério para uma pista bem armada.

Deve seguir uma ideia, procurar um objectivo no estudo dos seus percursos se tem alguns meses de avanço, a fim de ter tempo para fazer construir obstáculos naturais e para encomendar o material preciso. Nisto não pode haver improvisações à última hora, ainda que infelizmente isso aconteça por vezes...

Uma Sociedade organizadora deve ter como ponto de honra apresentar aos concorrentes e ao público, uma pista capaz para se fazer o bom e verdadeiro desporto. Será o melhor dos réclames para o espectáculo. É profundamente lamentável e pouco compreensível que seja muitas vezes por motivo de lucros que as Sociedades procuram fazer economias.

A maior parte das vezes logo que se põe a questão a um «comissário para o contróle dos obstáculos», ele responderá, que com efeito os obstáculos não o satisfazem, mas que chegada a véspera sem material nada lhe é possível mudar nem melhorar! Evidentemente! O dito comissário deve pelo contrário, ser procurado a tempo de poder exigir as modificações necessárias, sem o que a sua actividade será inútil. É preciso saber no traçado do percurso, se ele é para classificar pela velocidade «caça», ou pela potência «taça com barrage». Isto interessa porque os obstáculos devem diferir forçosamente. Para classificar pela potência, os obstáculos devem obrigar o cavalo a dar todo o seu esforço. O percurso de caça, pelo contrário, deve classificar pela condução e velocidade.

Não é talvez inútil dizer aqui que aquele que marca um percurso de obstáculos, fica mais ou menos com a responsabilidade moral pelos accidentes possíveis. Ora ainda este ano tive ocasião, por várias vezes, de intervir a propósito de obstáculos que me pareciam perigosos. Tratava-se principalmente de varas de 6 m. com um diâmetro de 20 cm. ou barras e cancelas muito pesadas, colocadas sobre ganchos elevados, tornando-as absolutamente fixas.

Os obstáculos de concurso, segundo uma forma internacional, devem «ser imponentes pelas suas dimensões e configuração, e aproximarem-se do fixo sem o serem absolutamente».

É certo que um oxer de quatro varas «verdes» de 6 m. pesando cada uma 40 kgs. constitui um obstáculo fixo e pode dar origem a quedas traiçoeiras. As varas devem ser secas e terem sido cortadas no ano anterior, sem o que é necessário cortá-las em duas e apoiá-las num suporte central.

Saber «dosear» o grau de lixidez dos obstáculos, segundo o género de prova e qualidade dos cavalos, será sempre a arte do officio!

É preciso controlar não só o peso das varas, cancelas e barras, mas também observar atentamente a sua fixação.

Também é preciso saber se é conveniente ou não pôr a chamada «marcação» quer dizer uma vara no chão ou uma pequena sebe para marcar a batida. É difícil estabelecer a regra para isso. Por minha parte penso que a dita «marcação» deve ser posta para os cavalos debutantes (cat L), e para certos grandes obstáculos (cat S), sobre os quais se quer obrigar o cavalo a mostrar o seu poder. É ainda um dos meios de que dispõe o

Revista da Cavalaria

construtor de obstáculos para regular os seus resultados. Aquele que arma obstáculos deve «vê-los com os olhos dos cavalos que os vão saltar», quero dizer, saber onde, sendo apoiado e sem intervenção do cavaleiro, o cavalo fará a sua batida normal, e também o efeito que sobre ele terá toda a modificação de equilíbrio.

Isto exige, evidentemente, um pouco de experiência e de sentimento do cavalo.

Resta abordar a questão das distâncias.

É evidente que se a distância dos obstáculos corresponde à passada normal do cavalo, ele terá menos faltas do que no caso contrário. Trata-se não só de obstáculos compostos (duplos, triplos, etc...) mas também de obstáculos simples e distâncias maiores.

É igualmente certo que estando o obstáculo colocado a seguir e a pouca distância de uma volta (diagonal, etc...) e, portanto, sendo abordado pelo cavalo desequilibrado e sobre as espáduas, provoca um maior número de faltas.

O «marcador» de percursos dispõe, portanto, de múltiplas possibilidades de «dosagem» mais ou menos severa das dificuldades. É lógico que as ditas dificuldades não podem ser ultrapassadas senão por cavaleiros experimentados. É preciso não as usar para os debutantes.

Fiquei surpreendido, num dos nossos últimos concursos, pelo grande número de percursos «com faltas», o que provinha certamente do traçado. Este devia permitir, mesmo a cavaleiros debutantes, executar percursos correntes. Os cavalos também nos ficariam reconhecidos!

Deixemos as dificuldades de condução, os obstáculos a saltar enfiados, etc..., para os cavaleiros consumados.

As valas dão muitas vezes lugar a reclamações e quedas, porque são mal construídas. O bordo do lado onde o cavalo se recebe, deve ser suficientemente inclinado para não dar origem a quedas. A vala ou fosso deve ser visível para o cavalo que a aborda e não deve ser dissimulada por uma sebe muito alta. Se a vala é para saltar «rasa» quer dizer, sem sebe nem vara antes, os bordos devem ser marcados e a água clara, sem o que o cavalo galopará através dela e cairá!

Disse acima que nos grandes concursos deveria haver alguns com carácter próprio. Lucerna, Thoun e Berna têm os seus, que residem nos numerosos obstáculos naturais.

É evidente que os obstáculos naturais dão um interesse particular a um concurso. Mas não é possível construí-los em toda a parte, porque nos campos onde existem torna-se por vezes difícil, se o concurso demora vários dias, conseguir suficientes variações de percursos.

Convém, pois, combinar, na medida do possível, os obstáculos naturais e os artificiais. A grande vantagem dos artificiais reside em se poderem mudar e combinar de modo a conseguirem-se todos os dias percursos novos.

Mas o aspecto dos artificiais deve aproximar-se o mais possível do dos naturais. Isto, infelizmente, não é sempre possível, nos campos fechados (Génova, Londres, New-York, etc...), de muito pequenas dimensões, onde a iluminação por vezes é insuficiente e o público está muito próximo, etc...

Revista da Cavalaria

exigem obstáculos muito visíveis chamando toda a atenção dos cavalos. Os obstáculos de campo fechado «hall» são geralmente construídos mais ligeiros, de modo a poderem ser rapidamente levantados. Estes obstáculos não convêm ser senão mediocremente obstáculos de campo livre, por terem de ser demasiado artificiais.

Na disposição dos obstáculos num percurso, é preciso naturalmente olhar também ao terreno, iluminação e público.

Se o terreno é duro pode ser melhorado, sobretudo do lado da recepção com uma boa camada de areia. Se é mole, pesado ou escorregadio, pode-se corrigir com escórias e cilindrando-o.

Evidentemente não é possível saltar todos os obstáculos com o sol nas costas, mas deve haver o cuidado de evitar colocar, pelo menos os mais difíceis — valas e obstáculos de barrage — frente ao sol. Os obstáculos mais interessantes e os de barrage, devem ser saltados diante das tribunas ou pelo menos bem visíveis destas.

Não ignoro que, isto nem sempre é possível, principalmente nas pistas onde há muitos obstáculos naturais. No entanto, é desejável que se tome isto como norma.

Estas linhas têm por fim chamar a atenção das Sociedades organizadoras e dos comissários de fiscalização de percursos para a importância e as dificuldades que há em arranjar boas pistas. Porque o sucesso de um concurso hípico, depende em grande parte disso. Quanto aos concorrentes, irão de preferência onde estiverem certos de encontrar obstáculos bem construídos, percursos novos e bem traçados.

É absolutamente necessário que as Sociedades organizadoras de concursos hípicos dêem a maior importância às suas pistas e tratem delas com tempo.

A reputação e o atractivo de um concurso dependem disso.

Para este fim, convêm inscrever no orçamento um crédito suficiente e renunciar a falsas economias.

Ainda é preciso que esse crédito seja justamente utilizado, o que não se obtém senão entregando-o a uma pessoa competente.

L'annuée Hippique Suisse
de 1945

Tradutor
J. Barros e Cunha



A Cavalaria a cavalo



No princípio da guerra a Rússia tinha mais de um milhão de cavalos nos seus Exércitos, dos quais 200.000 correspondiam à Cavalaria. Os correspondentes de guerra deram as informações deste impressionante número de cavalos e de que uma das coisas interessantes de ver era os cossacos russos manejando carros de combate e cavalos nas margens do Elba. Para os russos, tal não é uma novidade, pois empregavam, quando era pos-

sível, a combinação carro de combate-cavalo.

Durante a retirada russa, a Cavalaria cossaca não foi empregada à retaguarda e empenhada em acções retardadoras, mas sim contra a retaguarda alemã, interrompendo as comunicações e os reabastecimentos e provocando no inimigo desmoralização e cansaço. O seu principal papel foi o combate e a exploração.

Em Estalinegrado, uma Brigada de Cavalaria russa a cavalo envolveu os flancos e retaguarda inimigos, originando a desorientação e o pânico, apressando a retirada até convertê-la em fuga.

Os cossacos actuavam sempre em combinação com Unidades blindadas, protegiam os flancos em terrenos difíceis e tinham papel muito importante nos envoltimentos.

O princípio russo foi: carros de combate e infantaria para a rotura e carros de combate e cavalaria a cavalo para a *rotura* com manobra envolvente. Os russos também dizem: *o martelo são os nossos carros de combate, a foice é a Cavalaria.*

Muitas pessoas afirmam que o principal papel da Cavalaria é a exploração; os russos não estão de acordo com este princípio.

O Japão aprendeu o valor militar do cavalo na Manchúria e China, muito antes de 1937, e na sua guerra com a China iniciou a cria cavalariça, no ano de 1945, com 5.000 reprodutores. Os Estados Unidos somente tinham 759 reprodutores em 1941. Uma das primeiras actividades dos japoneses na China foi o adquirir todos os cavalos, porque uma das suas primeiras descobertas *foi também a de que as máquinas de guerra se enterram na lama.*

Durante o Estalinegrado chinês no alto Yang-Tse, desde 25 de Maio a 6 de Junho de 1943, 40.000 japoneses morreram. Os japoneses utilizaram carros de combate e os chineses artilharia a dorso. A *Gazeta*, de Tokio, comentava: *A utilidade do cavalo é uma das descobertas desta guerra, particularmente para a batalha nas acidentadas estepes e nas apertadas passagens das montanhas chinesas.*

A Cavalaria a cavalo não pode actuar de forma eficiente no deserto africano. Mas tinha aptidão para actuar em Tunísia e na Sicília, e especialmente na Itália, em que *as montanhas impediram o emprego de viaturas blindadas.*

Na fase final, a campanha da Sicília não foi mais do que uma série de combates de retaguarda nos quais os alemães procuravam a forma de

Revista da Cavalaria

não ser alcançada a Itália e da parte dos aliados uma perseguição para lhes tapar as linhas de retirada.

A sua fuga não foi impedida pela força aérea e unicamente acelerada pelas forças blindadas, incapacitadas de abandonar os caminhos e flanquear os alemães. Os desembarques anfíbios não foram de grande utilidade, apesar de se haverem efectuado à retaguarda dos alemães e somente serviram para demonstrar a incapacidade absoluta de forças pesadamente blindadas para se sobreporem às forças da defesa e às dificuldades do terreno. *A Cavalaria a cavalo era a Arma específica para este emprego.*

Esgotantes esforços foram feitos na Sicília, Itália, Birmânia e Leyte para encontrar cavalos para a Cavalaria e mulas para o transporte a dorso.

O General Truscott, Comandante da 3.^a Divisão na Sicília, disse: *Com um Grupo de Esquadrões de Cavalaria e umas 200 mulas que tivesse sido possível obter em San Stéfano, em 1 de Agosto, ter-me-ia sido possível evitar a retirada e capturar a totalidade das forças inimigas que se me opuseram ao largo da costa norte.*

O General Lucas quando comandava o VI Corpo na Itália, disse: *Eu necessitava de uma Unidade que pudesse penetrar através das montanhas e caminhos. Os cavalos e os infantas eram os únicos que podiam transitar. Se eu tivesse podido colocar tropas ao longo do dispositivo alemão, os resultados teriam sido decisivos. Fiz esforços desesperados para obter, pelo menos, um Regimento de Cavalaria.*

A Cavalaria improvisada não é mais do que uma farsa, na maioria dos casos. A Cavalaria improvisada na Itália não estava treinada como Cavalaria e teria sido rapidamente eliminada por cavaleiros verdadeiros, com o espírito e treino apropriados.

O homem não construiu ainda a máquina que possa substituir o soldado a pé, em mula ou o cavaleiro a cavalo.

Argumenta-se que muitos cavalos serão mortos pelos aviões e metralhadoras, mas os factos desmentem este argumento. *A Cavalaria a cavalo pode dispersar-se mais rapidamente que qualquer outra tropa e possui metralhadoras que podem ser postas em acção em dez segundos.*

Todas as tropas na batalha necessitam do apoio de fogo, e cada grana causa baixas. Uma Divisão de Infantaria mantendo uma posição pode ser facilmente apoiada por Cavalaria a cavalo, a qual apoiada eficazmente por bombardeiros ou fogos que protejam os flancos e a progressão, pode efectuar um ataque de flanco em combinação com a Infantaria.

A Cavalaria a cavalo é uma arma de rapidez súbita, cujo valor, em certas circunstâncias, é incalculável. Quando a isto se alia a surpresa, os resultados podem ser decisivos.

O General Patton manifestou-se assim: *«A Cavalaria a cavalo tem a força, o raio de acção e a velocidade suficientes para atravessar regiões montanhosas, para cair sobre os flancos do inimigo, mantê-lo até que a Infantaria, mais potente, e os carros de combate possam chegar e destruí-lo».*

Se os cavaleiros modernos não levam através dos mares os seus cavalos, isso só indica o emprego de cavalos sem treino e de cavaleiros igualmente improvisados.

Revista da Cavalaria

O cavalo é em si mesmo uma arma, e a Cavalaria inferiormente montada, está logo meio derrotada frente a um inimigo superiormente montado. Os alemães formaram o cavalo «Haflinger», tipo imensamente resistente, criado na montanha, valente e sobrio. Os japoneses alcançaram também vários tipos de cavalos. Os grandes criadores, que temos mantido durante muitos anos, devem continuar a sua tarefa.

Os cavalos australianos foram treinados, mas resultaram muito inferiores. Os cavalos criados nos Estados Unidos e enviados para as Filipinas necessitam de duas semanas para se aclimatar, enquanto os australianos necessitavam de dois a três meses.

Uma Divisão de Cavalaria a cavalo deve estar composta de uma força móvel de cavalos e cavaleiros, mulas e motores; de carros de combate e Unidades blindadas ligeiras. Deve estar armada com espingardas e metralhadoras de calibre 30 e 50, morteiros e obuses de 75 mm. a dorso e artilharia motorizada de 105 mm.

Esta última não deve formar parte integrante da Divisão. A Divisão deve empregar a peça de 37 mm., tipo especial de Cavalaria que pode transportar-se num só cavalo e de muito fácil manejo. A Cavalaria deve ser amplamente provida de «bazookas».

Esta Unidade pode actuar independentemente, mas será sempre preferível que actue em combinação com a Infantaria e Unidades blindadas. *Poderá actuar nos mesmos terrenos em que actua a Infantaria e é especialmente valiosa em terrenos de montanha, acidentados ou da selva.*

Da Revista **The Cavalry Journal**

P. R.



MANUTENÇÃO MILITAR

TELEF. PBX

3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem

Pão

Massas



Moagem
e torrefacção de
café



Comprimidos

Bolacha

Pão de Gluten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA CAXIAS ELVAS

GUARDA ÉVORA

PORTO RÉGUA VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO ♦ VIZEU ♦ ABRANTES ♦ AVEIRO

BEJA ♦ BRAGA ♦ BRAGANÇA ♦ CAS-

TELO BRANCO ♦ CHAVES ♦ COVILHÃ ♦ ESTREMOZ

FIGUEIRA DA FOZ ♦ LAGOS ♦ LEIRIA

LISBOA ♦ MAFRA ♦ PENAFIEL ♦ PENAMACOR

SANTARÉM ♦ SETÚBAL ♦ TANCOS

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 ::

Mobiliária e utensilios

Trabalhos em ferro e madeira para construção civil

Construção, reparação e pintura
de carroseries

Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação
de sobresselentes para automó-
veis e motocicletes

Fornecimentos análogos para o público



TIPOGRAFIA DA LIGA
DOS COMBATENTES
DA GRANDE GUERRA



TRABALHOS TIPOGRÁFICOS
EM TODOS OS GÊNEROS



Calçada dos Caetanos, 18

TELEFONE — 21450

L I S B O A

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares; ter-
restre utilizável 200 Ha. sendo 10 Ha.
de area coberta.
VIAS FERREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
rovidria do país.
CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 13 km.
DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.
DOCAS DE ABRIGO — Sets, com 45 Ha.
de area molhada total.
CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.
*OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL* — Amplas e
convenientemente aparelhadas.
GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.
MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.
WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ

Telefs. 32321 e 32322 • End. teleg. «Portlisboa»

HILLMAN

Alguns dos seus mais recentes êxitos

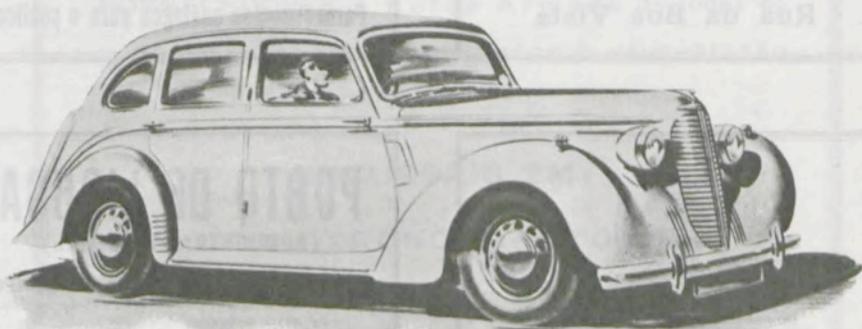
Circuito internacional das 1.000 milhas, Ulster

- 1.º prémio por equipas
- 1.º e 2.º prémio, na categoria de carros até 11 HP
- 1.º prémio, categoria de Iniciados

Rallye Internacional de Lisboa

- 1.º prémio — Taça Classe Senhoras
- 2.º prémio — Taça Classe de Carros 2.ª categoria

O carro ligeiro de maior reputação



Distribuidor para o Sul:

J. Coelho Pacheco, L.^{da}

92, RUA BRAAMCAMP

L I S B O A

A Ferrageira, L.^{da}

FERRAGENS • FERRAMENTAS

UTILIDADES • METAIS • ARAMES

ARAMES E METAIS

Estanho — Zinco — Chumbo

Parafusos — Pregaria

FERRAGENS

Para móveis e construção

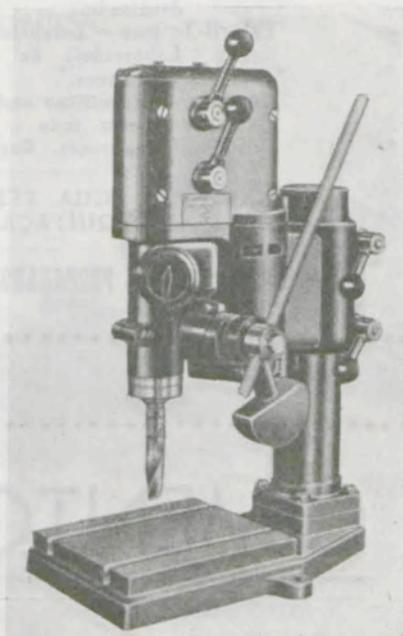
FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Tarrachas — Brocas — Mandris

::: Tornos — Forjas :::

ENGENHOS DE FURAR

Eléctricos e Manuais



UTILIDADES E ARTIGOS
DE MÉNAGE, ETC.
SERRAS — LIMAS — REBOLOS

8, Rua Cavaleiro d'Oliveira, 12

2, Rua José Falcão, 2

L I S B O A

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, Hípismo, 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

CIMENTO «TEJO»

CANTARIAS

MÁRMORES

António Moreira Rato & Filhos, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 54-F

LISBOA

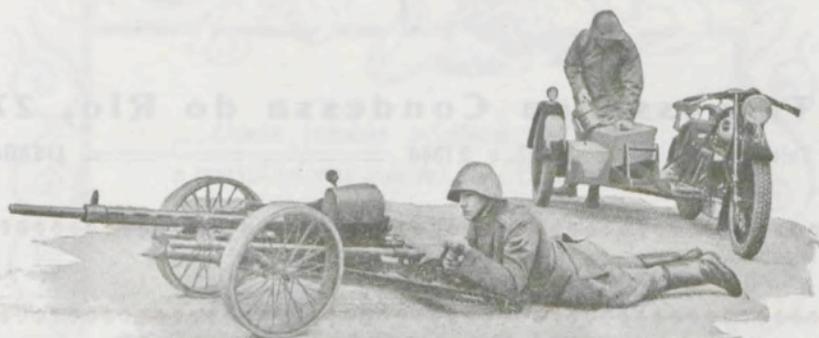
Telefone 6 0879 — Telegramas RATOFILHOS

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^{mm}, 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

Bertrand & Irmãos, L.^{da}

∫

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

∫

Travessa da Condessa do Rio, 27

Telefones P. B. X. 21227 e 21368 _____ LISBOA

BANACÃO

**O MELHOR DOS
ALIMENTOS**

Produto português para os portugueses

O BANACÃO é preferido para a 1.^a refeição
porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados
até à 2.^a refeição,
porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu
vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,
porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

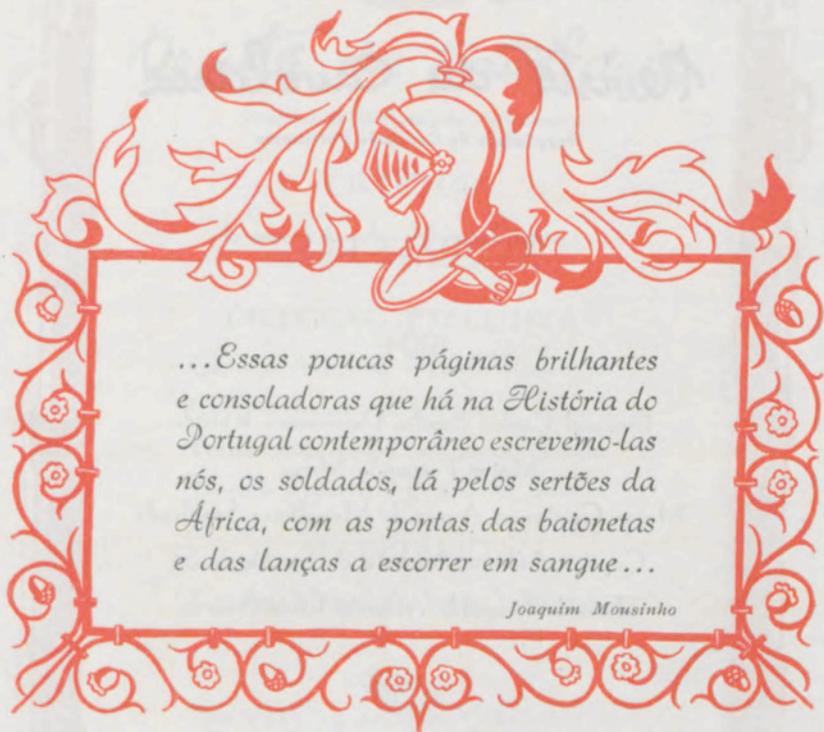
provam que é o mais nutritivo,
provam que fornece mais calorias do que qualquer outra re-
feição.

BANACÃO SEMPRE BANACÃO

ESTADO MAIOR DO EXERCITO
BIBLIOTECA

N.º ~~1178~~ 1204

Em 16 / 10 / 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 Monsinho



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

FUNDADORES

1904

General Carlos Bazílio Damasceno Rosado

Major Fernando Mayn

Major Cristovam Ayres de Magalhães Sepulveda

Capitão António Augusto da Rocha de Sá

Tenente Leopoldo Augusto Pinto Soares

1939

Capitão João Gamarro Correia Barrento

Capitão Amadeu Santo André Pereira

Tenente Augusto Casimiro Ferreira Gomes

Tenente António S. Ribeiro de Spínola

Alferes Luís Manuel Tavares

F.C.



Revista da Cavalaria

Propriedade da Cavalaria Portuguesa

DIRECTOR

General Carlos Maria Ramires
Director da Arma de Cavalaria

DIRECCÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues
Capitão António S. Ribeiro de Spínola
Tenente José João Henriques de Avellar
Tenente Francisco Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Capitão Manuel de Sousa Vitoriano

SEDE

DIRECCÃO DA ARMA DE CAVALARIA
Calçada da Ajuda — Telef. 36 290

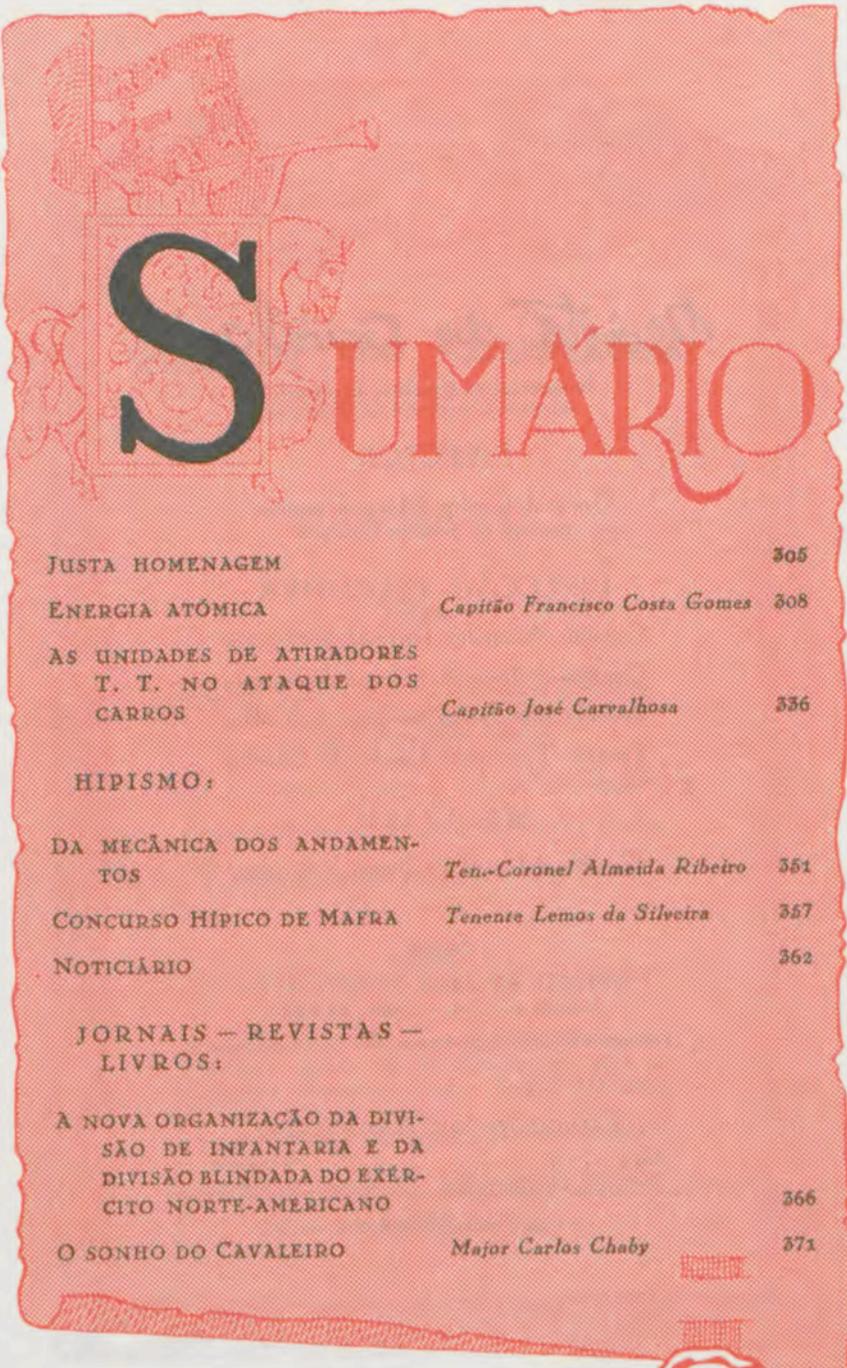
Composta e impressa na Tipografia
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

CONDIÇÕES DE ASSINATURA

Ano 30\$00

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

Avulso 5\$00



SUMÁRIO

JUSTA HOMENAGEM		305
ENERGIA ATÔMICA	<i>Capitão Francisco Costa Gomes</i>	308
AS UNIDADES DE ATIRADORES T. T. NO ATAQUE DOS CARROS	<i>Capitão José Carvalhosa</i>	336
HIPISMO:		
DA MECÂNICA DOS ANDAMEN- TOS	<i>Ten.-Coronel Almeida Ribeiro</i>	351
CONCURSO HÍPICO DE MAFRA	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	357
NOTICIÁRIO		362
JORNALIS — REVISTAS — LIVROS:		
A NOVA ORGANIZAÇÃO DA DIVI- SÃO DE INFANTARIA E DA DIVISÃO BLINDADA DO EXÉR- CITO NORTE-AMERICANO		366
O SONHO DO CAVALEIRO	<i>Major Carlos Chaby</i>	371



Revista da Cavalaria

8.º ano - n.º 5

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Setembro

Justa homenagem

A Escola Prática de Cavalaria quis aproveitar a ocasião das Provas finais do Campeonato do Cavalo de Guerra para expressivamente mostrar que, além de se ter jubilosamente associado à Homenagem prestada ao Venerando Chefe do Estado pelo Exército, elevando-o à alta categoria de Marechal, não esquecia que tão ilustre português comandara aquela Escola e ali deixara fixados, bem vincadamente, criteriosos ensinamentos e exemplos, sempre constantes na memória dos que por ela passam. Daí a grata e respeitosa consideração que todos votam a quem é um valor e valores procura criar.

Sabia a Escola qual o sentimento que anima e perdura na Arma de Cavalaria, e no seu Director, que mais tarde também a comandara, e, assim, com a sua aquiescência e largo apoio da Direcção, tomou a iniciativa de promover, por ocasião da realização das maiores e mais difíceis provas na Escola, que a Arma homenageasse directamente aquele que considera honrosamente o seu mais ilustre oficial no presente momento.

É bem difficil dizer algumas palavras que definam, em síntese, o sentir da Arma de Cavalaria, perante a veneranda figura do

Revista da Cavalaria

Chefe do Estado, e, acerca da homenagem que, há pouco tempo ainda, a Nação lhe prestou, elevando-o ao Marechalato.

Não é difícil, contudo, de perceber que transparece, no conjunto da Arma, apreciável orgulho por ter sido o berço que acalentou Sua Excelência, e lhe facultou o ambiente aos seus trabalhos e estudos, que o impuzeram como personalidade distinta e inconfundível, um crisol de virtudes militares e civis. Foi o mestre proficiente que prende, o crítico que encaminha sem ferir, o exemplo que se impõe com modéstia, o psicólogo que conduz sábia, serena e persistentemente, o militar que nas horas difíceis, em que a incerteza penetra os espíritos, não hesita, porque o seu caminho está sempre traçado: o cumprimento do dever. E assim, fazia nascer no subconsciente daqueles que de perto lidavam com Sua Excelência, uma multidão de possibilidades que o predestinavam para os mais altos desígnios.

Um dia veio, para a Nação, em que horas difíceis e amarguradas, chegaram para todos; os bons e os puros foram submergidos por caçadores de empregos e por todos os hábeis da política de egotismo; não havia um pensamento social a executar, não se cuidava reparar os erros, passava-se o tempo em discussões estéreis, em questiúnculas sem elevação, batalhas de grupos; nenhuma grandeza, nenhuma generosidade, nenhuma beleza, só desvarios; era necessário lançar os olhos muito longe para se conservar algum alento e interesse pela causa pública; e o dia 28 de Maio chegou.

Não foi uma resultante da vontade do Exército, mas da Nação; produziu-se como consequência lógica do estado geral dos espíritos, e o Exército não foi mais do que o braço executor de um imperativo colectivo; não foi a vilania de apenas servir os seus interesses que o conduziu, mas sim, e exclusivamente, a defesa do bem público; e como consequência o Homem surgiu e foi ouvido e apoiado.

Não pertencia à espécie dos que vão tentando o seu caminho, instante a instante, com hesitações, com paragens e retornos; houve um plano a seguir, passo a passo, com continuidade e regularidade; não houve pressões que conseguissem o desvio do caminho traçado, e as insinuações dos que duvidavam por mau julgamento de experiências passadas, ou por deficiente apreciação das possibilidades dos eleitos, não tiveram consequências; a obra

Revista da Cavalaria

executou-se, e a Nação retomou o seu caminho histórico e dos seus altos desígnios, banindo-se a incerteza primitiva.

Reconhecida a obra, era justo, impunha-se o premiá-la; foi necessário superar a modéstia que normalmente acompanha o verdadeiro valor; o Homem tinha deixado de pertencer a si mesmo, pertencia a todos; o prémio era uma resultante da vontade colectiva, uma necessidade de conjunto, pela qual Sua Excelência se sacrificara; deixara de ser uma satisfação de vaidade individual para o ser da colectividade.

Há muito tempo que Sua Excelência deixara a Arma de Cavalaria, esta, porém, é que sem o perder de vista, exultava com os seus sucessos; e exultou com a sua promoção a Marechal, porque, não tem como sem importância, o facto de o ter contado nos seus quadros, e de lhe ter sentido a sua influência directa.

A Escola Prática de Cavalaria exteriorizou bem o sentir da Arma assegurando não só a fidelidade, como os encomiásticos votos pela saúde de quem ela não esquece os benefícios, altas qualidades e excelsas virtudes sempre postas ao serviço da Nação: o Senhor Marechal ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA.

Setembro de 1947.



Energia ATÓMICA

pelo Capitão FRANCISCO COSTA GOMES

A libertação da energia nuclear não é uma descoberta casual, como o foram o Raio X e a rádioactividade, mas o resultado de uma série de trabalhos que iniciados por Becquerel conduziram sob o ponto de vista teórico à concepção actual da constituição da matéria e sob o ponto de vista prático à sua desintegração.

Esta nova fonte de energia que abre uma nova era na vida da humanidade — a era atómica, — vem afectar todos os ramos da actividade humana.

É especialmente no campo militar que vou tentar estudar a sua influência, mas, antes de entrar propriamente neste assunto, parece-me conveniente dar uma ideia dos trabalhos que conduziram à descoberta e utilização da energia nuclear.

Este trabalho constará de 2 partes assim divididas:

1.ª Parte — IDEIAS FUNDAMENTAIS

- I) Ideias clássicas sobre constituição da matéria
- II) As grandes descobertas dos fins do séc. XIX e princípios do séc. XX
- III) Ideias actuais sobre a constituição da matéria
- IV) Reacção em cadeia — Pilhas
- V) O problema prático — a bomba atómica

Revista da Cavalaria

2.ª Parte — APLICAÇÕES MILITARES — Influência na Estratégia

- I) Como fonte de energia utilizável
- II) Como explosivo
- III) Conclusões

I) — IDEIAS CLÁSSICAS SOBRE A CONSTITUIÇÃO DA MATÉRIA

— Admitia-se, no século passado, que a matéria essencialmente inerte, era constituída por particulas indestrutíveis — os *átomos*.

Um ou mais átomos reuniam-se para formar uma molécula e estas, por sua vez, agregavam-se formando substâncias que se diziam simples — *elementos* — ou *compostas* conforme as suas moléculas eram formadas por átomos da mesma natureza ou de natureza diferente.

Como em todos os fenómenos então observados e em especial, nas reacções químicas, os átomos se conservavam indivisíveis, concluiu-se ser impossível transformar um elemento, num elemento diferente.

Por outras palavras, e este é um ponto fundamental da teoria, a transmutação da matéria era impossível.

*

Dois princípios dominaram a Física e a Química do séc. XIX.

O *Princípio da conservação da matéria*, pelo qual a matéria não pode ser criada nem destruída, mas simplesmente transformada na sua forma; e o *Princípio da conservação da energia* pelo qual a energia não pode ser criada nem destruída, mas unicamente alterada na sua forma.

Estes dois princípios que então se consideravam independentes, não são mais do que dois aspectos de um princípio único, pois mais tarde descobriu-se que, algumas vezes, a matéria se podia transformar em energia e a energia em matéria.

Revista da Cavalaria

II) — AS GRANDES DESCOBERTAS DO FIM DO SEC. XIX E PRINCÍPIOS DO SEC. XX

Em 1896 o físico francês Henri Becquerel verificou que o urânio emitia, espontaneamente, radiações capazes de atravessar corpos opacos e, através deles, impressionar chapas fotográficas.

Dois anos depois, os esposos Curie, conseguem isolar um novo elemento — o rádio — emissor como o urânio de radiações.

Este fenómeno, diferente dos até então observados, denominou-se — *radioactividade*.

Como explicar a radioactividade e a origem da energia das radiações?

O físico inglês Rutherford, em 1902, sugere que o urânio, o rádio e outros elementos radioactivos, que haviam sido descobertos, eram instáveis e os seus átomos fragmentavam-se constantemente, segundo uma lei que era constante para cada elemento. Três anos depois, Einstein explica a origem da energia das radiações, quando, na sua Teoria da Relatividade, enuncia princípio de que a matéria e a energia não são fundamentalmente distintas, mas equivalentes, estando relacionadas pela fórmula

$$E = m c^2 \quad (1)$$

em que E = energia, m = massa, c = a vel. da luz.

São estes acontecimentos que marcam a falência da teoria clássica da constituição da matéria e lançam os alicerces em que se edificou a teoria atómica do séc. XX.

Antes de prosseguir, analisemos a Equação (1) e vejamos qual a quantidade de energia libertada, se conseguissemos desintegrar um quilograma de uma substância qualquer.

$$E = 1.000 \times 300.000.000.000^2 \text{ ergs} = 25.000.000.000 \text{ Kw/h} \quad (a)$$

(a) 1 erg equivale a $2,78 \times 10^{-14}$ Kw/h

Revista da Cavalaria

Ora, se tivermos presente que em Portugal, no ano de 1944, se consumiram 550 milhões de Kw/h concluiremos que se desintegrássemos 1 K. de carvão teríamos a energia suficiente para 45 anos, enquanto que a combustão de 1 K. deste elemento apenas pode fornecer 8,5 Kw/h!

Não há processo terrestre onde esta transformação se dê em quantidade suficiente para poder ser observado e, por isso, foram necessários 30 anos de continuos e persistentes esforços para, experimentalmente, se comprovar este principio.

Lançadas as bases da teoria, vejamos quais as ideias actuais sobre a constituição dos átomos.

III) — IDEIAS ACTUAIS SOBRE A CONSTITUIÇÃO DA MATERIA

1) *Átomo*

Os átomos são constituídos por 3 particulas fundamentais: os electrões, os protões e os neutrões.

Os protões e os neutrões estão unidos formando o núcleo cujo diâmetro é de 10^{-12} cm. e onde está concentrada a quase totalidade da massa do átomo. À volta do núcleo gravitam os electrões tal como os planetas à roda do sol, (*Fig. 1 e 2*).

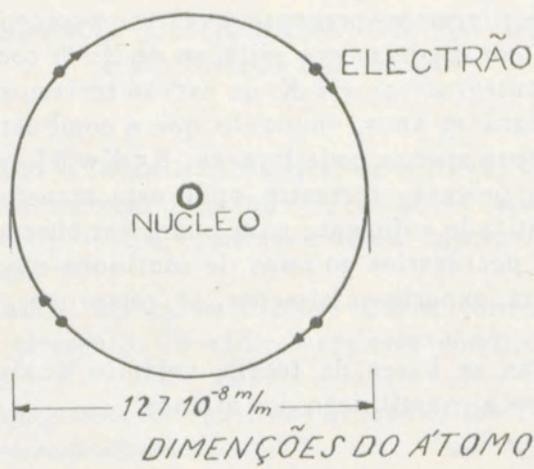
Os electrões são corpúsculos de massa desprezível, cerca de 1.800 vezes menor que a massa do núcleo do hidrogénio^(a), e tem uma carga eléctrica elementar negativa ($-1,6 \times 10^{-19}$ Coulomb).

Distribuem-se em órbitas sucessivas segundo leis estabelecidas, tendo a órbita menor dos electrões um diâmetro 10^{-8} cm.

Os *protões* têm uma massa igual à massa do núcleo de hidrogénio e uma carga eléctrica elementar positiva ($1,6 \times 10^{-19}$ C.).

(^a) Modernamente toma-se como unidade de massa, não a massa do núcleo de hidrogénio, mas $1/16$ da massa do núcleo do oxigénio. Expressos nesta unidade a massa do protão = 1,00758 e a do neutrão = 1,00893.

Revista da Cavalaria



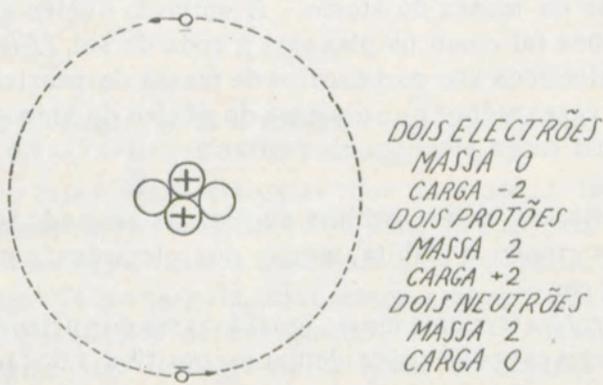
(Fig. 1)

Os *neutrões* têm uma massa aproximadamente igual à dos *protões* mas não possuem carga eléctrica.

Num átomo neutro, o número de *protões* é, por consequência, igual ao número de *electrões* planetários.

No núcleo existem forças de duas naturezas:

Eléctricas — entre as partículas carregadas eléctrica-mente.

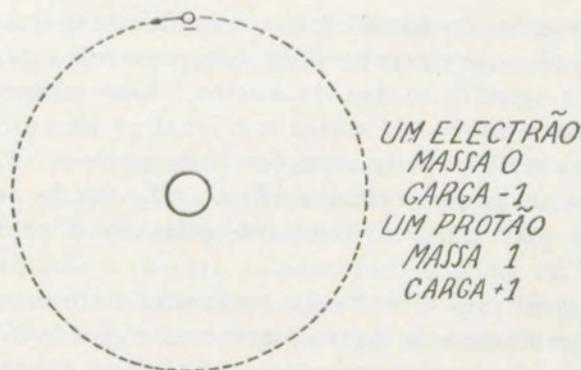


Peso atóm. - 4
Numero atom - 2

ÁTOMO DE HELIO

(Fig. 2)

Revista da Cavalaria



Peso atóm. - 1
Numero atom. - 1

ÁTOMO DE HIDROGENIO

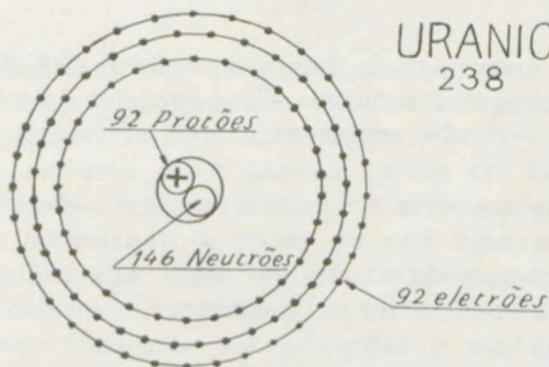
(Fig. 3)

Gravitatórias — Entre as partículas mecánicas.

Os núcleos não são afectados por nenhum processo químico; as propriedades químicas de um elemento dependem apenas dos seus electrões periféricos, não produzindo, as reacções químicas, mais que simples arranjos nas estruturas electrónicas.

Foi esta a razão que levou a considerar o átomo, durante tanto tempo, como partícula indivisível.

O ÁTOMO MAIS PESADO DA NATUREZA



FONTE BÁSICA DA ENERGIA ATÓMICA

(Fig. 4)

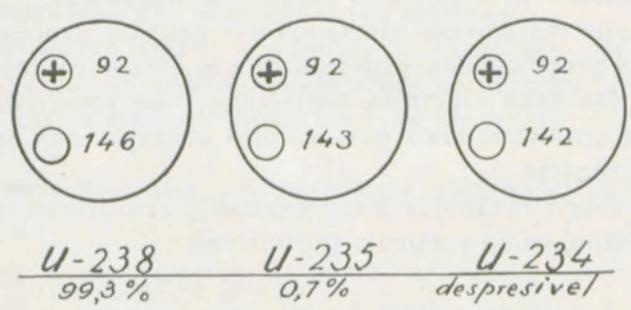
Revista da Cavalaria

A massa de um átomo é aproximadamente um número inteiro, visto considerar-se como desprezível a massa dos electrões, e igual à massa do núcleo. Este número — A — denomina-se *número de massa* e é igual ao número de prótons Z mais o número de neutrões N do núcleo.

Chama-se *número atómico* (Z) ao número de prótons do núcleo; é este número que caracteriza os diferentes elementos (Fig. 3 e 4).

Dois átomos que tenham o mesmo número atómico mas diferentes números de massa dizem-se *isótopos* (${}_{92}\text{U}^{234}$, ${}_{92}\text{U}^{235}$, ${}_{92}\text{U}^{238}$) (Fig. 5); se tiverem números atómicos diferentes mas

ISÓTOPOS DO URÂNIO



(Fig. 5)

número de massa iguais dizem-se *isóbaros* (${}_{19}\text{K}^{40}$, ${}_{20}\text{Ca}^{40}$). No primeiro caso constituem duas espécies do mesmo elemento; no segundo, representam dois elementos químicos diferentes.

Os átomos podem ser estáveis ou instáveis, conforme o núcleo permanece fixo, ou tende a transformar-se. Estas transformações verificam-se por meio das radiações que emitem e que podem ser de 3 espécies:

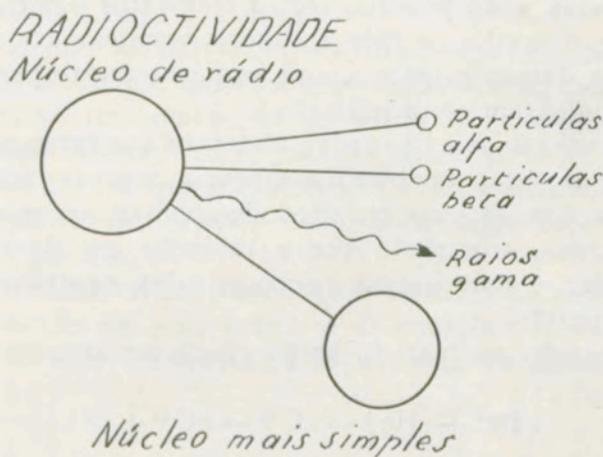
— *Radiações Alfa* — α — de natureza corpuscular, constituídas por partículas de núcleos de Hélio (${}_{2}\alpha^{4}$) animados de grande velocidade (cerca de 20.000 Km/s).

Revista da Cavalaria

— *Radiações Beta* — β — também de natureza corpuscular constituída por electrões com grandes velocidades (cerca de 270.000 Km/s).

— *Radiações Gama* — γ — radiações eléctro-magnéticas análogas ao raio X, com uma velocidade no vácuo igual à vel. da luz. Estas radiações têm um comprimento de onda muito pequeno e são muito penetrantes (*Fig. 6*).

Para medir a transformação de um elemento, utiliza-se uma definição que se chama *período de semi-desintegração* ou simplesmente *período* e que é o intervalo de tempo que uma



(*Fig. 6*)

certa quantidade de radioelemento demora a reduzir-se a metade, sempre que essa quantidade é suficiente para constituir um grande número de átomos.

Os elementos assim obtidos podem ser radioactivos e transmutarem-se por sua vez até se obter um elemento estável.

Existem ainda outras radiações: positões, deutões, neutrinos, mesotrões e neutrões.

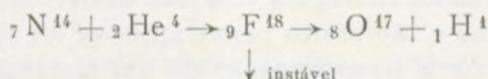
Apenas falaremos das primeiras e das últimas, visto terem desempenhado um papel muito importante, respectivamente na radioactividade artificial e na produção da energia atómica.

Revista da Cavalaria

2) Transmutação dos elementos e a descoberta do neutrão

Em 1919 Rutherford conseguiu transmutar o azoto, bombardeando-o com partículas α .

O fenómeno pode ser expresso, pela seguinte reacção nuclear:

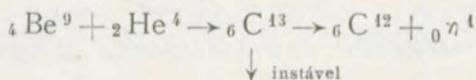


Por este processo foram transmutados vários elementos.

Em 1930 W. Bothe e H. Becker ao bombardearem com as partículas α do polónio, certos elementos ligeiros, especialmente o berílio, o lítio e o boro, verificaram que estes elementos davam origem a uma radiação muito penetrante que eles julgaram ser a radiação γ .

Dois anos depois Chadwick mostrava que estas radiações não eram de natureza eléctrico-magnética, como as radiações γ , e sugeriu que as suas propriedades podiam ser muito bem interpretadas, admitindo que a radiação era de natureza corpuscular e constituídas por partículas neutras de peso igual ao protão.

A reacção nuclear do berílio pode ser assim expressa:



A estas partículas ${}_0\text{n}^1$ deu-se, como já vimos, o nome de neutrões, tendo-se mais tarde verificado que o neutrão é um constituinte geral dos átomos.

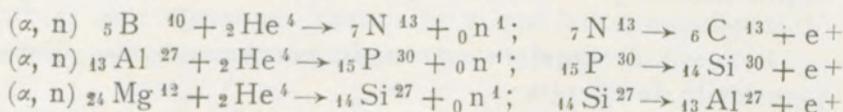
A característica principal dos neutrões que os distingue de todas as outras partículas, é serem eléctricamente *neutros*.

3) Radioactividade artificial. O Positão

Em 1934 Irene Curie e F. Joliot verificaram que ao bombardear certos elementos leves como o boro, o alumínio e o magnésio, com partículas aceleradas, se formavam radio-elementos artificiais.

Revista da Cavalaria

As reacções nucleares podem exprimir-se, esquematicamente, da seguinte forma:



A partícula e^+ com a mesma massa e carga eléctrica, em valor absoluto, do electrão, mas positiva em vez de negativa, denominou-se *Positão*. Já havia sido descoberto por Anderson nos raios cósmicos.

Os elementos radioactivos artificiais já largamente aplicados na medicina, química e biologia, desempenharam um papel muito importante na produção da energia atómica. A sua importância pode, no entanto, aumentar extraordinariamente, no dia em que se conseguirem obter elementos radioactivos artificiais, capazes de produzir apreciáveis quantidades de positões.

Da reunião de um positão com um electrão, resulta a sua transformação em dois grânulos de energia que se chamam fotões. A este fenómeno dá-se o nome de *aniquilação do positão*.

4) *Energia nuclear*

Dá-se o nome de *energia de ligação nuclear* à energia que é necessário fornecer a um núcleo estável para lhe destruir a sua estabilidade.

Assim, se tivermos uma partícula de $\text{} _2\text{He}^4$ (corpúsculo da radiação α), formado pela associação de 2 protões e 2 neutrões, constituindo um sistema estável, para separarmos os protões dos neutrões, precisaremos de fornecer ao sistema uma certa quantidade de energia.

Essa quantidade é equivalente à diferença da soma de massas de protões e neutrões e da massa do núcleo do Hélio, representando esta diferença de massas, a energia de ligação do núcleo de Hélio.

Revista da Cavalaria

Teremos:

$$2 \times M_p + 4 \times M_n - M({}_2\text{He}^4) = 2 \times 1,00758 + 2 \times 1,00893 - 4,00280 = 0,030 \text{ U de massa } ^{(a)}$$

Pelo esq. de Einstein esta massa corresponde à seguinte quantidade de energia:

$$E = mc^2 = 0,03 \times 1,66 \times 10^{-24} \times 9 \times 10^{20} = 4,5 \times 10^{-5} \text{ ergs por núcleo. Para uma molécula grama:}$$

$$4,5 \times 10^{-5} \times 6,06 \times 10^{23} = 2,7 \times 10^{19} \text{ ergs / molécula grama}$$

Em unidades mais familiares isto significa que para quebrar 4^{gr} de He seriam necessários:

$$2,7 \times 10^{19} \times 2,78 \times 10^{-14} = 750.000 \text{ Kw/h!}$$

De uma maneira geral podemos dizer que a energia de ligação B, de um átomo qualquer é igual à diferença entre a sua massa verdadeira M e a soma das massas dos prótons e neutrões:

$$B = (Z M_p + N M_n) - M$$

(M_p = massa do próton e M_n = massa do neutrão)

Mais do que a energia de ligação B de um núcleo interessa conhecer, a energia de ligação por partícula $\frac{B}{A}$. Verifica-se que esta energia é maior para os núcleos do meio da escala periódica, isto é, para os núcleos compreendidos entre os números de massa 40 a 100.

Logo, há libertação de energia, em todas as reacções nucleares em que os núcleos resultantes estão mais enérgicamente ligados que os núcleos iniciais.

Por consequência, poder-se-á libertar energia ou unindo núcleos ligeiros ou cindindo núcleos pesados, em núcleos mais estáveis.

^(a) A unidade de massa, i é, $\frac{1}{16}$ do núcleo de O é = $1,66 \times 10^{-24}$ gr.

Revista da Cavalaria

A experiência culminante que comprovou toda esta teoria foi realizada por Walton e Crockroft, no laboratório de Rutherford.

Ao bombardearem o lítio com protões acelerados, verificaram que obtinham partículas α com grande velocidade.

A reacção nuclear pode ser assim representada:



As massas são:

$$(\text{Li} + \text{H}) = 8,0241; \quad (\text{He} + \text{He}) = 8,0056$$

A massa que desapareceu durante a reacção foi, portanto: $8,0241 - 8,0056 = 0,0185$, mas a energia cinética medida para cada partícula α foi de $8,5 \text{ MeV}$ (^a): $2 \times 8,5 \times 1,6 \times 10^{-6} = 27,2 \times 10^{-6} \text{ ergs}$.

Ora a energia correspondente a $0,0185$ unidades de massa é:

$E = 0,0185 \times 1,66 \times 10^{-24} \times 9 \times 10^{20} = 27,6 \times 10^{-6} \text{ ergs}$
ou seja muito aproximadamente igual à energia medida, das partículas α ($= {}_2\text{He}^4$).

Esta notável experiência que comprovou experimentalmente a equação de Einstein, marca o primeiro grande passo dado na descoberta da energia nuclear.

Durante os anos que se seguiram, realizaram-se em todo o mundo, milhares de reacções nucleares, utilizando os mais variados projecteis-neutrões, protões, deutões, particulos α e raios γ —e constatou-se que, em todas as reacções, era enorme a quantidade de energia libertada. Também se verificou, que o projectil mais eficaz, na desintegração atómica, é o neutrão.

(^a) A unidade de energia utilizada em física nuclear é o electrão-volt que se define como o trabalho realizado por 1 electrão quando o seu potencial sofre uma queda de 1 volt. Utiliza-se muitas vezes uma unidade $1.000.000 - \text{MeV}$ chamado mega-electrão-volt. O MeV equivale a $1,6 \times 10^{-6} \text{ ergs}$.

Revista da Cavalaria

Por que é que a energia nuclear não foi então utilizada? As principais razões foram as seguintes:

1.º — As experiências fizeram-se com quantidades infinitesimais (alguns microgramas) e, a energia empregada para as realizar, foi sempre muito maior que a energia libertada.

2.º — A fonte produtora de neutrões foi constituída por uma mistura de berílio e rádio e este elemento é muito raro na natureza.

3.º — Na maioria das reacções nucleares, nem a energia libertada, nem as partículas formadas são suficientes para manter a reacção.

Mas pergunta-se: poderá, no entanto, produzir-se uma reacção progressiva em que às partículas excitadoras se juntem outras, emitidas pela desintegração dos núcleos bombardeados? Se isto se der, ter-se-á a condição necessária para se utilizar em larga escala a energia atómica.

IV) — A REACÇÃO EM CADEIA — Pilhas

1) *O Urânio*

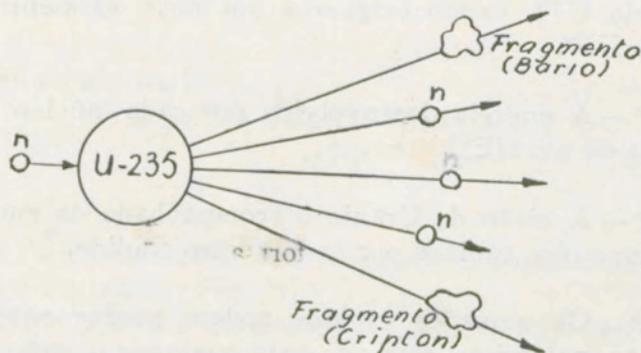
O urânio, como se sabe, é o elemento mais pesado que existe na natureza. O seu n.º atómico é 92, existindo 3 isótopos de números de massa, 234, 235 e 238, que se encontram associados na proporção 0,006^{0/100}, 0,7^{0/100} e 99,3^{0/100} respectivamente.

Em 1934, Fermi, ao bombardear o urânio com neutrões, obteve resultados surpreendentes que, porém, não soube interpretar. Esta experiência repetida em todo o mundo por diversos físicos, só foi cabalmente explicada por Meitner e Fritsch (1939) que, baseados nas experiências de Hahn e Strassmann, concluíram que o núcleo de urânio ao ser bombardeado por neutrões se cindia, dando lugar a 2 ou mais

Revista da Cavalaria

fragmentos ao mesmo tempo que se libertava uma enorme quantidade de energia (Fig. 7).

Estes resultados comunicados a Bohr, deram origem na América a grandes discussões e inúmeras experiências.



Desintegração nuclear do urânio, 235

(Fig. 7)

Os conhecimentos que no verão de 1940 estavam divulgados, a este respeito, eram, segundo H. W. Smith, os seguintes:

1.º — O Urânio, o Tório e o Protactínio, bombardeados por nêutrons, cindem-se em dois fragmentos aproximadamente iguais, sendo estes fragmentos isótopos dos elementos do meio da escala periódica compreendidos entre o Selênio ($Z=34$) e o Lantânio ($Z=57$).

2.º — A maior parte destes elementos fragmentários são instáveis, dando origem, por emissões de partículas β , a uma série de novos elementos cujo último tem uma forma estável.

3.º — Os elementos fragmentários são dotados de grande energia cinética.

4.º — A cisão do Tório e do Protactínio só é provocada por nêutrons animados de grande velocidade (velocidade da ordem de milhares de Km/seg).

Revista da Cavalaria

5.º — A cisão do Urânio é mais complexa: os neutrões lentos (térmicos) cindem o núcleo de U^{235} enquanto que os neutrões rápidos cindem com mais facilidade o U^{238} .

6.º — Os neutrões de determinada velocidade são captados pelo U^{238} , dando origem a um novo elemento radio-activo U^{239} .

7.º — A energia desenvolvida por cada núcleo cindido é cerca de 200 MEV.

8.º — A cisão do Urânio é acompanhada da emissão de 1 a 3 neutrões rápidos por cada núcleo cindido.

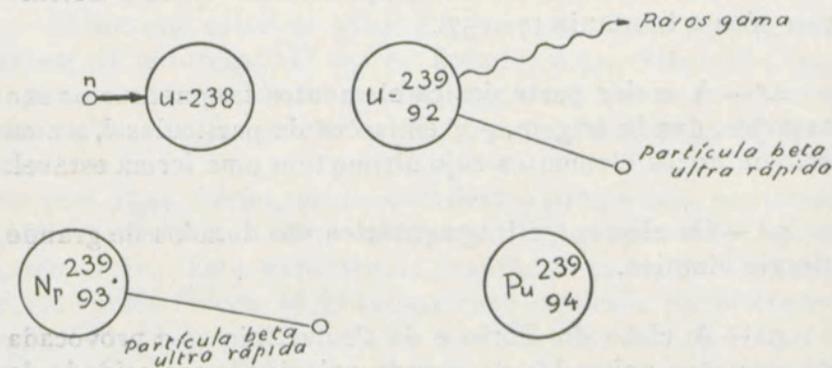
9.º — Os neutrões rápidos podem perder energia por choques inelásticos, sem que haja qualquer reacção nuclear.

10.º — Todos estes resultados estão de acordo com a teoria de Bohr e Wheeler.

2) Plutónio

Baseado na teoria de Bohr—Wheeler, Turner sugeriu que a captura de 1 neutrão pelo U^{238} , podia levar à formação

FORMAÇÃO DO PLUTÓNIO A PARTIR DO U-238

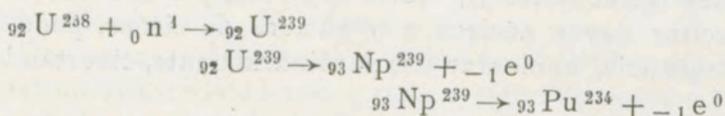


(Fig. 8)

Revista da Cavalaria

de um novo elemento, de número atómico $z=94$ e de massa $A=239$, depois de 2 emissões sucessivas de partículas β .

As reacções nucleares podiam ser representadas:

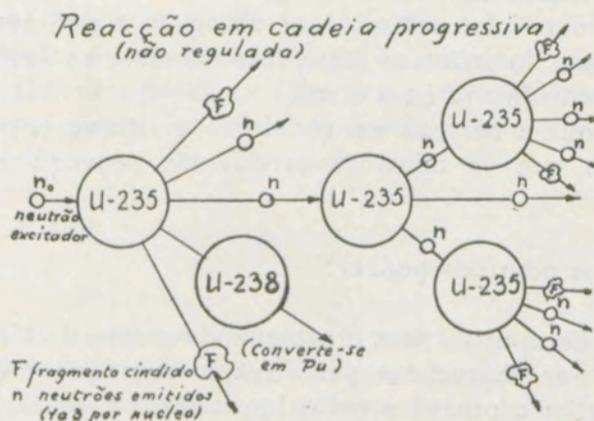


(Np e Pu são os símbolos usados para os novos elementos Neptúnio e Plutónio) (Fig. 8).

O Plutónio é um elemento radioactivo, produtor de partículas α que se fragmenta, pela acção de neutrões lentos, tal como o U^{235} .

3) A reacção em cadeia

Já vimos que todas as reacções nucleares desenvolvem enormes quantidades de energia mas, a maior parte das ve-

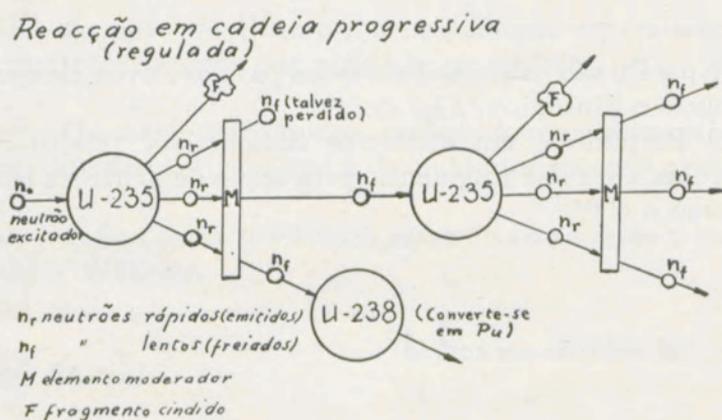


(Fig. 9)

Revista da Cavalaria

zes, a excitação dos núcleos exigiu um tal gasto prévio de energia que não se podia pensar na utilização prática da energia nuclear, senão em casos especiais.

Após a descoberta da cisão do urânio, este estado de coisas modificou-se e o problema apresenta um novo aspecto: o átomo do urânio quando se cinde liberta mais que um neutrão (geralmente 3); estes neutrões, por sua vez, podem ir excitar novos núcleos e o número de cisões, pode, por consequência, aumentar extraordinariamente, libertando-se



(Fig. 10)

uma quantidade enorme de energia. Se isto se der, teremos a base de um ciclo contínuo que assegura a autonomia e a continuidade do processo e que tènicamente se designa por *reacção em cadeia* (Fig. 9 e 10).

Para que a reacção em cadeia se verifique é, portanto, necessário que os neutrões produzidos provoquem novas cisões.

Ora os neutrões podem:

- 1.º — Escapar-se para o exterior da massa do Urânio.
- 2.º — Ser capturados pelo Urânio sem que haja cisão.
- 3.º — Ser capturados pelas impurezas.
- 4.º — Provocar novas cisões.

Revista da Cavalaria

Para que a reacção em cadeia tenha lugar, é indispensável que as perdas de neutrões pelos 3 primeiros processos sejam inferiores ao excesso de neutrões produzidos pelo 4.º.

Como se poderão atenuar as causas de perda de neutrões?

Analisemos a 1.ª: a fuga de neutrões através de uma certa quantidade de urânio é função da superfície, enquanto que a cisão por captura, que se produz em toda a massa da substância, é função do volume.

Ora numa esfera todo o efeito de superfície é proporcional ao quadrado do raio e todo o efeito de volume é proporcional ao cubo do raio.

Logo, o número de neutrões que se escapam da massa de urânio pode ser diminuído, modificando a forma e as dimensões da massa.

Há um volume mínimo chamado *dimensão crítica*, abaixo do qual a reacção em cadeia não pode ter lugar porque o número de neutrões que se perdem por fuga ou captura sem cisão, é superior ao número de neutrões livres, provocados pelas diferentes cisões.

O 2.º processo obvia-se pelo emprego de um moderador.

O moderador é uma substância de fraca massa atómica que tem por fim reduzir a velocidade dos neutrões.

Ora, já o dissemos, os neutrões lentos cindem facilmente o U^{235} e, portanto, o moderador destina-se, em última análise, a diminuir as probabilidades de captura sem cisão.

Os moderadores mais empregados são: o hidrogénio, o deutério, o berílio e o carbono.

O 3.º processo atenua-se, obtendo os materiais — urânio e moderador — com elevado grau de pureza.

Finalmente, para que uma reacção em cadeia seja utilizável é indispensável que se possa regular.

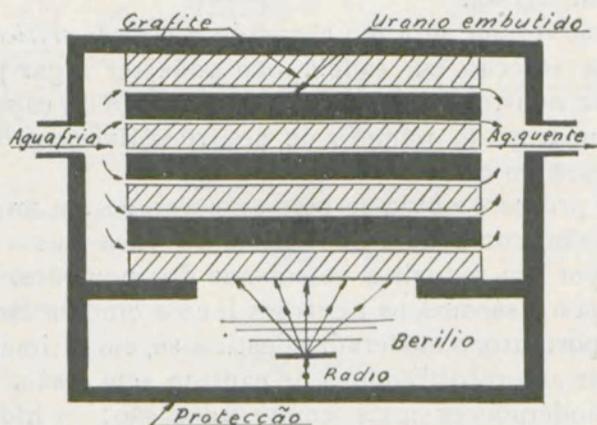
4) Pilhas

O caminho a seguir para tornar possível o estabelecimento de uma reacção em cadeia com o urânio metálico (que contém, como sabemos, 3 isótopos mas de uma maneira acentuada o U^{238}) será dispor o urânio num enredado de

Revista da Cavalaria

pequenos blocos, por forma que muitos neutrões rápidos se difundam no moderador. Assim é possível diminuir a velocidade de muitos neutrões a tal ponto que, uma vez regressados aos blocos de urânio, a sua velocidade seja apenas capaz de cindir o U^{235} . A este dispositivo dá-se o nome de pilha. (Fig. 11).

Se a pilha estiver disposta de maneira que os neutrões emitidos em cada dissociação provoquem, por sua vez, mais que uma dissociação é evidente que tanto o número de neutrões como a energia libertada, aumentará em progressão



Pilha de reacção progressiva

(Fig. 11)

geométrica. Se esta multiplicação, ocorrer num pequeno lapso de tempo, então o fenómeno converter-se-á numa explosão.

O processo usado para regular uma pilha é o de estabelecer através dela, canais onde se possam colocar barras metálicas que absorvam neutrões. O jogo conveniente destas barras pode aumentar, diminuir ou mesmo fazer cessar a reacção em cadeia.

V) — O PROBLEMA PRÁTICO

O fabrico de uma bomba, utilizando a energia atómica constituiu um objectivo, a que os dois adversários de 39-45, alemães e anglo-saxões, se lançaram febrilmente, convencidos que o seu emprego conduziria à vitória o primeiro que a obtivesse.

Nesta luta travada nos laboratórios e fábricas entre cientistas e técnicos saíram, como se sabe, vencedores os anglo-saxões, cabendo aos americanos a honra de terem aberto à humanidade a nova era atómica.

Depois de terem feito os estudos e experiências prévias a que atrás sucintamente aludimos, e de concluírem que a bomba atómica podia ser uma realidade, decidiram, em 1942, trabalhar a fundo, atacando o problema em 3 direcções simultaneamente:

- 1.º) Obtenção do U^{235} por separação do seu isótopo U^{238} .
- 2.º) Obtenção do plutónio.
- 3.º) Trabalho imediato da construção da Bomba.

1) Obtenção do U^{235}

Na separação de 2 isótopos não se podem empregar métodos químicos porque os isótopos têm propriedades químicas idênticas ou, com maior precisão, as suas cargas nucleares são idênticas bem como as camadas electrónicas à volta do núcleo.

Portanto, há que lançar mão de processos que estejam ligados, não às cargas eléctricas, mas às massas mecânicas.

A eficácia de um método é indicada pelo *factor de separação*

$$r = \frac{n_1/n_2}{n_1/n_2}$$

Revista da Cavalaria

em que r é o quociente em que os 2 isótopos se encontram, num grama de mistura, depois e antes da operação separadora.

Assim, nós sabemos que no urânio natural, $m_1 = 235$ e $m_2 = 238$, $n_1/n_2 = 1/140$. Portanto, se quizermos o U^{235} a partir do urânio natural com 80% o valor de r será:

$$r = \frac{8/1}{1/140} = 1.120$$

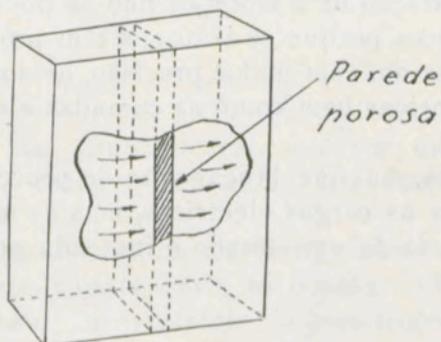
Foram experimentados vários métodos de separação mas apenas faremos referência àqueles que passaram da fase experimental às fábricas produtoras.

a) Difusão gasosa

Este processo exige o emprego do urânio sob a forma volátil. O gás empregado foi o exafluoreto de urânio UF_6 que constitui uma combinação do $U^{235}F_6$ com $U^{238}F_6$ de pesos moleculares, respectivamente, 349 e 352.

O princípio em que este método se baseia é simples: quando uma mistura gasosa, a determinada temperatura, se

DIFUSÃO GASOSA



(Fig. 12)

Revista da Cavalaria

difunde através de um material poroso, as moléculas leves movem-se mais rapidamente que as moléculas densas.

Todavia, este efeito é muito ligeiro e, por isso, torna-se necessário repetir a operação várias vezes, em condutos sucessivos em cada um dos quais se obtém apenas um pequeno efeito separador.

A eficiência teórica da separação é inversamente proporcional à raiz quadrada dos pesos moleculares dos gases a separar.

No nosso caso

$$r = \sqrt{\frac{M_2}{M_1}} = \sqrt{\frac{352}{349}} = 1.043$$

o problema que teoricamente é simples, exigiu na prática a resolução de muitos problemas difíceis, sob o ponto de vista técnico, tal como o dos materiais a empregar nos filtros. (Fig. 12).

b) *Difusão térmica*

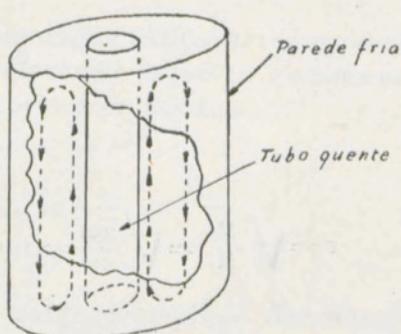
Se introduzirmos num cilindro, no interior do qual existe um fio vertical, uma mistura de dois gases ou de dois líquidos solúveis e se aquecermos o fio de maneira a estabelecer uma diferença de temperatura (600° c) entre este e o cilindro, verifica-se que as moléculas mais pesadas procuram concentrar-se junto das paredes frias ao passo que as mais leves se reúnem junto do fio quente, ao mesmo tempo que se estabelece uma corrente de circulação, produzida pelas moléculas frias que tendem a descer, ao passo que as quentes tendem a subir. (Fig. 13).

Revista da Cavalaria

c) Método electro-magnético

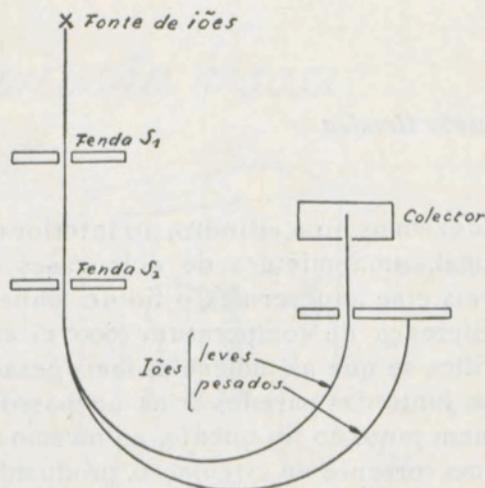
Foi este método, utilizado pela 1.^a vez no espectógrafo de massa.

DIFUSÃO TÉRMICA



(Fig. 13)

ESPECTÓGRAFO DE MASSAS



(Fig. 14)

Revista da Cavalaria

O seu principio é o seguinte: Se encerrarmos numa grande câmara, onde prèviamente se fez o vácuo, um elemento sob a forma volátil e se o sujeitarmos à descarga de um arco, os seus átomos ficam ionizados.

Estes iões, podem agora ser acelerados electrostáticamente e, por consequência, a quantidade de movimento dos iões ligeiros será menor que a dos iões pesados. Se sujeitarmos os iões assim acelerados à acção de um campo magnético, eles descreverão semi-círculos perpendiculares à direcção do campo, sendo os raios das trajectórias proporcionais aos momentos.

Portanto, os iões ligeiros descreverão arcos de círculo cujos raios são inferiores aos dos iões pesados e poderão ser recolhidos em colectores devidamente colocados. (*Fig. 14*).

Em todos os métodos mencionados, vários estados successivos de separação são necessários para se obter o U^{235} com o grau de pureza requerido para a bomba (superior a $90\frac{0}{100}$).

Por isso para satisfazer a uma separação global ideal, as instalações utilizadas, combinaram 2 ou mais processos.

2) *Plutónio*

O 2.º sistema proposto para o fabrico da bomba atómica é o que adopta o Plutónio como elemento principal.

Já dissemos que o Plutónio se obtém a partir do U^{238} pela captação de um neutrão; forma-se um elemento instável — U^{239} — que pela emissão successiva de 2 particulas β ultra-rápidas, origina primeiro o neptúnio e por fim o plutónio.

Também sabemos o que é uma *pilha* e agora acrescentaremos que o objectivo da construção das pilhas, no plano militar, foi o da produção de plutónio.

Quando falamos das pilhas vimos que a faculdade que tem o U^{238} de captar neutrões prejudicava o funcionamento da pilha. Não obstante isso, os blocos de urânio da pilha ficam expostos a uma atmosfera carregada de neutrões e são

Revista da Cavalaria

estes neutrões que fornecem o método de transformar uma parte do U^{238} em U^{239} .

O Plutônio forma-se nos blocos de urânio da pilha, juntamente com os produtos da cisão do U^{235} .

Há necessidade de o separar, não só desses produtos, como do U^{238} que não foi transformado.

Utilizam-se processos de separação químicos, teoricamente simples, visto o urânio e o plutônio serem elementos completamente diferentes, mas na realidade complicados, por causa da intensa radioactividade das substâncias.

Várias pilhas foram construídas em Clinton (fábrica piloto) e Hanford produzindo milhões de kw/h sob a forma de calor que não foram aproveitados porque o objectivo destas pilhas era apenas, o da produção de plutônio.

As fábricas de plutônio levantaram problemas de ordem técnica extraordinários, porque as pilhas, quando trabalham a um alto grau de potência, geram quantidades enormes de substâncias radioactivas, com muito maior poder que todo o rádio até então extraído no mundo.

Isto exigiu que fossem tomadas medidas de segurança especiais e obrigou que todas as operações fossem realizadas à retaguarda de espessos alvos, ficando dependentes, por consequência, de comandos a distância.

3) *A bomba atómica*

Para a construção e concepção da bomba edificaram os americanos no Novo México, em Los Alamos, o laboratório mais completo do mundo de física nuclear.

Aí trabalharam no mais completo segredo, durante dois anos, cerca de 5.000 cientistas e técnicos.

Os problemas estudados e as experiências realizadas foram numerosíssimas, conservando-se, a maior parte, secretos. Todavia, a partir do lançamento da bomba em Hiroshima muito se tem escrito a respeito da bomba e seus «segredos», quer na imprensa diária mundial quer em revis-

Revista da Cavalaria

tas e publicações científicas e, contudo, sobre a sua concepção e construção, por enquanto, de positivo nada se sabe.

Baseado nas informações pouco explícitas dos técnicos americanos e britânicos e nos relatórios oficiais e semi-oficiais até agora publicados vamos procurar logicamente deduzir a maneira como foi concebida e realizada a bomba, pondo esta parte sob a máxima reserva.

Vimos que tanto o U^{235} como o Pu são susceptíveis de se partir sob a acção dos neutrões, provocando no seu seio uma reacção em cadeia. Nesta desintegração libertam-se neutrões animados de grande velocidade que podem ou atravessar a matéria ou encontrar novos núcleos e cindi-los.

Esta reacção em cadeia só tem lugar quando a massa da matéria cindível é superior à sua *dimensão crítica*. Neste caso, a explosão é automática e instantânea porque existem sempre alguns neutrões livres como, por exemplo, os provenientes das reacções nucleares ínfimas provocados pelos raios cósmicos, capazes de provocar a primeira cisão.

Parece que havia, no entanto no interior da bomba uma pequena mistura de berílio e polónio artificial (raios X) que produzia os 1.^{os} neutrões que iam provocar a reacção em cadeia.

Como é constituída a bomba?

Segundo se depreende das fontes de informações atrás citadas, parece que é constituída por duas ou mais porções de U^{235} ou Pu, cujas dimensões são inferiores à dimensão crítica, mas que, uma vez juntas, constituem uma esfera superior a esta, tornando-se, por consequência, explosiva.

Em esquema a bomba poderá ser constituída como a figura junta mostra. (*Fig. 15*).

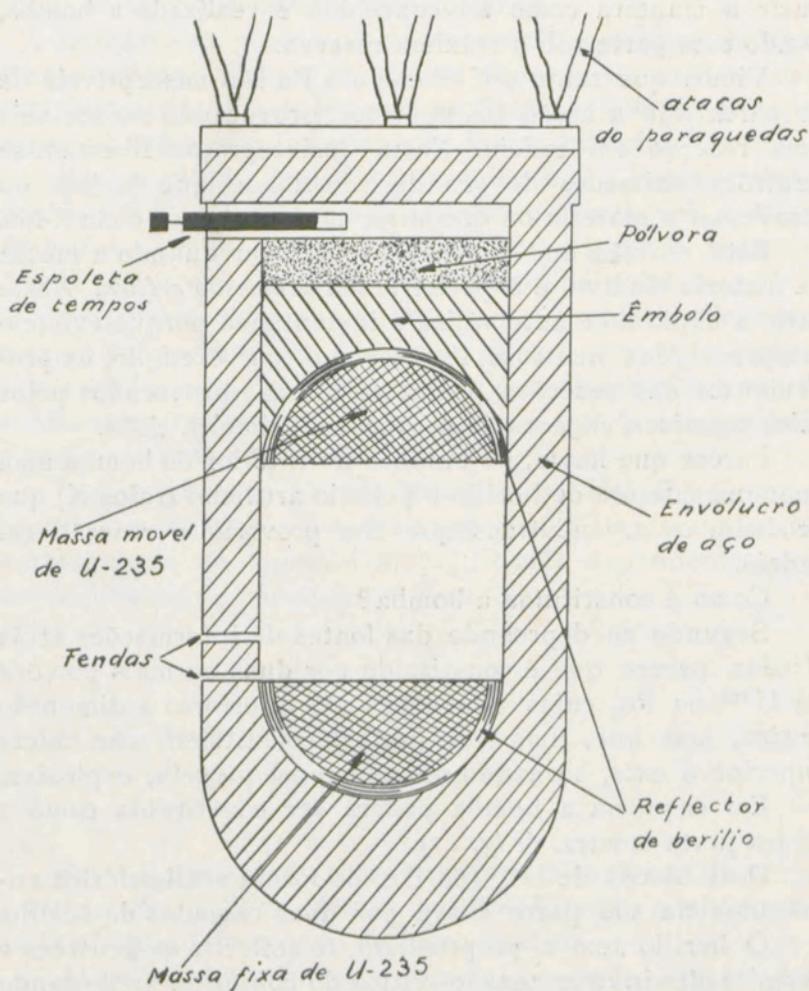
Dois blocos de U^{235} (ou Pu) de forma semi-esférica envolvidos na sua parte curva por duas camadas de berílio.

O berílio tem a propriedade de reflectir os neutrões e permite diminuir a tensão crítica do conjunto, melhorando o rendimento da explosão.

O bloco inferior de U^{235} (ou Pu) é solidário com o fundo do envólucro de aço. O bloco superior é solidário com um êmbolo.

O funcionamento da bomba deduz-se, facilmente, do esquema.

Revista da Cavalaria

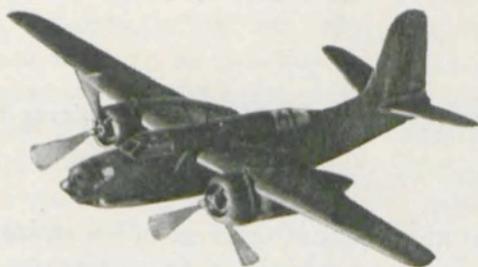


(Fig. 15)

Revista da Cavalaria

A reacção explosiva é rápida, mas não instantânea, o que diminui o rendimento real.

Segundo os cálculos americanos só 5% da energia é eficazmente utilizada. Mas, mesmo assim, é fantástica a libertação de energia e corresponde, por bomba, à explosão quase instantânea de 20.000 toneladas de T. N. T.





As unidades de atiradores T. T. no ataque dos carros

pelo Capitão JOSÉ CARVALHOSA

I — A orgânica das unidades de atiradores T. T. :

Com o aparecimento das grandes *unidades blindadas* um problema surgiu, o da *cooperação com as outras armas*, para o qual duas concepções opostas se degladiaram.

Segundo uns, à Rainha das Batalhas — a Infantaria — todas as outras armas submissamente se deveriam render e, como tal, as unidades de carros nunca deveriam marchar a velocidade superior ao passo do infante, constituindo como que um escudo móvel que devolveria à infantaria a capacidade ofensiva perdida, perante as metralhadoras inimigas. Esquecia-se assim que as unidades de carros, podendo aliar as qualidades força de choque, mobilidade, rapidez e potência de fogo, permitindo uma penetração rápida e profunda no dispositivo inimigo, impedindo a intervenção das suas reservas, transformando em estratégicos os êxitos táticos, podiam abrir largos horizontes na arte de fazer a guerra.

Revista da Cavalaria

Segundo outros, as grandes unidades de carros trabalhando isoladamente, sem a cooperação das outras armas, actuando por surpresa — mercê da velocidade — sobre os flancos e retaguardas inimigas, em incursões profundas, passando por cima dos obstáculos naturais ou artificiais e desorganizando as reservas, originariam efeitos definitivos no desfecho da luta.

Convenceram-se os defensores desta doutrina que os carros, por si só, eram capazes de resolver todos os problemas que possivelmente lhes surgiriam no decorrer da missão, o que a prática não confirmou, mas antes demonstrou que os carros necessitam da cooperação das outras armas como estas daqueles. Tanto o regulamento inglês como o alemão são unânimes na necessidade da cooperação recíproca entre as unidades de carros e as outras armas e no aproveitamento da mobilidade dos carros.

Enquanto aquelas concepções se chocavam no campo da teoria, o resultado das lutas nos campos de batalha da última guerra, fazendo luz no espírito dos interessados, mostrou a pouco e pouco as missões a atribuir às grandes unidades blindadas. Inicialmente consideradas próprias para a rotura das frentes e exploração do sucesso, seguidamente indicadas exclusivamente para a exploração do sucesso, para de seguida se voltar à primitiva ideia...

A tendência actual parece indicar-nos que as *unidades blindadas podem ter aplicação em todas as fases da batalha*, desde que encontrem nas outras armas e serviços a cooperação necessária. Assim, como qualquer outra G. U., a Divisão Blindada ou mesmo qualquer forte *agrupamento de carros* que se organize devidamente, deverá ser formado pelos seguintes elementos:

Órgãos de luta:

Os carros de combate.

— *Órgãos de informação:*

Auto-metralhadoras apoiadas ou não por motociclistas, aviação.

Revista da Cavalaria

Os carros de combate com as servidões de pouca sensibilidade auditiva e pequeno campo de visão tornam-se bastante vulneráveis frente a um adversário audaz, se não forem informados por outros elementos que lhes indiquem a situação do inimigo.

— *Órgãos de acompanhamento:*

Unidades de atiradores T. T., anti-carros e anti-aéreas: Constituem estes órgãos os principais colaboradores dos carros de combate.

— *Órgãos de apoio e protecção:*

Aviação para os objectivos afastados, e artilharia para os objectivos próximos.

— *Órgãos de engenharia:*

Em particular sapadores e pessoal de transmissões que garanta um seguro serviço de transmissões.

— *Órgãos de vida,* os serviços; amplamente dotados de forma a poderem acompanhar os rápidos movimentos de unidades desta natureza.

Analisemos os *órgãos de acompanhamento*, fundamento deste trabalho.

Reconheceu-se que os carros não devem lutar sòzinhos — muito embora pratiquem uma rotura ou atinjam determinada faixa de terreno — por não poderem conservar o terreno conquistado, o que se justifica pela insuficiente dotação de munições e porque as armas estando montadas nos carros, não permitindo que os serventes as retirem, impedem as guarnições de se estabelecerem com elas em posições defensivas.

O carro poderá fazer roturas, conquistar, dominar ou neutralizar, mas não poderá ocupar; de resto *o carro foi feito para o ataque*, para a ofensiva e não para a defensiva, onde eventualmente também poderá aparecer, mas não se devendo esquecer os responsáveis pela sua aplicação de que *a melhor defesa do carro é o ataque*.

Revista da Cavalaria

Para que o terreno possa ser ocupado torna-se necessária a presença de tropas apeadas, garantindo com as armas automáticas e A. C. a efectivação da ocupação.

Os carros que primeiramente abordaram a resistência inimiga (escalão de rotura) não podem ter a veleidade de eliminar todas as armas anti-carro; algumas restaram e às quais há a juntar as metralhadoras, inimigas figadais da tropa apeada que futuramente ocupará o terreno; deste facto resulta a necessidade de um novo escalão, que actuando seguidamente sobre a posição inimiga, a deixe em boas condições de ser ocupada pela infantaria. É o escalão de limpeza. Lógicamente este escalão deverá ser constituído por carros ligeiros que trabalhando em íntima e mútua ligação com os atiradores T. T., possuam a capacidade suficiente para eliminar as resistências que escaparam à acção dos primeiros carros.

É sobre o emprego no ataque destas unidades de atiradores T. T. «granadeiros» na Alemanha e «dragons-portés» na França — que nos propomos tratar.

Por ter sido a *Alemanha* quem primeiramente empregou, com enorme êxito, as G. U. Bl. e também por possuímos deles, mais elementos de estudo, vejamos qual a *orgânica da sua Divisão no ano de 1942*:

- Comando
- Estado Maior
- Um Regimento de Carros
- Uma Brigada de Granadeiros com dois ou três*
- Reg. Granadeiros*
- Um Batalhão Moto
- Um Grupo de Caçadores de Carros
- Um Batalhão de Transmissões
- Um Regimento de Artilharia
- Um Grupo Anti-Aéreo
- Um Batalhão de Pioneiros
- Um Batalhão de Reserva
- Serviços de Reabastecimentos, Subsistências,
Saúde, Ordem e Postal
- Aviação fornecida ou adstrita.

Revista da Cavalaria

Isto é, encontramos todos os órgãos a que nos referimos como indispensáveis numa Div. Blindada: órgãos de acompanhamento, informação, apoio e protecção, engenharia e os indispensáveis serviços.

Detenhamo-nos agora um pouco sobre a *orgânica dos granadeiros*:

Regimento de Granadeiros

Estado Maior

Companhia de Comando com pelotão de transmissões, pelotão de caçadores de carros e pelotão de estafetas moto

Dois ou três Batalhões

Uma Companhia de Peças Pesadas de 15 centímetros.

Batalhão de Granadeiros

Três Companhias de Granadeiros (no mínimo).

Uma Companhia pesada com pelotão de caçadores de carros, pelotão de pioneiros e pelotão ligeiro de peças de 7,5 cnt., podendo também haver obuses de 15.

Companhia de Granadeiros

Três Pelotões de Atiradores.

Um Pelotão Pesado.

Pelotão de Atiradores

Uma Viatura Blindada para o Cte. do Pel., Esquadra de Comando e Serventes de Canhão Anti-Carro.
Três Viaturas Blindadas, uma para cada Secção.

Secção

Duas Metralhadoras Pesadas e mais a terceira Metralhadora do Carro.

Revista da Cavalaria

Pelotão Pesado

Uma Viatura Blindada para o Comando.

Duas Viaturas Bindadas para um Pel. de Metralhadoras (cada viatura transporta duas metralhadoras).

Duas Viaturas Blindadas para um Pel. de Mor-teiros.

É logico que os Granadeiros não tenham surgido repentinamente nas Div. Blindadas com a orgânica que acabámos de ver; por várias fases passaram e se reportarmos a sua evolução unicamente ás viaturas utilizadas, podemos deduzir alguma coisa relativamente ao armamento e ás possibilidades no combate.

Inicialmente, suprindo a falta da infantaria nas Div. Blindadas, os infantes são transportados em camião: Infantaria pura com as clássicas servidões da velocidade quando apeavam e do transporte em camião.

Seguidamente os camiões são substituidos por viaturas T. T., por se reconhecer a grande vantagem resultante da tropa apeada acompanhar através de todo o terreno as unidades de carros.

Posteriormente reconhece-se a conveniência das viaturas serem blindadas, consequentemente maior facilidade na ligação com os carros, pela protecção em que a tropa se encontrava quando não tinha necessidade de apeaar.

Finalmente, novos horizontes se abrem adaptando as viaturas blindadas ao transporte de armas pesadas, dando a possibilidade aos granadeiros de *combaterem dentro das próprias viaturas*, entrando na zona da batalha debaixo do fogo da infantaria inimiga ou atrás das explosões da artilharia amiga.

Analisemos as viaturas para transporte de pessoal e armamento; fabricadas na casa Hanomag, apresentam como principais características:

— possibilidade de deslocação em todo o terreno, blindagem lateral à prova dos projecteis de infantaria e de estilhaços, propulsão mista, lagartas à retaguarda e pneus à

Revista da Cavalaria

frente, capacidade para transporte de dez homens e equipadas com postos de T. S. F.;

— quanto à velocidade, é de supor que seja superior à dos carros de combate, dada a necessidade de, em determinadas circunstâncias, os ultrapassarem rapidamente a fim de lhes facilitarem o cumprimento da missão, por movimentos de envolvimento, caírem sobre os flancos ou retaguardas inimigas e ainda para a perseguição;

— as viaturas dos comandantes de pelotão são armadas com um canhão anti-carro de 37 m/m com base giratória para a metralhadora anti-aérea;

— as viaturas de morteiros dos pelotões pesados dispunham de um sistema que permitia a utilização do morteiro dentro ou fora da viatura.

É de supor que dentro do tipo indicado de viaturas, outras existissem, com modificações indicadas pela prática, para transporte de munições, da artilharia orgânica, etc.

Da organização heterogénea do *Regimento de Granadeiros*, utilizando as viaturas indicadas, dispondo de tropas com as especialidades mais diversas: metralhadores, morteiros, artilheiros, caçadores de carros, pioneiros, atiradores, etc. e armada com: 178 metralhadoras ligeiras, 24 metralhadoras pesadas; 12 morteiros, 8 peças de 7,5 cm., 4 peças de 15 cm., 9 canhões anti-carro 50 m/m, 18 espingardas anti-carro ligeiras e 8 espingardas anti-carro pesadas, resultam as *características*:

— *Grande mobilidade, extraordinário potencial de fogo, facilidade de fraccionamento e possibilidade de trabalhar isoladamente.*

Extraordinária complexidade de meios!

E se recordarmos os elementos constitutivos de uma grande unidade blindada, ocorre-nos perguntar:

Que qualidades profissionais não deverá possuir um chefe para coordenar a acção de tantos meios?

Revista da Cavalaria

Rendemos o nosso modesto preito de homenagem aos Generais que à frente das unidades blindadas, na última guerra, revelando claro espírito cavaleiro nos fizeram recordar as gloriosas epopeias da antiga cavalaria, sempre saudosa e grata ao nosso coração de cavaleiros, em que a nossa História Pátria é tão pródiga.

Acabámos de ver os meios materiais de que dispõe um Regimento de Granadeiros e sabemos da colaboração mútua e estreita que devem manter com os carros.

Só por um treino aturado entre os elementos que devem trabalhar em conjunto podemos obter a garantia do sucesso no desempenho da missão para que foram criados. Dada a complexidade dos problemas que podem surgir em campanha, torna-se necessário que os granadeiros endivisionados estejam habituados a trabalhar com os carros; só assim obteremos as ligações material e moral indispensáveis para o êxito.

Para que das incompreensões mútuas não resultem consequências funestas, torna-se necessário treinar tropas apeadas a colaborar com os carros, para que uma vez chamadas como reforço ou reserva se encontrem em boas condições de rendimento. Se a colaboração entre os carros e as tropas apeadas deve ser mútua e indestrutível deve-se frisar também a necessidade do factor moral, tão necessário ou ainda mais do que qualquer factor material. Só um treino em íntima colaboração nos pode dar a garantia de uma confiança recíproca, base de um elevado nível moral.

Analisámos as *razões justificativas* da criação das unidades de atiradores T. T., a que passaremos a chamar granadeiros, estudámos a *orgânica e o armamento* de que dispunham dentro do exército alemão e vimos também a necessidade das *ligações recíprocas material e moral*, que devem manter no combate com as unidades de carros.

Passemos, agora, ao campo da sua actuação:

II — Emprego táctico no ataque dos carros

Um ataque típico de carros é realizado por três escalões actuando sucessivamente e em íntima ligação.

Revista da Cavalaria

1.º escalão — escalão de conquista

Constituído por carros poderosos, acompanhados por sapadores, têm por missão a rotura da frente inimiga, — conquista — o ataque ás posições da artilharia, reservas, etc. a fim de facilitarem a acção dos escalões imediatos. Para cumprimento desta missão podem ser auxiliados pela aviação e artilharia da Div. Blindada.

2.º escalão — escalão de limpeza

Constituído por carros mais ligeiros, anti-carros, morteiros, granadeiros, etc. tem por missão destruir as resistências que escaparam à acção do 1.º escalão.

3.º escalão — escalão de ocupação

Como o nome indica é destinado à ocupação do terreno e como tal constituído por granadeiros e de uma forma geral por tropa apeada.

É evidente que nem sempre os três escalões e na forma indicada são organizados; todas as combinações entre carros e tropa apeada são possíveis e na maioria dos casos dois escalões somente são constituídos; o terceiro escalão funde-se com o segundo dando origem a um só escalão, de limpeza e ocupação.

Quer o ataque dos carros seja desencadeado por três escalões, dois ou mesmo um só, os granadeiros trabalharão com aqueles em íntima ligação, normalmente à sua retaguarda, mas também, e não poucas vezes, à sua frente.

Os carros do 1.º escalão procuraram eliminar as resistências fortes que surgiram — armas anti-carro, artilharia e carros — ou as mais perigosas, mas não puderam distraír a sua atenção com as metralhadoras e armas individuais, pois caso assim tivesse sucedido, aquelas resistências, trabalhando mais livremente, poderiam originar um insucesso no ataque.

Revista da Cavalaria

Por outro lado as metralhadoras inimigas, à vista dos primeiros carros, podem-se ocultar no terreno, para surgirem quando do avanço das tropas apeadas.

Tem agora a palavra o 2.º escalão e com ele os nossos granadeiros.

Do que lemos e do que temos ouvido, *supomos* que a *colaboração granadeiros-carros*, de um mesmo escalão, se dê da seguinte forma:

Os elementos mais avançados dos granadeiros acompanham os carros mais atrasados do escalão em que marcham, para o que podemos supor o seguinte dispositivo:

- 1.^a vaga — carros
- 2.^a » — carros e granadeiros
- 3.^a » — granadeiros

Assim irá avançar o escalão, ao qual diversas *situações* podem ser apresentadas e, entre elas, consideremos

1.^a — *Armas anti-carro que se revelam:*

Deverá corresponder a uma acção das metralhadoras dos carros em conjugação com os granadeiros que tendo apeado, quando julgado oportuno, e aproveitando o terreno, de coberto em coberto, utilizando as granadas de mão e pistolas metralhadoras procurarão eliminar as guarnições das armas anti-carro.

2.^a — *Metralhadoras inimigas que surgem:*

Acção principal dos carros que as deverão eliminar, o que os granadeiros aproveitarão para avançar rapidamente.

Caso a situação das metralhadoras seja tal que não permita a sua eliminação pelos carros, deverão os granadeiros actuar como foi indicado para as

Revista da Cavalaria

armas anti-carro, utilizando ou não, conforme as circunstâncias, as suas viaturas.

3.^a — *As metralhadoras inimigas não se revelam:*

Se por razões de ordem moral, preconcebidas, ou quaisquer outras, as metralhadoras se não revelam, os granadeiros marcharão a coberto dos carros até à posição e uma vez aí, fácil lhes será aprisionar ou eliminar os defensores, o que lhes é facilitado, ao contrário dos carros, que pela grande possibilidade na observação do terreno e porque certamente não se tendo convencido que o inimigo não possui metralhadoras irão, como sói dizer-se, «de pé atrás».

4.^a — *Obstáculo anti-carro:*

Suponhamos uma ribeira de margens abruptas ou um bosque impeditivo da passagem de carros.

Os carros abrigam-se e apoiam, em caso de necessidade, os granadeiros que os vão ultrapassar, para se estabelecerem de forma a permitirem, posteriormente, que os pioneiros ou sapadores facilitem ou criem a passagem dos carros.

Uma vez ultrapassados pelos carros os granadeiros voltarão ao dispositivo primitivo.

5.^a — *Fortes resistências anti-carro:*

A artilharia e os carros do 1.^o escalão não conseguiram supremacia sobre as resistências anti-carro e fortes núcleos surgem quando o 2.^o escalão se desloca para a P. R.

Os granadeiros apoiados pela sua própria artilharia ou da Div., manobrando sobre as viaturas ou a pé, conjugarão os seus esforços com os dos carros, que protegendo-os lutarão também para a eliminação das resistências reveladas.

Aqui os granadeiros terão, certamente, oportunidade de mostrarem as qualidades que lhes permi-

Revista da Cavalaria

tiram classificá-los como tropas de elite, seleccionadas.

Se às resistências assinaladas há a juntar as metralhadoras inimigas, os granadeiros pondo à prova o desembaraço no manejo da espingarda metralhadora e da granada de mão, a resistência física, o espírito combativo e de abnegação, demonstrarão mais uma vez serem imprescindíveis no combate dos carros.

6.^a — *No combate de ruas:*

Se o inimigo, ultrapassado pelo 1.^o escalão, procura fechar a frente rota fixando-se numa povoação, deverão os granadeiros ultrapassar os carros, manobrar, procurar locais abrigados para apearem a fim de penetrarem na povoação e lutando de casa para casa, eliminarem as resistências.

Entretanto os carros, devidamente abrigados, apoiarão a acção dos granadeiros.

7.^a — *Ataque contra carros:*

Terão aplicação activa os caçadores de carros e os canhões anti-carro escalonados no terreno em posições sucessivas de forma a protegerem os flancos do ataque.

Vimos as situações que nos ocorreram surgir no desencadear do ataque no escalão carros-granadeiros e a cooperação mútua que estes deveriam manter.

Uma vez os granadeiros instalados na posição inimiga, dois casos poderemos considerar:

1.^o, o contacto entre os carros dos 2 escalões mantém-se, motivado por uma paragem necessária à reorganização ou por qualquer outra causa;

2.^o, os carros do 1.^o escalão adiantaram-se sobre as linhas inimigas e então os carros do 2.^o escalão terão de procurar o contacto com aqueles.

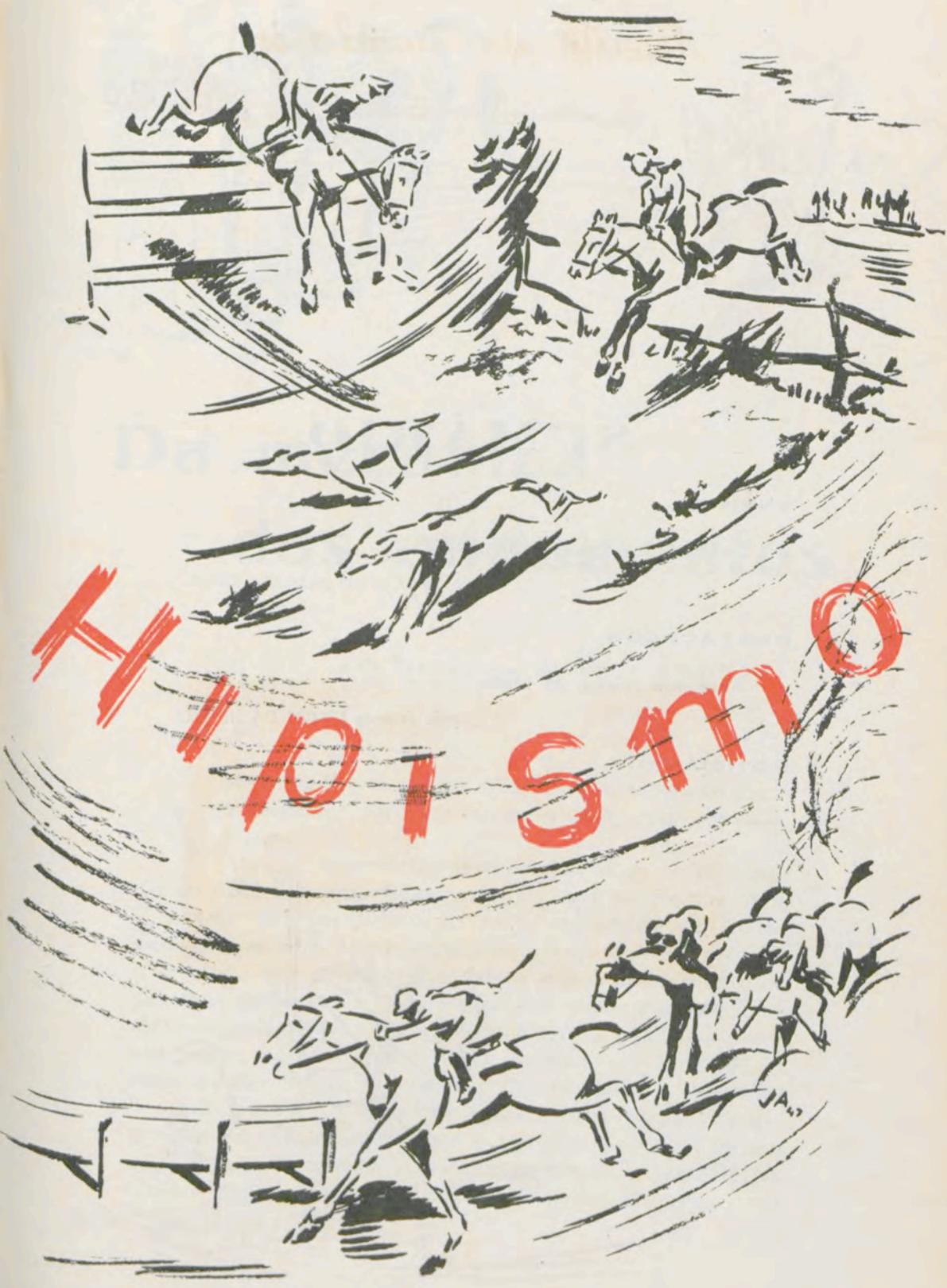
Revista da Cavalaria

Em qualquer dos casos, as tropas que marcham à retaguarda do escalão que estamos considerando encontram-se agora em condições de render os granadeiros que ocupam a P. R., elementos estes que só depois de substituídos marcharão a juntar-se aos carros do seu escalão, que em muitos casos terão partido no cumprimento de novas missões.

De tudo quanto acabámos de ver, depreende-se :

No ataque dá-se um «roulement» constante entre os carros e os granadeiros que foram criados para facilitar, completar e aumentar o avanço e sucesso conseguidos pelos carros.





HIPPISTIMO



SUMÁRIO

ENSINO:

Da mecânica dos andamentos

pelo Ten. Coronel ALMEIDA RIBEIRO

OBSTÁCULOS:

Concurso Hípico de Mafra

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA

NOTICIÁRIO:





Ensino

Da mecânica dos andamentos

pelo Ten. Coronel ALMEIDA RIBEIRO

Apresentamos com mais detalhes a mecânica do passo e do galope porque guardamos para artigo separado o trote.

Alguns comentários teremos que fazer sobre a mecânica daqueles dois andamentos por nos parecerem úteis e mesmo para justificação da nossa insistência em determinados assuntos muito especialmente no que diz respeito à actuação das pernas e das rédeas e bem assim ao acordo dos dois meios mais importantes dos quais o cavaleiro se serve para o ensino e emprego do seu cavalo. Talvez o leitor nos julgue maçador com a nossa insistência. Tratámos do emprego das rédeas, do emprego das pernas e da mecânica dos andamentos. Vamos ver agora a sua conjugação e depois do exposto é natural que o leitor se convença da sua importância no ensino. Quando tratámos do passo mereceu-nos especial atenção a formação das bases laterais e em

Revista da Cavalaria

seguida a das bases diagonais. Dissemos mesmo que o passo era uma sucessão de bases laterais e diagonais. Dissemos também que para actuar com a perna a propósito tínhamos que possuir *o sentimento do apoio dos membros anteriores*. Quando o cavalo apoia a mão direita, por exemplo, a perna direita está em fim de apoio.

É este o momento oportuno de intervenção da perna direita do cavaleiro, se necessita de actuar com ela. Não deve actuar nem antes nem depois; se actuar antes precipita o apoio da perna esquerda porque a direita levantou-se antes de tempo; se actua depois aumenta a entrada da perna direita e se esta acção se prolonga ou se produz no princípio do apoio prolonga o apoio da perna direita e demora a distinção.

Convém conhecermos bem a mecânica do passo para podermos actuar facilmente na diagonalização do passo para chegarmos ao piaffer e deste à passage, visto sermos partidários de que a passage deve sair do piaffer e não do trote porque dos andamentos naturais não deve sair qualquer ar alto.

É no apoio da mão que a perna do cavaleiro actua do mesmo lado.

Isto tanto em caminho direito como nas mudanças de direcção.

E quando se deve mudar de direcção? O cavalo a passo poisa ora uma mão ora a outra; é indiferente voltar para a esquerda quando o cavalo poisa a mão esquerda ou a mão direita?

Não. Não é, e se não vemos bem no que diz respeito às mãos vejamos pelas pernas.

A perna que está mais avançada é a perna que está em apoio, portanto, sobre essa é que deve rodar; no nosso caso a esquerda. E quando têm a perna esquerda apoiada onde estão as duas mãos?

Como o cavalo com as pernas constrói bases diagonais em atraso em relação à mão, quando apoia a perna esquerda vai apanhar a mão direita apoiada já em avanço e é nessa altura que deve voltar para a esquerda. Trabalha assim o cavalo em bases diagonais que são mais curtas em extensão e mais longas em duração. Por isso convém dar a indica-

Revista da Cavalaria

ção ao cavalo, no nosso caso, quando ele apoia a mão direita.

Isto é a explicação técnica e a rasão de ser das coisas e este assunto só interessa aos técnicos. Estavam bem arranjados aqueles que vão passear a cavalo, e tantos são, se para mudarem de direcção estavam à espera do apoio desta mão ou daquela. Isto adquire-se com o hábito e é nestes pequenos nadas que reside o tacto equestre. Há individuos que nascem com esse tacto, outros só o adquirem depois de certo tempo e a maioria anda toda a vida a cavalo e não consegue adquirir esse tacto porque ... não acredita. Este estudo visa unicamente justificar e explicar os princípios e os meios de que nos servimos no ensino do cavalo.

O cavaleiro que possui tacto equestre tem o sentimento do movimento e assim qualquer indicação pedida ao cavalo coincide com a disposição certa dos membros.

Vejamos agora o que succede com as rédeas. Diz-se, de uma maneira geral que ajuda lateral é rédea e perna do mesmo lado e ajuda diagonal rédea de um lado e perna do outro. Será assim?

Não. A ajuda só é lateral se a perna vai actuar em reforço da acção da rédea. Por exemplo: Desejo fazer sair o meu cavalo a galope para a direita com rédea esquerda e perna esquerda, a ajuda será lateral se eu abrir para o lado a rédea esquerda e essa rédea trabalhar paralelamente à coluna vertebral (rédea directa de opposição) e então a perna esquerda vem em reforço da rédea. Se o cavaleiro actuar com a rédea encostada ao pescoço do cavalo ou seja numa direcção oblíqua em relação à coluna vertebral (rédea contrária de opposição) a perna esquerda ao actuar vai de encontro à acção da rédea e estas duas acções contrárias prejudicam-se contrariando-se podendo mesmo anularem-se, não deixando de ser rédea e perna do mesmo lado e não é ajuda lateral; chama-se a esse modo de proceder *desacordo nas ajudas*.

Este exemplo no galope foi aqui metido quando estamos a tratar do passo por ser um exemplo bem frisante e um em que vemos praticar todos os dias e mais de uma vez por dia.

Assim, no caso que tratamos, esquerda voltar, damos a indicação com a rédea esquerda e o cavalo muda de direcção

Revista da Cavalaria

para a esquerda com a actuação da rédea direita: o cavalo volta sempre com a rédea contrária e a dificuldade para o cavaleiro está na gradação das actuações. Repare bem o cavaleiro e faça a experiência com um cilhão de volteio ou seja com rédeas fixas. A dificuldade de gradação do comprimento das rédeas reside no comprimento a dar à rédea de fora e não à rédea de dentro. E para maior facilidade de compreensão dê umas voltas à guia ao seu cavalo só com a rédea de dentro presa e depois vá graduando o comprimento da rédea de freio e repare bem nas dificuldades que o cavalo apresenta à medida que se encurta a rédea de fora; chega a empinar-se e a cair para trás. Alguns desastres que têm havido são devido a esse caso. E aí são mais frisantes porque as rédeas estão fixas e não há cedência nenhuma. Com o cavaleiro montado sucede o mesmo. Quando deve a rédea actuar? No fim do apoio da mão do lado para onde desejo mudar de direcção. E a razão é simples: qualquer membro só pode ser sobrecarregado quando está em apoio. Qualquer membro no ar nunca pode ser sobrecarregado.

O mesmo dissemos quando mais atrás tratámos do trabalho à guia. Para que o cavalo não puxe para fora do círculo actuamos com a guia no fim do apoio da mão do lado de dentro. A equitação necessita de muita observação e atenção reflectidas.

Quando temos que actuar com as rédeas e com as pernas qual tem a primazia, a rédea ou a perna?

A perna. E porquê? Dizem muitos que as pernas actuam antes das mãos para impulsionarem o cavalo. Nada disso. A impulsão nada tem que ver neste caso.

As pernas actuam sempre antes da mão para que as rédeas não encontrem um sistema rígido; as pernas provocam a flexão dos posteriores e a mão ao actuar encontra essa flexão.

Quando deverão actuar as rédeas no galope? Para diminuir o andamento quando as anteriores estão apoiadas; para mudar de direcção quando apoiada a diagonal associada.

O estudo da mecânica dos andamentos auxilia muito a execução de determinados exercícios e explica a sua não execução quando mal solicitada. Assim, é frequente ouvir dizer que ao empregar uma ajuda lateral na saída do galope,

Revista da Cavalaria

por exemplo, para a direita, o emprego da rédea esquerda (rédea directa de opposição) tem como efeito atrasar a espádua esquerda em relação à espádua direita. Ora isso não é assim. Quando fizemos o estudo do galope em 12 períodos verificamos que no galope para a direita, de início, a espádua esquerda está mais avançada que a direita; só no 5.º período começou a espádua direita a estar mais avançada que a esquerda. É no momento de apoio da diagonal associada que a espádua do lado do galope avança. Analisando o 6.º período verificamos que é nesse momento que se executa a passagem de mão a galope no cavalo bem equilibrado.

Verificamos também que o 1.º tempo compreende 4 períodos, o 2.º tempo os outros 4 seguintes e o 3.º tempo 3 períodos ficando o 12.º período para o tempo de suspensão.

Assim como o cavalo bem equilibrado passa de mão no 6.º período, o cavalo que está sobre as espáduas começa a passagem de mão no 9.º período.

O cavalo pode ainda passar de mão, por sua livre vontade, quando está no ar. O cavaleiro sente, neste caso, um forte esticão nos rins. A distribuição do peso do cavaleiro sobre os estribos também agora se pode apreciar e aumentar ao que já dissemos quando tratámos de galopar um cavalo.

Aí frisámos a pressão a fazer no estribo do lado de dentro e agora mais adeantados no estudo já podemos acrescentar que carregar constantemente no estribo do lado para que se galopa (direita, por exemplo) é um erro.

No ritmo do galope e em vista do seu mecanismo, a deslocação da massa a que estamos ligados, obriga-nos, no último tempo, a uma maior pressão sobre o estribo direito, pressão que devemos procurar atenuar com a aderência do joelho direito ao selim, pois é nesse tempo que o anterior direito — suporta, isolado, todo o peso da massa; sobrecarregando o membro com a nossa pressão fatigamo-lo e o cavalo para o aliviar procura (se o não faz logo) passar de mão. Para ritmar o galope essa pressão é necessária, uma ou outra vez, no momento do poisar desse membro quando o cavaleiro percebe que a massa refluíu bruscamente sobre a diagonal constituída para aliviar o impulsor — membro posterior esquerdo.

Revista da Cavalaria

Quando no galope investido (no picadeiro) à entrada da volta e no mesmo tempo de galope deve ser exercida a mesma pressão. Uma vez garantido o galope já sem a pressão indicada passa a exercer-se no membro anterior contrário para cadenciar o galope e, por consequência, elevar o ante-mão pois que a cadência obtém-se pela maior entrada do impulsor quando, como no caso presente, não há aumento de velocidade. Esta pressão dissocia momentaneamente a diagonal constituída e deixa livre o movimento do impulsor.

Isto no galope a três tempos porque no de quatro dissocia-se a diagonal e como todos os membros se levantam com os mesmos intervalos em relação uns aos outros, torna-se (a não ser no galope de velocidade) difícil ao cavalo e ao cavaleiro a execução de tal galope.

Cada membro, isoladamente, aguenta a massa o tempo que a sua mecânica lhe determina.

Exige mais sacrifícios dos posteriores (porque não pode haver galope a quatro tempos sem a elevação do ante-mão) e especialmente do posterior direito — galope para a direita.

Já que falamos em passagens de mão a galope devemos dizer que elas se baseiam na cadência do galope e o cavalo só pode cadenciar o galope quando descontraído. Como essa descontração necessita de uma duração maior ou menor de galope torna-se às vezes arriscado dar ao cavalo galopadas muito longas pelo que temos de recorrer ao trote e só começar a galopar depois do cavalo estar bem equilibrado e descontraído no trote.

Poupamos assim os membros do cavalo.

Por hoje, leitor amigo, ficamos por aqui e no próximo artigo sobre o trote voltaremos à ligação entre a mecânica e o emprego das ajudas.





Concurso Hípico de Mafra

pelo Tenente LEMOS DA SILVEIRA

Foi na primeira quinzena de Maio que este ano se realizou o Concurso Hípico Oficial de Mafra — o VIII de uma série posta em execução, com esforço muito de apreciar, pelo Depósito de Remonta. Com esforço que revela a grande capacidade da entidade organizadora, porque o público — seja o certame em Maio ou em Setembro — continua a não corresponder ao interesse daquele estabelecimento militar. E este factor tão importante, a falta de espectadores — que é preciso resolver por qualquer processo! — faz com que o certame esteja longe ainda de atingir a sua forma definitiva de «grande concurso»...

A data escolhida — antes do Concurso de Lisboa — teve o maior interesse, servindo estas provas de treino calmo e sereno para as agitadas competições internacionais que se lhes seguiram. No entanto, para que elas se convertam em benefício indiscutível, parece-nos útil que haja um acordo prévio e concreto entre as duas organizações sobre o género de percursos a utilizar (nesta época a diferenciação foi nítida: em Mafra obstáculos isolados, em Lisboa obstáculos combinados) passando então este primeiro concurso a ter um cunho de preparação que, de certo, nenhum cavaleiro de obstáculos deixará de aproveitar. Vamos seguir esta orientação em 1948?

Um pormenor de que discordamos: o programa agrupou as mesmas provas da temporada anterior, disputadas por

Revista da Cavalaria

idêntica ordem... e até os traçados foram inspirados fielmente nos do ano passado. Ora isto dá ao concurso um aspecto banal e uniforme — uma espécie de plagiato! — que, na realidade, é preciso evitar. Quase todas as pequenas imperfeições existentes no Concurso Hípico de Mafra são legitimamente desculpáveis, atendendo ao meio hostil em que trabalham os organizadores; mas a falta de originalidade, por exemplo, nada tem que ver com a escassês das bancadas...

Por outro lado, essa falta de diferenciação de ano para ano facilita extraordinariamente a nossa missão — há quantas épocas recebemos, sucessivamente, o encargo de fazer esta crónica? — visto a crítica ter de assentar, necessariamente, no que já escrevemos a seu tempo na *Revista da Cavalaria* e no jornal desportivo *A Bola*. E assim, organização, provas, percurso e terreno — sem evolução e, portanto, assuntos já debatidos. Até o tempo, para não variar, esteve agreste e pouco firme, como se fosse Outono...

Resta-nos, portanto, falar dos concorrentes — pois embora os cavaleiros sejam sempre mais ou menos os mesmos, com alguns novos com futuro à mistura, a forma dos cavalos é que oscila de maneira ostensiva e clara.

Dentro do grupo de montadas consideradas «virtuosas» estiveram em evidência: *Raso* (Correia Barrento), *Tete* e *Zuari* (José Carvalhosa), *Optus* e *Xerês* (Helder Martins), *Refused* e *Gasa* (Henrique Calado), *Ebro* (Marquês do Funchal), *Squalus* (José Beltrão), *Tobruck* (António Spínola) e *Belver* (Rodrigo da Silveira).

Gostámos igualmente, de ver em acção *Joalheiro* e *Clíper* (Barros e Cunha), *Marvão* (José Morais), e *Benguela* (Farrusco Júnior). Também alguns irlandeses começaram a marcar a sua «presença» firme: *Alcoa* (Correia Barrento), *Bajone* e *Ribamar* (Guedes Campos), *Sacato* e *Alviela* (Duarte Silva), *Kaó* (Pereira de Almeida), *Namuli* (Rhodes Sérgio). E embora com menores possibilidades de momento, *Royal Duck* (Emiliano Fernandes), *Evelyne* (Barros e Cunha), *Mufilo* (Almeida Santos), *Cercal* (Rangel de Almeida), e *Ourique* (Joaquim Leote).

Finalmente — e não podíamos deixar de expressar a nossa satisfação por ver aparecer cavalos de raça nacional com esplêndidos recursos! — debutaram neste concurso quatro nacionais que consideramos sólidas esperanças: *Phoebus* (João

Revista da Cavalaria

Moura), *Estemido* (Milho Ferro), *Espadinho* (Joviano Ramos) e *Tamel* (Fonseca Lage).

... E aqui termina o que de mais flagrante nos forneceu a oitava «edição» do Concurso Hípico Oficial de Mafra ...

RESULTADOS

«Prova Omnium — 1.^a Série»

			Pontos	Tempos
1. ^o	800\$00	<i>Alcoa</i>	Correia Barrento	0 1 33
2. ^o	500\$00	<i>Adriático</i>	Rodrigues de Carvalho	0 1 35 ² / ₅
3. ^o	400\$00	<i>Rovuma</i>	Henrique Vaz	0 1 48
4. ^o	300\$00	<i>Bazópio</i>	Freire de Andrade	3 2 02
5. ^o	200\$00	<i>Aprendiz</i>	Kaulza de Arriaga	3 ³ / ₄ 2 04 ³ / ₅
6. ^o	200\$00	<i>Alviela</i>	Duarte Silva	4 1 30 ¹ / ₅
7. ^o	200\$00	<i>Namuli</i>	Rhodes Sérgio	4 1 37
8. ^o	200\$00	<i>Kaó</i>	Pereira de Almeida	4 1 38
9. ^o	200\$00	<i>Rex</i>	Abílio Ferro	4 1 38 ³ / ₅
10. ^o	200\$00	<i>Mofregoli</i>	Pinho Canelhas	4 1 40 ³ / ₅

«Prova Omnium — 2.^a Série»

1. ^o	1.000\$00	<i>Gaza</i>	Henrique Calado	0 1 28 ² / ₅
2. ^o	700\$00	<i>Refused</i>	Henrique Calado	0 1 32
3. ^o	500\$00	<i>Tete</i>	José Carvalhosa	0 1 32 ⁴ / ₅
4. ^o	400\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	0 1 34 ³ / ₅
5. ^o	300\$00	<i>Quer-Hoje</i>	Milho Ferro	0 1 36
6. ^o	200\$00	<i>Marvão</i>	José Moraes	0 1 41 ⁴ / ₅
7. ^o	200\$00	<i>Xerez</i>	Helder Martins	0 1 46 ¹ / ₅
8. ^o	200\$00	<i>Quadrante</i>	Carvalho Simões	3 ¹ / ₄ 2 03
9. ^o	200\$00	<i>Brioso III</i>	Miranda Dias	4 1 28
10. ^o	100\$00	<i>Segur</i>	Miranda Dias	4 1 31 ⁴ / ₅
10. ^o	100\$00	<i>Congo</i>	Guedes Campos	4 1 31 ⁴ / ₅

«Prova Nacional»

1. ^o	1.200\$00	<i>Amok</i>	Alves Pereira	0 1 48 ¹ / ₅
2. ^o	800\$00	<i>Espadinho</i>	Joviano Ramos	0 1 51
3. ^o	500\$00	<i>Xarão</i>	Lopes dos Santos	0 1 51 ¹ / ₅
4. ^o	300\$00	<i>Joalheiro</i>	J. Barros e Cunha	0 1 55 ² / ₅
5. ^o	200\$00	<i>Namir</i>	Pascoal Rodrigues	3 ¹ / ₄ 1 56 ³ / ₅

Revista da Cavalaria

				Pontos	Tempos
6.º	200\$00	<i>Vencedor</i>	Fonseca Lage	4	I 45
7.º	200\$00	<i>Quer-Hoje</i>	Milho Ferro	4	I 45 ⁴ / ₅
8.º	200\$00	<i>Ebro</i>	Marquez do Funchal	4	I 47 ² / ₅
9.º	200\$00	<i>Squalus</i>	José Beltrão	4	I 49 ³ / ₅
10.º	200\$00	<i>Cliper</i>	J. Barros e Cunha	4	I 50 ² / ₅

«Prova Estrangeiros»

1.º	1.200\$00	<i>Royal Duck</i>	Emiliano Fernandes	0	I 46 ³ / ₅
2.º	800\$00	<i>Alcoa</i>	Correia Barrento	0	I 48 ¹ / ₅
3.º	500\$00	<i>Belver</i>	Rodrigo da Silveira	0	I 48 ⁴ / ₅
4.º	300\$00	<i>Segur</i>	Miranda Dias	0	I 51 ⁴ / ₅
5.º	200\$00	<i>Sol</i>	Pessoa Cardoso	0	I 54 ¹ / ₅
6.º	200\$00	<i>Don</i>	J. Granate	0	I 56 ² / ₅
7.º	200\$00	<i>Optus</i>	H. Martins	0	2 01 ³ / ₅
8.º	200\$00	<i>Marvão</i>	José Morais	0	2 06
9.º	200\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	4	I 42
10.º	200\$00	<i>Gaza</i>	Henrique Calado	4	I 44 ² / ₅

«Prova Escola P. de Infantaria»

1.º	800\$00	<i>Phoebus</i>	Herculano de Moura	0	I 40 ³ / ₅
2.º	500\$00	<i>Ambriz</i>	Craveiro Lopes	0	I 47 ¹ / ₅
3.º	400\$00	<i>Joalheiro</i>	J. Barros e Cunha	0	I 48 ³ / ₅
4.º	300\$00	<i>Rovuma</i>	Henrique Vaz	¹ / ₄	I 5 ¹ / ₅
5.º	200\$00	<i>Sacato</i>	Duarte Silva	3	I 48 ⁴ / ₅
6.º	200\$00	<i>Namuli</i>	Rodes Sérgio	4	I 36 ⁴ / ₅
7.º	200\$00	<i>Ursus</i>	Correia de Freitas	4	I 40 ³ / ₅
8.º	200\$00	<i>Xeque</i>	Sirgado Maia	4	I 41
9.º	200\$00	<i>Cercal</i>	Rangel de Almeida	4	I 41 ¹ / ₅
10.º	200\$00	<i>Rex</i>	Abílio Ferro	4	I 41 ² / ₅

«Prova Ministério da Guerra «Grande Prémio»

1.º	3.000\$00	<i>Tete</i>	José Carvalhosa	0	I 34 ² / ₅
2.º	2.000\$00	<i>Raso</i>	Correia Barrento	0	I 36 ¹ / ₅
3.º	1.000\$00	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0	I 39 ⁴ / ₅
4.º	700\$00	<i>Xerez</i>	Helder Martins	0	I 45 ⁴ / ₅
5.º	500\$00	<i>Tobruck</i>	António Spínola	¹ / ₂	I 49 ¹ / ₅
6.º	400\$00	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	4	I 33
7.º	300\$00	<i>Gaza</i>	Henrique Calado	4	I 35 ² / ₅
8.º	300\$00	<i>Douro</i>	Duarte Silva	4	I 35 ³ / ₅
9.º	300\$00	<i>Segur</i>	Miranda Dias	4	I 36 ⁴ / ₅
10.º	300\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	4	I 37

Revista da Cavalaria

«Prova «Caça»

				Pontos	Tempos
1.º	1.200\$00	<i>Abrunho</i>	Henrique Calado	0	(a) { I 35 1/5
2.º	800\$00	<i>Ebro</i>	Marquez do Funchal	0	
3.º	500\$00	<i>Alcoa</i>	Correia Barrento	0	I 36
4.º	300\$00	<i>Xeque</i>	Sirgado Maia	0	I 36 2/5
5.º	200\$00	<i>Abandonado</i>	Romeiras Júnior	0	I 39 1/5
6.º	200\$00	<i>Benguela</i>	Farrusco Júnior	0	I 40 3/5
7.º	200\$00	<i>Joalheiro</i>	J. Barros e Cunha	0	I 41 1/5
8.º	200\$00	<i>Castanho</i>	Fernando Cavaleiro	4	I 43 2/5
9.º	200\$00	<i>Alviela</i>	Duarte Silva	0	I 44 1/5
10.º	200\$00	<i>Vencedor</i>	Fonseca Lage	4	I 46 2/5
11.º	200\$00	<i>Refused</i>	Henrique Calado	4	I 47 4/5
12.º	200\$00	<i>Clíper</i>	J. Barros e Cunha	4	I 48
13.º	200\$00	<i>Don</i>	José Granate	4	I 48 2/5
14.º	200\$00	<i>Zuari</i>	José Carvalhosa	8	I 48 4/5
15.º	200\$00	<i>Xadrez</i>	L. Barros e Cunha	4	I 49 2/5

«Prova «Despedida»

1.º	500\$00	<i>Congo</i>	Guedes Campos	0	I 25
2.º	300\$00	<i>Ribamar</i>	Guedes Campos	0	I 26 3/5
3.º	200\$00	<i>Guadiana</i>	Lemos da Silveira	0	I 32 3/5
4.º	200\$00	<i>Baril</i>	Cruz Azevedo	0	I 32 4/5
5.º	200\$00	<i>Campino</i>	Limpo Serra	0	I 38 4/5
6.º	200\$00	<i>Barboto</i>	Travassos Lopes	0	I 41 1/5
7.º	200\$00	<i>Xadrez II</i>	M. de Figueiredo	0	I 42
8.º	200\$00	<i>Académico</i>	Travassos Lopes	3	I 50 2/5
9.º	200\$00	<i>Beduino</i>	Almeida Santos	4	I 23 4/5
10.º	200\$00	<i>Ourique</i>	Joaquim Leote	4	I 26 2/5

«Prova «Taça de Honra»

1.º	Taça	<i>Optus</i>	Helder Martins	0	58 3/5
2.º	Taça	<i>Squalus</i>	José Beltrão	0	58 4/5
3.º	Taça	<i>Alcoa</i>	Correia Barrento	4	55 1/5

«Prova Sargentos»

1.º	300\$00	<i>Voisin</i>	1.º S. Valentim Santos	I 26
2.º	200\$00	<i>Queza</i>	2.º S. Matos Silva	I 27 3/5
3.º	150\$00	<i>Terror</i>	2.º S. Manuel Ramos	I 27 4/5
4.º	100\$00	<i>Bemposta</i>	1.º S. Mamede Guerra	I 36 1/5
5.º	50\$00	<i>Jovita</i>	Sarg.-Aj. Rosa e Cunha	I 40
5.º	50\$00	<i>Urano</i>	Sarg.-Aj. Pimenta	I 40

(a) Barrage 37 2/5 e 40 2/5.

Noticiário 7A 67

Moçambique

* Com a participação de uma forte equipa de cavaleiros da União Sul-Africana, realizou-se nos dias 26, 27 e 28 de Julho p. p., no campo de Summershield (Lourenço Marques), um movimentado Concurso Hípico. Apresentamos os resultados:

1.º Dia

Prova «Omnium»

1.º Ten. F. Moreno; 2.º Ten. C. Gonçalves; 3.º Alf. V. Porto;
4.º Ten. S. Costa; 5.º Ten. Banazol; 6.º Ten. S. Costa; 7.º Mr. P. H. Fletcher.

Prova «Lourenço Marques»

1.º Ten. Banazol; 2.º Alf. V. Porto; 3.º Mr. Grayston; 4.º Ten. F. Moreno; 5.º Mr. Grayston; 6.º Ten. C. Gonçalves; 7.º Ten. M. Brito.

2.º Dia

Prova «Taça de Honra»

1.º Ten. C. Gonçalves; 2.º Ten. Banazol; 3.º Mr. Frank Fernandes.

Prova «Caça»

1.º Alf. V. Porto; 2.º Ten. Banazol; 3.º^{as} Mr. Grayston e Ten. F. Moreno; 5.º Mr. P. H. Fletcher; 6.º Miss Gene Park; 7.º Mr. Frank Fernandes.

3.º Dia

Prova «Grande Prémio»

1.º Ten. Banazol; 2.º Ten. C. Gonçalves; 3.º Alf. V. Porto; 4.º Mr. Grayston; 5.º Ten. S. Costa; 6.º Ten. M. Brito; 7.º Mr. Grayston.

Revista da Cavalaria

Prova «Despedida»

1.º Alf. V. Porto; 2.º Mr. N. Finley; 3.º Mr. Whitehouse; 4.º Ten. Banazol; 5.º Mr. Artur Mendes; 6.º Mr. N. Finley.

Ao apreciar as classificações, em pormenor, podemos afirmar que, sem discussão, os cavaleiros portugueses marcaram nítida superioridade sobre os representantes sul-africanos. Um abraço de parabens aos camaradas dos Dragões!

Espanha

* No «Prémio Ayuntamiento», corrido em Madrid (Junho p. p.), deu-se um caso pouco frequente — e que, portanto, convém esclarecer.

A corrida foi ganha por *Saudin*, ocupando o segundo lugar *Verbal Message*.

Ambas as éguas pertencem ao mesmo proprietário, que — usando um legítimo direito — determinou que ganhasse o animal que lhe convinha. Todos os espectadores viram a dificuldade que teve *Saudin* para triunfar... e o trabalho que deu a conter *Verbal Message*. E, assim, alguns apostantes julgaram-se afectados nos seus interesses. Esqueceram, porém, os reclamantes o artigo 63 do «Código de Corridas» que diz: «Quando um proprietário faz correr vários cavalos na mesma corrida, tem liberdade de ganhar com o que mais lhe convenha».

Para mais, o proprietário teve o cuidado de indicar aos jogadores o cavalo com que pretendia ganhar. O costume estabelecido é pôr bandas sobre as cores, nos jockeys dos cavalos com que não se pretende triunfar, e levar o que se chama primeiras cores da coudelaria (isto é, as cores sem banda alguma) no jockey do cavalo cuja vitória se deseja. Ora foi *Saudin* que correu com as primeiras cores da «cuadra»...

Concluindo: o «Código de Corridas» concede ao proprietário o direito de ganhar com o cavalo que mais lhe convenha, e o «Regulamento da Aposta Mútua» estabelece, também, que tem liberdade absoluta de ganhar com o que queira. Ambas as legislações são amplamente explícitas sobre este pormenor.

Saudin obteve uma vitória «por deferência», sem dúvida; mas absolutamente legal. E os reclamantes apenas têm a queixar-se de não sabermos interpretar a linguagem hípica!

Inglaterra

* A famosa «Gold Cup», corrida no maravilhoso hipódromo de Ascot, foi ganha este ano pelo cavalo francês *Souverain* — um animal que já tem renome universal.

Revista da Cavalaria

O favorito era *Chanteur II*, considerado hoje o cavalo mais caro do mundo, comprado recentemente em França por um «bookmaker» londrino, e que conta no seu activo — aos cinco anos — três vitórias em pistas francesas, incluindo o «Grande Prémio» de Tremblay, e em Inglaterra a «Winston Churchill Stakes» e a «White Rose Stakes», ambas no hipódromo de Hurst Park (Londres), e mais a «Coronation Cup», em Epsom, na semana do «Derby». Esta época não havia sido batido. *Souverain*, ganhador o ano passado do «Grande Prémio» de Paris, do «Prix Royal Oak» (St. Leger francês) e do «King George VI Stakes», na reunião outonal de Ascot, era considerado o segundo favorito.

Pois a vitória pertenceu a *Souverain*, com quatro cumprimentos sobre *Chanteur, II*, sendo *Field Day* (pilotado por Gordon Richards) terceiro, a três cumprimentos. E diz a crítica que estes 4.000 metros foram a tarefa mais fácil do esplêndido cavalo... O avô de *Souverain*, *Massine*, ganhou também a «Taça de Ouro» de Ascot em 1924.

A propósito deste categorizado hipódromo: cada vez que vejo o nome de Ascot, lembro-me do roubo da «Gold Cup» — que aconteceu em 1909! Não sei se o leitor conhece a história, e portanto, ela aqui vai:

Sucedeu que nesse ano, na tarde da famosa corrida, o polícia que estava de guarda junto da vitrine onde refulgia o precioso trofeu foi abordado por um inspector da corporação que lhe disse para retirar visto que ele próprio queria custodiar a taça. O polícia, que se encontrava sozinho no «paddock», pois nessa altura já toda a gente procurava sítio para ver a prova, obedeceu encantado... e foi também assistir à corrida. Quando o vencedor foi conduzido à pesagem, deu-se conta do roubo. A taça havia desaparecido para sempre. A taça e aquele «inspector» de uniforme que, zelosamente, se havia prontificado a vigiar o áureo metal!

Os C. H. I. O. disputados este mês

CASCAIS (4 A 14 DE SETEMBRO)

PRAGA (20 A 25 DE SETEMBRO)

Leonor Silveira

Jornaes revistas livros

COMBATE DE RUAS

pelo Capitão ROQUE D'AGUIAR

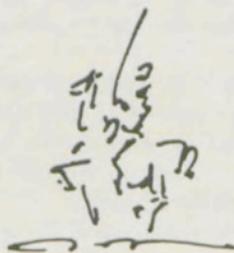
Temos presente o livro «*Combate de Ruas*» da autoria do Capitão de cavalaria Roque d'Aguiar, publicado em 1943.

Por motivos estranhos à vontade da direcção da Revista, só agora fazemos referência à obra, que já se encontra consagrada no meio militar, o que simplifica a nossa missão, tão tardiamente cumprida.

As inúmeras transcrições da obra que temos notado em conferências e trabalhos de camaradas, são penhor seguro da nossa afirmação.

A «*Revista da Cavalaria*» felicita o autor que muito contribuiu com a publicação deste trabalho para a actualização profissional dos nossos quadros subalternos, e agradece a oferta do exemplar enviado.

A. S.





A NOVA ORGANIZAÇÃO DA DIVISÃO DE INFANTARIA E DA DIVISÃO BLINDADA DO EXÉRCITO NORTE AMERICANO

O Alto Comando norte americano aprovou recentemente a nova organização das Divisões de Infantaria e das Divisões blindadas, quanto à sua composição e doutrina de emprego. Esta nova organização está baseada nas conclusões tiradas dos combates havidos em todos os teatros de operações e é também reflexo do acordo entre o Conselho de generais do teatro de operações europeu e das conferências realizadas na última primavera sobre Infantaria, Artilharia e Forças blindadas. Com ela pretendeu-se criar uma unidade capaz de combater independentemente, dotada de uma potência de fogos sem precedentes.

O novo sistema estabelece que todas as Divisões do Exército devem sujeitar-se a esta organização, com a adaptação de modificações e reduções de pessoal e material às manobras de tempo de paz, que se disporão para cada caso.

Divisão de Infantaria — As principais reformas introduzidas na nova Divisão de Infantaria são as seguintes:

- 1.º Aumenta-se a Divisão num Batalhão de carros, que não tinha.
- 2.º Destina-se-lhe um Batalhão de Armas anti-aéreas, de que carecia.
- 3.º Aumentam-se para seis as peças das Baterias de obuses de 105 e 155 milímetros da Artilharia Divisionária.
- 4.º Dota-se o Regimento de Infantaria de uma Companhia de Carros de Combate e retiram-se-lhe as Companhias de canhões anti-carro e de canhões de Infantaria.
- 5.º Reduz-se a Secção de Infantaria de doze para nove homens.
- 6.º Aumenta-se ao Batalhão de Engenharia uma Companhia e um Pelotão de pontoneiros.

Artilharia divisionária — A Artilharia da Divisão de Infantaria continua tendo três Grupos de obuses de 105 milímetros e um de 155, mas cada Bateria tem agora seis peças, em vez de quatro. Continuar-se-á utilizando o actual material rebocado até que se possam pôr em serviço as peças sobre reparo de auto-propulsão.

Como consequência do plano geral de unificar a artilharia de campanha e a de costa numa só arma, o Grupo de Artilharia anti-aérea que

Revista da Cavalaria

se destina à Divisão (que pertencia à de costa), passa agora a fazer parte da Artilharia divisionária. Este grupo estará equipado com viaturas de metralhadoras quádruplas de 12,7 milímetros e outras de canhões duplos de 40 milímetros.

A Artilharia divisionária em pé de guerra compreende 228 oficiais, e 3257 homens, distribuídos da seguinte forma:

- Comando, com 22 oficiais e 116 homens.
- Grupo de canhões anti-aéreos, com 38 oficiais e 690 homens.
- Grupos de Artilharia ligeira, com 43 oficiais e 597 homens.
- Grupos médios ou semi-pesados, com 32 oficiais e 599 homens.
- Destacamento sanitário, com 7 oficiais e 61 homens.

A reforma mais notável consiste em destinar 7 oficiais às Baterias de Artilharia ligeira. Os oficiais aumentados em cada bateria serão observadores avançados, tanto nas operações terrestres como nas anfíbias.

O *Regimento de Infantaria* na nova Divisão compreende:

- uma Companhia de Comando.
- três Batalhões, cada um com uma Companhia de Comando;
- uma Companhia de Armas pesadas e três Companhias de fusileiros;
- uma Companhia de Serviços;
- uma Companhia de Carros de Combate (aparte da Companhia de Comando e das três Companhias de combate do Batalhão de carros divisionário);
- uma Companhia de morteiros pesados de 106,7 milímetros;
- uma Companhia de Saúde.

Esta nova organização elimina as Companhias de anti-carros e as de canhões de infantaria, assim como a Companhia de transporte de feridos que fazia parte do antigo Batalhão ou Grupo de Saúde.

Carros de Combate — O facto de aumentar os carros de combate (e os anti-aéreos), destinando-os orgânicamente à Divisão de Infantaria, é consequência das observações feitas durante a segunda guerra mundial, em que era normal aumentar estas Unidades às Divisões, julgando-se lógico que se são uma arma essencial no combate devem pertencer permanentemente à Divisão.

Deve-se notar que se destinam à Divisão seis Companhias de carros de combate, o que é uma quantidade dupla da que se empregava durante a segunda guerra mundial.

Assim, há uma Companhia de carros em cada um dos Regimentos de Infantaria, mais um Batalhão de carros divisionário.

Todas estas Companhias estão dotadas de carros M-26 «General Pershing», armados com canhão de 90 milímetros.

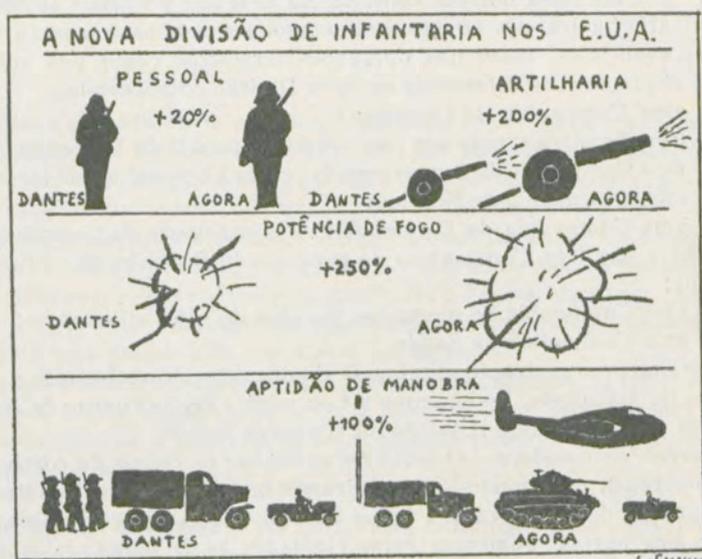
Engenharia — Durante a última guerra necessitava-se normalmente de uma Companhia de Engenharia por cada Regimento de Infantaria. Como, desde que se empregassem assim as três Companhias de Engenharia em apoio da Infantaria, não ficasse nenhuma disponível para realizar outros trabalhos próprios desta Arma, criou-se uma quarta Companhia no Batalhão, permitindo-se assim que cada Regimento de Infantaria conte com uma Companhia de Engenharia, ficando sempre uma disponível para outras missões.

Revista da Cavalaria

O Pelotão de pontoneiros que agora pertence ao Comando da Companhia de Serviços, equipada com material apropriado, aumenta ainda mais a flexibilidade tática da Divisão.

O Batalhão ou Grupo de Saúde foi modernizado na nova organização. Para o melhor funcionamento do Serviço, os Pelotões de maqueiros da antiga Companhia de transporte de feridos destinaram-se aos Regimentos de Infantaria e os seus Pelotões de ambulâncias foram reorganizados, formando uma Companhia de ambulâncias.

Outras modificações — O antigo Comando de tropas especiais foi suprimido. A polícia militar foi aumentada até formar uma Companhia.



Cria-se uma Companhia de recrutamento dirigida por 7 oficiais, auxiliados por 31 homens, cuja missão é dar instrução militar aos contingentes de recrutas que a Divisão recebe. O número de aviões de ligação foi aumentado, de dez, que tinha na última guerra, para dezasseis; os seis aumentados destinam-se um a cada Regimento de Infantaria e os outros três ao Quartel General da Divisão. Destinam-se guarnições de radar ao Comando da Artilharia divisionária e aos Regimentos de Infantaria, com o fim de que possam localizar a artilharia inimiga e morteiros. Também se incluem no novo armamento da Divisão quarenta e dois canhões sem recuo de 75 milímetros e oitenta e um de 57 milímetros.

Divisão blindada — A nova Divisão blindada compõe-se de três Regimentos de igual potência. Em vez de constar de dois Regimentos A e B, e outro mais pequeno R de reserva, tem agora três Regimentos iguais: A, B e C.

Revista da Cavalaria

A experiência adquirida na guerra ensinou que na Divisão blindada, a proporção de Infantaria era insuficiente. Para o remediar aumenta-se um Batalhão completo de Infantaria à Divisão, e cada um dos já existentes mudou a sua composição, passando de três Companhias de atiradores granadeiros, a quatro. Isto aumentou o número de Companhias de atiradores granadeiros de nove a dezasseis no total da Divisão.

A Secção de Infantaria na Divisão blindada reduz o número dos seus homens de doze a nove, e mais um que é o condutor da viatura que a transporta.

Destina-se à Divisão blindada um Batalhão de carros pesados, e, tal como os Batalhões de carros médios, é composto de três companhias de quatro pelotões cada uma, desta forma se assemelhando ao Batalhão de Carros da Divisão de Infantaria.

As 530 viaturas para transportar a Infantaria desta Divisão são agora do tipo de lagarta em vez dos utilizados até agora, que eram do tipo misto de rodas e lagarta.

A Divisão perde 28 carros ligeiros, mas ganha 130 carros médios.

A Divisão disporá também de uma Companhia de pontes, mais uma Companhia para o Batalhão de Engenharia, um Batalhão de reabastecimentos affecto ao Quartel General, uma companhia de reabastecimentos e uma Companhia de Serviços. Uma grande diferença dá-se também no Batalhão de Caçadores de Carros, cuja missão será desempenhada pelo Batalhão de carros com os seus canhões de 90 milímetros.

A Artilharia da Divisão blindada foi aumentada num Grupo de obuses de 155 milímetros, composto de 18 peças sobre reparo de auto propulsão. Terá também a Divisão um Grupo anti-aéreo, que compreende 64 peças sobre reparo de auto-propulsão, divididos por igual número em metralhadoras quádruplas e canhões duplos de 40 milímetros.

Os três grupos ligeiros da Artilharia divisionária terão cada um 18 obuses de 105 milímetros sobre reparo de auto-propulsão.

Resumindo, foram aumentadas em um quinto as forças da Divisão de Infantaria, triplicou-se o número das armas da Artilharia e mais que triplicada foi a potência de fogo. O efeito do choque, a potência combativa, a flexibilidade e a mobilidade táctica foram notavelmente aumentados.

A Divisão de Infantaria norte americana, além disso, no futuro, não será somente anfíbia. Será «trifíbia», capaz de rápidos movimentos em terra, mar ou ar.

Da Revista **The Field Artillery Journal**.

Tradução de «Ejército»

P. R.

AO LEVANTAR DO PANO



Nas páginas da nossa Revista é publicada hoje a peça «O Sonho do Cavaleiro» da autoria do nosso camarada o Major Carlos Chaby.

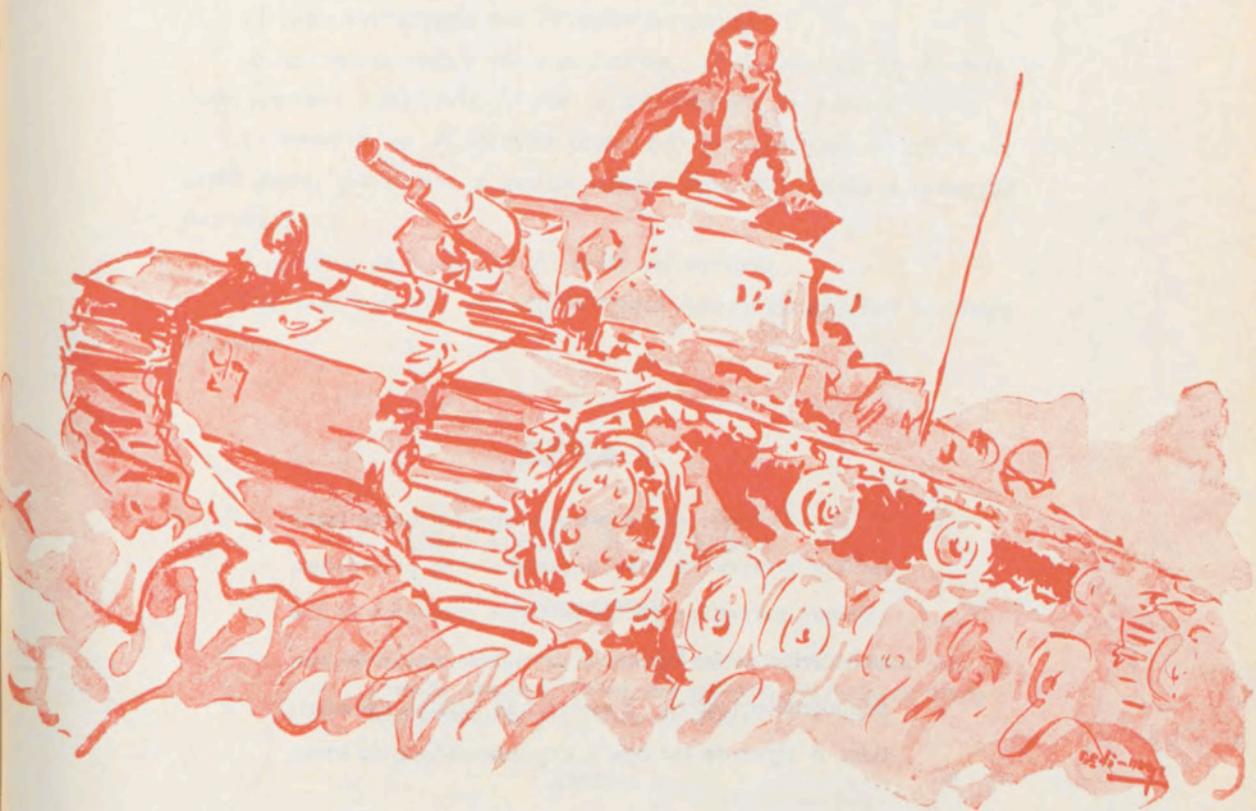
Oficial de nome de família consagrado no palco português, possuidor de intelecto privilegiado e de particular aptidão para o teatro, é autor de vários trabalhos similares, em que o seu ardente coração de cavaleiro sempre marcou uma personalidade de eleição.

Os unânimes aplausos nas sucessivas representações da peça efectuadas no Regimento de Cavalaria 7, são penhor seguro, de que o autor mais uma vez atingiu plenamente o objectivo que se propôs atingir ao conceber o seu «Sonho do Cavaleiro» — difundir entre os jovens recrutas o conhecimento das glórias das épocas passadas e estimular o nosso brio de cavaleiros e de portugueses.

A peça foi compreendida e devidamente sentida. Os corações do jovem recruta e do velho general, vibraram sincronizados ao ritmo patriótico do coração ardente do autor.

Eis a apresentação da peça que a Revista da Cavalaria hoje publica, convencida de que divulgando-a provocará a sua representação nos improvisados palcos das modernas unidades moto-mecânicas da Arma, o que muito contribuirá para elevar o grau de educação espiritual da moderna cavalaria.

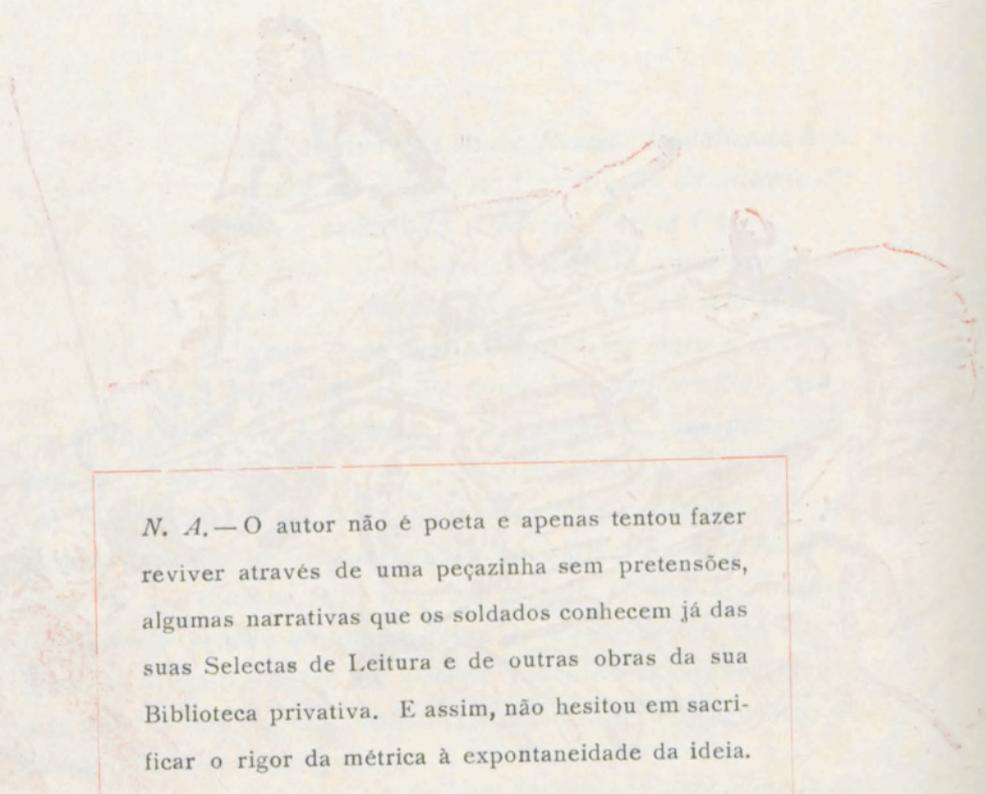




SONHO DO CAVALEIRO

ORIGINAL, EM VERSO, EM 1 ACTO

pelo Major CARLOS CHABY



N. A. — O autor não é poeta e apenas tentou fazer reviver através de uma peçazinha sem pretensões, algumas narrativas que os soldados conhecem já das suas *Selectas de Leitura* e de outras obras da sua Biblioteca privativa. E assim, não hesitou em sacrificar o rigor da métrica à espontaneidade da ideia.

Revista da Cavalaria

A cena representa um bivaque no campo.

À E. uma tenda de campanha. À D. um carro de combate (poderá constituir já por si um pedaço do palco).

O cenário ao F. deverá poder abrir-se pelo meio, correndo cada parte para um e outro lados, para dar vista a cenários posteriores.

É noite e próximo já da hora de silêncio.

Ouve-se o toque de recolher pela banda de clarins. — Abre o pano.

CENA 1.^a

GRANADEIRO E CARRISTA

GRANADEIRO

(Entra equipado, com bastante poeira e dando mostras de grande cansaço. Desce, em silêncio, até junto da tenda e tira a mochila que coloca no chão).

CARRISTA

(Aparece na torre do carro, donde examina atentamente o Granadeiro, por instantes) — Depois, em ar de troça.

— Então... cansadinho?...

GRANADEIRO

— Que palavras tão ternas!...
Tu fazes troça?!... — Pois quase não sinto as pernas!
— O exercício d'hoje foi deveras violento!
Se assim continuar, apanho um esfalfamento!

CARRISTA

Pudera, sempre a correr atrás dos carrinhos...

GRANADEIRO

Pois é... — Vocês lá dentro, bem repimpadinhos...
A gente abre o caminho, correndo esfalfados!...

Revista da Cavalaria

CARRISTA

Olha «a garganta»! — Vocês marcham abrigados
Connosco e lá dão um tirinho, por favor ...
Mas chega a altura, carrega-se o acelerador ...
Inté parece que se vóa pelo caminho! ...
— Vocês ficam então lá p'ra trás ... — Adeusinho! ...

GRANADEIRO

Mas inda chegamos a tempo de ocupar
O terreno conquistado, para o guardar! ...
— A vossa velocidade e essa tal couraça,
Sem nós, para nada servem! ... — É só chalaça!

CARRISTA

Mas nós conquistamos! ... — Sempre é 'ma outra vista ...

GRANADEIRO

Mas a gente é que torna firme essa conquista!

CARRISTA

Olha a grande honra! ... — Vocês andam aos caídos,
E ainda por cima são mal agradecidos! ...
— Fazemos toda a papinha, como rancheiros,
E «óspois» ... — Queiram servir-se Sores Granadeiros! ...

CENA 2.^a

OS MESMOS E SARGENTO

SARGENTO (*entrando*)

Cá voltam vocês, outra vez, a discutir ...

CARRISTA

É aqui o Sor Granadeiro a presumir ...

GRANADEIRO

Ele, o Carrista, é que se não cansa de «armar» ...
Mas eu não me calo e hei-de sempre afirmar:
Tropa marcante, o Granadeiro! — A tropa apeada!

Revista da Cavalaria

CARRISTA

Tem piada, lá isso tem! ... Mas não marca nada!

SARGENTO

Vai tocar a silêncio ... Vamos sossegar!
E olhem que a um acordo não podem chegar! ...
É antiga essa discussão, no mundo inteiro ...
Vem já do tempo do «infante» e do «cavaleiro» ...

(Durante esta fala do Sargento, o Carrista e o Granadeiro vão-se deitando na tenda).

CARRISTA *(já bocejando, por vezes)*

Uma coisa gostava de saber ... Realmente
O papel dos «carros» seria antigamente
O dos homens a cavalo?! ... — Frete tremendo!

SARGENTO

Pois bem! ... — Os Avós-cavaleiros vai tu vendo
Em sonhos ... — Eu também me marcho a sossegar ...
E não me chegará o tempo ... p'ra sonhar *(sai pela D.)*

CENA 3.^a

GRANADEIRO e CARRISTA *(já adormecidos)*

CARRISTA *(como a sonhar alto)*

Acelera! ... Em «prise»! ... Ai motor potente! ...
— A cavalo ... De espada ... — Já é ser valente! ...

(De dentro de bastidores, ouve-se o toque de silêncio).

UMA VOZ *(de dentro de bastidores)*

Sossega, meu Cavaleiro de Portugal!
Em sonho, aprenderás o valor, sem igual,
Dos teus antepassados! ... Ergue-lhes um templo
Em teu coração, p'ra que te sirva de exemplo! ...

(Pausa)

Revista da Cavalaria

Portugal e São Jorge! — É o grito de guerra!
Cavaleiro-Templário, vem do Céu à terra!

(Abre-se o cenário de F., pelo meio, correndo para um e outro lados, dando vista à aparição, como entre as nuvens, do «Cavaleiro-Templário»).

CENA 4.^a

OS MESMOS e CAVALEIRO

CAVALEIRO

Portugal e São Jorge! — Fé de Cavaleiro
Que nós sempre espalhámos pelo mundo inteiro!...

(Desce para junto de Granadeiro e Carrista, fechando-se de novo, o cenário de F.)

CAVALEIRO

Que quereis de mim, rapazes?!...

GRANADEIRO *(olhando esgazeado)*

Que deslumbramento!...

O capacete!... A couraça!... O armamento!...

Tudo tão bonito!... Como tudo é brilhante!...

— Mas que peso deve ter o escudo e o montante!...

CARRISTA

Sois vós, então, o Cavaleiro — Antepassado?!...

CAVALEIRO

Claro que sou! — Por que me fitais espantado?!

CARRISTA

Porque julgava que vos veria montado

Num fogoso cavalo...

Revista da Cavalaria

CAVALEIRO (*atalhando*)

E és tu Cavaleiro! ...
Pois não sabes, que o nosso cuidado primeiro
É tratar do cavalo, depois da jornada,
Grande e penosa que acabo de fazer?! ... — Nada
Merece sempre mais carinhoso cuidado!
— Já tem 'ma cama fofa e está bem arraçoado!
— Mas ... não vi vossos cavalos no acampamento ...
Não ficais junto deles? ...

CARRISTA (*para Granadeiro*)

Mas que atrevimento! ...
Está-me a disfrutar! ... (*Para Cavaleiro e apontando para o carro*)
Os cavalos estão aqui! ...

CAVALEIRO

Esta é boa! ... Uma cocheira assim ... nunca eu vi!
Mas ... não os vejo, neste casarão bombástico! ...

GRANADEIRO (*para Carrista*)

Camaradinha, ele é um grande «bota d'elástico»! ...

CARRISTA (*para Cavaleiro*)

Ó velhinho, lá dentro, cavalos não há ...
É uma maquineta com força que eu sei lá! ...

GRANADEIRO

Dizem que tem mais força que cem cavalos?

CAVALEIRO

Caspité! ...

CARRISTA

Acelera-se e, sem mais abalos,
Anda que se desunha! ...

CAVALEIRO

A gente galopava
Cobertos de ferro ... e o cavalo aguentava! ...

Revista da Cavalaria

GRANADEIRO (*aparte*)

Não se podia ser cavalo!... — Que desgraça!...

CARRISTA

Nós ... e os cavalos ... vamos dentro da couraça! ...
— Mas, como combatiam vocês, afinal?! ...

CAVALEIRO

Vais ver como os Cavaleiros de Portugal,
Em galopadas d'extermínio e grã vitória,
Deixaram páginas d'oiro na nossa História!

(Abre-se parcialmente o cenário ao F., aparecendo a cortina da «História de Portugal», a qual também poderá abrir-se pelo meio, correndo cada parte para seu lado, dando vista a cenários posteriores).

Ouvi, rapazes, sua voz atentamente
E aprendei do que foi capaz a lusa gente! ...
— O primeiro Rei ... Cavaleiro de valor!
(Anunciando) Eis D. Afonso Henriques, o Conquistador!

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer D. Afonso Henriques, numa imitação da sua estátua de Guimarães).
(Dentro de bastidores, toque de sentido, pelos clarins).*

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

Reune as condições para, em sua regência,
Consolidar, de vez, a nossa independência,
Libertando-nos de Castela e de Leão!
— Do pequeno Reino procura a expansão
Em muitos combates rudes contra a mourama,
Povo rijo e valente, segundo era fama ...
— Ele, capitaneando um troço de soldados,
Caía, de improviso, sobre os moiros povoados,
E a fúria irresistível, com que atacava,
Vitórias, sobre vitórias, lhe acumulava!
— Ataca para Sul, conquista Santarém ...
Cerca Lisboa, que se lhe entrega também!
— Os exércitos juntos de sete Reis mouros
Destroça em Ourique, cobrindo-se de louros,
Este audaz, temerário e bravo Cavaleiro,
Que foi, de Portugal, o nosso Rei Primeiro!

Revista da Cavalaria

(Fecha-se a cortina da «História»).

CARRISTA (*Descendo à boca de cena*)

Que orgulho a gente sente de ser português!
E como em nós nasce a vontade em, cada vez,
Trabalhar mais, e melhor, p'ra corresponder
Bem ao exacto cumprimento do Dever!

(*Imitando o combate a cavalo*).

— Como gostava de, em maneira semelhante,
Em louca galopada e a golpes de montante,
Derrubar todo o moiro ousado que se arrima!...

GRANADEIRO (*aparte, em troça*)

Caíste sempre à voz de «estribos para cima»!...

CARRISTA (*muito convencido*)

Palavra d'honra!... Se continuasse a montar...

CAVALEIRO (*atalhando*)

Por um tal motivo, a *Palavra d'Honra* dar?!
— Palavra de Cavaleiro é coisa sagrada
Que, só por motivo de grande monta, é dada!
E, então, tem de ser forçosamente cumprida,
Pois o preço do resgate é a própria Vida!
— Ouvi atentamente o que a História vos diz
Sobre o fidalgo — Cavaleiro Egas Moniz!...

VOZ DA HISTÓRIA (*dentro de bastidores*)

Não quis Afonso Sétimo, Rei de Leão,
Ver Portugal tornar-se uma livre nação,
E, com grande exército, Guimarães cercou.
— Guerra, fome e sede a cidade suportou...
— Impossível resistir!... — Forçoso é render-se!...
— Então, Dom Egas Moniz resolve entender-se
Com os sitiantes, para salvação da grei,
Embora sem consentimento do seu Rei.
Sob *palavra*, aceita a imposta condição
De vassalagem ser prestada ao Rei de Leão.
Mas, o cerco levantado, o Rei Português
Quere o seu País livre, de novo outra vez...

Revista da Cavalaria

— O Fidalgo tinha a *palavra* a resgatar!...
— Da Mulher e Filhos se faz acompanhar,
Marchando para Toledo. De ânimo forte,
E trajando como os condenados à morte,
Apresentam-se ante a Corte Lioneza,
Que os mira, com grande e mal contida surpresa...

(Abre-se a cortina da «História», aparecendo o Quadro de D. Egas ante o Rei de Leão).

CENA 5.^a

Egas Moniz, sua mulher e filhos. O Rei de Leão, no seu trono, rodeado pelos seus cortesãos e homens de armas. Grandeiro e Carrista, acompanhados de Cavaleiro, assistem atentos à cena.

REI DE LEÃO *(erguendo-se do trono)*

Pues que significa esto y que demandais?!

EGAS MONIZ

Senhor Rei, é que, de Portugal, nada mais,
Em preito de vassalagem, podeis esp'rar!...
Venho aqui minha *palavra* desempenhar!
— A minha fé, por quebrantada, está perdida!
Cavaleiro Português paga-a com a Vida!
— Trago-vos também as vidas dos que mais amo!
De nós, mandai fazer justiça! Vos reclamo!

REI DE LEÃO

Ide en paz, Don Egas! — Dios non perdonará
A quien, a un cavaleiro assi, la muerte dá!

(Fecha a cortina da História).

Revista da Cavalaria

CENA 6.^a

CARRISTA, GRANADEIRO e CAVALEIRO

CARRISTA

Que grande e preciso exemplo este é! Na verdade,
Dá-se a «palavra» por qualquer banalidade,
Sem que o devido valor saibamos medir!...

GRANADEIRO *(atalhando, em troça)*

Pois se, *sob palavra*, te oiço repetir
«Montar a cavalo» não ser p'ra ti .. «caroço»...
Apresentas-te, ante mim... «de corda ao pescoço!...»

CARRISTA

Não q'rias mais nada, não?!... — Meu grande trocista!
— Pois fica tu sabendo que cá p'ró Carrista,
Não mete algum medo, ou sequer causa abalo,
O ter de escarranchar-se num feroz cavalo!...
— Inda sou moço!... — Não me julgues um incapaz
Velho, já decrépito...

CAVALEIRO *(atalhando com veemência)*

Basta, meu rapaz!
— Um Cavaleiro pode ser velho na idade,
Mas, na bravura e fé, conserva a mocidade!...
E, quando as forças já perde, inda tenta a sorte
De, num último golpe, ao infiel dar a morte!
— Nossa História dá-te um exemplo desta laia:
Eis o «Lidador» — Gonçalo Mendes da Maia!...

VOZ DA HISTÓRIA *(dentro de bastidores)*

Apenas trinta fidalgos, acompanhados
De pagens, escudeiros e homens armados,
Cavalgavam, lá pelas campinas de Beja,
Em busca dos moiros, sem que o rasto se veja.
— Entre todos, avultava, p'lo seu valor,
O octogenário, ap'lidado de «Lidador».
Sobre o peitoral da cota de armas, à guisa
De fios de neve, a barba branca se divisa...
— De repente, numa extensa linha, a gritar,
Surgem, no caminho, os homens de Almoleimar!...

Revista da Cavalaria

— Os Chefes, um para o outro, logo correram!...
Como leão e tigre, ferozes se bateram,
Reduzindo, em duros golpes, suas espadas!...
Mas Almoleimar, soltando infernais risadas,
Num golpe, rompe a cervilheira ao contendor...
Já mortalmente frito, o nosso «Lidador»,
P'la boca o sangue a escorrer-lhe, envolto em espuma,
Os olhos turvados p'la ira, inda se apruma,
E morte lhe dá, num golpe certo, altaneiro,
Enquanto murmura, em suspiro derradeiro:
«O' perro maldito! Já que contigo acabo,
Grita no inferno, bem alto, lá p'ró diabo,
Que a espada, de Gonçalo Mendes companheira,
É muito mais rija que a sua cervilheira!

*(Abre-se a «cortina da História» para aparecer o quadro de
— A morte do Lidador).
(Passados alguns instantes, fecha, de novo, a «Cortina da
História»).*

GRANADEIRO

Depois do que ouvi contar, sinto uma tal gana
Dos mouros correr... a «toque de pavana»!...

CARRISTA *(com grande pose)*

Também eu!... — Se com este carro os apanhasse,
Talvez moiro algum, do inferno, se livrasse!...
Enquanto o motor roncava rude, alto e forte,
Logo o tiro do canhão vomitava a morte!...
E por fim...

GRANADEIRO *(atalhando em troça)*

Pára, por favor,
Um só momento...
Já sabemos... — Segue-se o tal... «esmagamento»...
— O pior é se, antes de fazeres essa graça,
Um «carro caçador» te arrombava a couraça!...

CARRISTA

Isso que tem?! — Abandona-se a fortaleza
E...

Revista da Cavalaria

CAVALEIRO (*atalhando*)

Confesso que não percebo! — Com franqueza,
Como tanto estão mudadas as leis da guerra!...
— Abandonar'ma fortaleza não encerra
Já vergonha incompatível com o pundonor
Da guarnição?! — Não deve mostrar seu valor,
Sacrificando a vida para a defender?!

GRANADEIRO (*aparte para Carrista e em troça*)

Ora chupa, meu menino, para aprender!...

CARRISTA (*para Cavaleiro, a justificar-se*)

Como um cavalo frido, o carro eu largava...
E, enquanto eu vivo, a combater continuava...
— Mesmo... «fortaleza»... foi força d'expressão!...

CAVALEIRO (*para Carrista*)

Rapaz, muito se me alegra meu coração!
— Mas vou mostrar-vos, já que falei em tal,
Como se defende um «Castelo» em Portugal!...

GRANADEIRO

Pois, confesso, que de o saber eu gostaria...

CAVALEIRO (*indicando com sinal*)

Ouvi!...

VOZ DA HISTÓRIA (*dentro de bastidores*)

«O Alcaide do Castelo de Faria»!
— Pelos Castelhanos foi feito prisioneiro
Este tão valente e brioso cavaleiro,
Numa luta no reinado de D. Fernando.
— Lembrou-se, então, de um engenhoso ardil, pensando
Que seu filho, de bom grado, entregaria,
Para o libertar, o Castelo de Faria.
— Ofrece-se p'ra convencer o filho amado
A que se entregasse... sem sangue derramado.
— Até junto dos muros foi êle conduzido
Entre escolta segura. E então, foi ouvido
Este diálogo, tão comovente e tão belo:

Revista da Cavalaria

VOZ DO PAI *(dentro de bastidores)*

Sabes tu, Gonçalo, de quem é o Castelo
Do qual, meu filho, por lei, és guardião actual?

VOZ DO FILHO *(dentro de bastidores)*

Sei, meu Pai! — É do nosso Rei de Portugal!

VOZ DO PAI *(dentro de bastidores)*

Sabes tu que um Alcaide tem de o defender
Sempre, dos inimigos, enquanto viver?

VOZ DO FILHO *(dentro de bastidores)*

Sei, ó meu Pai!...

VOZ DO PAI *(dentro de bastidores)*

— Pois o teu dever cumpre então,
Defendendo-te, moço Alcaide, como leão!
Sepultado sejas no inferno abrazador,
Sofrendo a mesma pena que Judas, traidor,
Se o Castelo, que defendes, for conquistado
Sem tropeçarem no teu corpo inanimado!

UMA VOZ DE CASTELHANO *(dentro de bastidores)*

Muerte al traidor!

(Vozearia e tenir de espadas, dentro de bastidores). (Pequena pausa).

VOZ DA HISTÓRIA *(dentro de bastidores)*

O Castelhana proclama a morte ao ancião,
E, logo ali, seu corpo inerte cai no chão,
Atravessado já por muita espada e lança!...
— Mas o Castelhana vitória não alcança,
E a sua soberba abatida ficaria
P'la bravura do moço Alcaide de Faria!
(Pequena pausa).

CARRISTA

Cavaleiro, foi sempre assim a nossa vida,
Por uma constante batalha distribuida,
Ora com os moiros, ora com os castelhanos?!...

Revista da Cavalaria

CAVALEIRO

Assim foi, de facto, rapaz, por muitos anos!...
Expulsou-se o moiro, p'la conquista do Algarve...

GRANADEIRO *(atalhando e com júbilo)*

Até que enfim! . . 'stamos livres desse moiro alarve!

CAVALEIRO

Puro engano! Pois voltámos a combater
Os moiros, mas desta vez, para socorrer
Os castelhanos, combatendo, lado a lado,
Contra os sarracenos, nos campos do Salado!...
— Grande a derrota sofrida p'los muçulmanos!...

GRANADEIRO *(atalhando e com interesse)*

E ficámos amigos, nós e os castelhanos?

CAVALEIRO

Sol de pouca dura!... — Morre o Rei D. Fernando,
Logo surge o Rei de Castela, desejando
Sentar-se, como legítimo sucessor,
No trono de Portugal!...

GRANADEIRO *(aparte mas com veemência)*

Olha o impostor!...

CAVALEIRO

Reunida em Cortes, toda a portuguesa grei
Elege D. João, Mestre d'Aviz, para Rei...

GRANADEIRO *(aparte e em misto de alegria e troça)*

E o Rei castelhano fica a chuchar no dedo!

CAVALEIRO

Isso sim, julgando ele que metia medo,
Invade Portugal, com um grande e luzido
Exército...

Revista da Cavalaria

CARRISTA (*atalhando, com interesse*)

E Portugal ficou perdido?

CAVALEIRO

Tal não sucedeu, por milagre incalculável!...
— Acompanhado pelo Grande Gondestável,
Contra o Rei invasor, marcha o Mestre d'Aviz...

(*Interrompendo-se*).

Mas... oiçamos antes o que a História nos diz...

VOZ DA HISTÓRIA (*dentro de bastidores*)

Manhã de Agosto, que nasce calma e ridente!
Nos campos de Aljubarrota, ao Sol já nascente,
São muitas e muitas dezenas de milhar
As armaduras castelhanas a brilhar!...
— Já se vão dispondo na linha de batalha
Com que julgavam poder talhar a mortalha
Da tão reduzida e pobre hoste portuguesa
— Pois de ganhar a luta tem sempre a certeza
Quem para a luta conta com dez a favor...
Contra cada um inimigo... — Com ardor,
Se arremessam os cavaleiros de Castela,
À carga, contra a nossa vanguarda. Mas ela
Sustém aquele primeiro embate rijo e duro!
Mortos e feridos já formam grande monturo!
— Mas é compacta aquela avalanche estrangeira,
E a vanguarda começa a ceder. P'la clareira
Aberta, se precipitam já, de roldão,
Os castelhanos, movidos pela ambição!
Mas a Fé na defesa do Torrão Natal
Dá forças aos nossos! — Aos gritos de «Portugal!»
Surge a carregar a Ala dos Namorados,
Batalhadores tão jovens como esforçados!
— Logo acorre o Rei, da reserva acompanhado,
E, com este esforço de todos conjugado,
Foi vencido o inimigo, em luta assim tão bela!
— Em nossas mãos fica a bandeira de Castela!

(*Pequena pausa*)

Foi sacrificada a Ala dos Namorados!...
E p'lo chão que defenderam, inanimados,

Revista da Cavalaria

Jazem muitos corpos daqueles juvenis
Cavaleiros, bravos heróis, a quem Deus quis
Predestinar para exemplo da juventude,
Grandiosamente bela é a sua atitude!
— Serve d'exemplo, a todos os jovens guerreiros,
Cada um destes Namorados Cavaleiros,
Quando, bravo, carrega e seu sangue derrama
Por Deus, pela Pátria e pela sua Dama!

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer o quadro da
«Carga da Ala dos Namorados».)
(Passados alguns instantes, fecha, de novo, a cortina da
«História».)*

CARRISTA

E não acabaram os castelhanos, de vez,
Com essas pretensões ao trono português?

CAVALEIRO

Não, rapaz! — 'inda desta vez não acabou! ...
— Sabem que ... agua mole em pedra dura ...

GRANADEIRO

E furou? ...

CAVALEIRO *(Entristecido)*

Pois é verdade! — Aconteceu, infelizmente,
Voltar o Rei de Castela a ser pretendente,
Como sucessor de um Rei português, sem filhos ...

GRANADEIRO *(Atalhando em aparte)*

Aposto que começaram novos sarilhos! ...

CAVALEIRO *(Em desatento)*

Acertaste! .. — Foram sessenta anos de horror
Debaixo do jugo de um rei usurpador! ...

(Com crescente entusiasmo).

— Mas a fibra do patriotismo nacional
Não se extinguiu nos filhos de Portugal ...
E no ano de mil seiscentos e quarenta,
Pela primeira manhã de Dezembro, tenta

Revista da Cavalaria

Um grupo de fidalgos o golpe de mão,
Proclamando, em Portugal, a libertação!

CARRISTA *(Com grande entusiasmo)*

Aí valentes fidalgos! — Livres outra vez!

GRANADEIRO *(Com grande entusiasmo)*

Não podia acabar o povo português!

CAVALEIRO *(Com grande entusiasmo)*

Foi uma Nação inteira, que se levantou,
E aos maiores sacrifícios se não poupou!

(Pequena pausa — com naturalidade).

Oiçam, por edificante, esta bela cena ...

VOZ DA HISTÓRIA *(Dentro de bastiaores)*

Assim fala Dona Filipa de Vilhena,
Nessa bela manhã, p'ra nós, cheia d'esp'ranças,
Aos seus dois q'ridos Filhos, 'inda tão crianças:
— «De acabar o vilipêndio chega o momento!
Portugal vai resgatar-se! É o pensamento
Que agora domina todo o bom português!
— Um grupo de fidalgos um juramento fez
De essa grande obra, esta manhã, efectivar!
— Os meus herdeiros não podem aqui ficar!
Tendes de partir, meus filhos do coração!
Serão crianças, mas, p'ra isto, não no são!
— Embora sejais de compleição delicada,
Podeis já, p'la Pátria, manejar uma espada!»

(Pequena pausa).

— Logo então seus filhos cavaleiros armou,
Com as espadas mais pequenas que encontrou.
Depois, aconselha em voz clara e de mansinho:
— «D. Jerónimo e vós, D. Francisco Coutinho,
Oiçam ambos, com atenção, a vossa Mãe! . .
— P'rá Nobreza, que se herdou, conservar também,
É mister fazê-la brilhar como faróis!
Sois crianças, mas fidalgos! — Voltai-me heróis!
Se não vencerdes ... então ... com honra, morrei!
A minha porta nunca a fracos abrirei!

Revista da Cavalaria

Separamo-nos agora em terra ... - Adeus!
Se morreredes ... encontrar-nos-emos nos Céus!

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer o quadro de
D. Filipa de Vilhena armando cavaleiros a seus filhos»).*
*(Passados alguns instantes, fecha, de novo, a cortina da
«História»).*

CARRISTA

Grande exemplo de uma Senhora Portuguesa!
— Como ela dita, com altivez e firmeza,
Aos próprios filhos, o caminho do Dever:
Ou a Pátria libertar, ou então ... morrer!
— Sacrifício supremo p'r'ó amor de Mãe!

GRANADEIRO

Muito bem! Assim mesmo é que é! — Cuido também
Que é bom exemplo, para servir de lição,
Tanto p'r'às Mães, como para os filhos! — Então
P'r'ós meninos, que se julgam desafortunados
Por virem p'r'à tropa, aprender a ser soldados!...

CARRISTA *(Desdenhoso)*

Esses meninos nem deviam vir p'r'à tropa!

GRANADEIRO

Pois eu, quando disse adeus à minha cachopa,
E ela começou então a choramingar,
Salta a minha Mãe, que se pôs a resmungar:

(Imitando a figura da Mãe).

Talvez antes queira que por palerma o tomem! ...
Deixe-o ir p'r'à tropa! ... Por lá se fará ... homem!

CARRISTA *(Em troça)*

Com 'ma Mãe assim, que desgosto verdadeiro ...
Não seres carrista e ...

(Com desdem) não passares de granadeiro!

GRANADEIRO *(Com veemência)*

Felizmente! — Olha que grande palerma ele é! ...
— Chega à terra ... e nem aprendeu a andar a pé!

Revista da Cavalaria

CAVALEIRO (*Apaziguando*)

Voltamos outra vez à discussão tão velha? ...

GRANADEIRO

Cavaleiro, a culpa é só deste grande azelha,
Que me ofende na minha honra de granaheiro!

CARRISTA

Não te zangues, «pá»! Foi a reinar ... — Cavaleiro,
Podeis continuar com a vossa narração ...

CAVALEIRO

Mais tarde, foram as tropas de Napoleão
Que vieram atacar Portugal por três vezes! ...
— Oijamos a história relatar seus revezes ...

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

O Imp'rador Napoleão estava senhor do mundo
Quase inteiro! Mas tinha desgosto profundo
Por Portugal, tão pequeno, livre existir ...
Aos seus melhores mar'chais manda então invadir,
Com exp'rimentadas tropas, a Nossa Terra.
— Foi bem dura e cruel tod'esta nova guerra!
Mas, em diferentes batalhas, os portugueses,
Ajudados p'los seus aliados ingleses,
Suportando todas as canseiras e horrores,
Conseguem sempre derrotar os invasores!
— Foi a passagem do Douro e, seguidamente,
A tomada do Porto, em combate valente;
Outras vitórias, também, em terras d'Espanha;
Em Bussaco, a derrota francesa é tamanha
Que, f'rida no egoísmo, ali se arrasta no chão,
Vencida, a altiva águia de Napoleão!

(*Pequena pausa*)

Mas, um'outra acção contar-vos 'inda desejo:
— Foi perto de Campo Maior, no Alentejo.
— A Cavalaria francesa está apoiada
Por infantes. É preciso ser carregada.
Coube a difícil tarefa, nesse momento,
a Cav'laria Sete!

Revista da Cavalaria

CARRISTA E GRANADEIRO *(Ao mesmo tempo e entusiasmados)*

O nosso Regimento!

VOZ DA HISTÓRIA *(Dentro de bastidores)*

Os franceses avançam com bizzarria ...
Terrível o choque da nossa cav'laría,
Que vence toda a resistência, destroçando
Os inimigos que, em fuga, vão procurando
À morte escapar! Mas são perseguidos,
Durante muitos quilómetros percorridos,
Pelos nossos bravos, valentes cavaleiros
Que muitos matam, outros fazem «prisioneiros!»

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer o quadro de
«Prisioneiro!»)*

*Passados alguns instantes, fecha, de novo, a cortina da «His-
tória».*

CARRISTA *(Com entusiasmo)*

Como sempre o povo português, afinal,
Tem defendido o pequenô torrão natal!

GRANADEIRO *(Com veemência)*

Protesto! Portugal não é país pequeno!
É grande p'lo valor! — Mas mesmo p'lo terreno,
Se contarmos com o Portugal d'Além-Mar,
É 'ma grande Nação, que temos a guardar!

CAVALEIRO

Para o cumprir, pelo mundo, de lês a lês,
Quantas vezes se verteu sangue Português!
— Inda, no séc'lo passado, se desencadeou
Uma situação difícil, que originou
Deixar escrito, então, Alguém, de fama e glória,
Esta conhecida frase da nossa História:

VOZ DA HISTÓRIA *(Dentro de bastidores)*

«Esta página brilhante, consoladora,
Que existe na História do Portugal d'agora,
Nós, soldados, é que tivemos de a escrever,
Lá p'los sertões d'África, co'o sangue, a escorrer ...
A escorrer das pontas das baionetas e lanças!

Revista da Cavalaria

CARRISTA (*Para Cavaleiro e muito interessado*)

Conta-nos essas façanhas, se te não cansas . . .

CAVALEIRO

Em África, a nossa sob'rania p'rigava
Ante o poder do império Vátua, que aumentava . . .
— Era Gungunhana o seu chefe prestigioso
E o seu desaparecimento era forçoso! . . .
— Ouvi como a História estas lutas vai narrar . . .

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

O número das vitórias vem a começar
Com MARRACUENE, em que um exemplo se apresenta
De um quadrado, roto numa face, e se aguenta,
Conseguindo mesmo reconstituír-se logo,
Embora seja noite e debaixo de fogo,
P'ra depois, em luta corpo-a-corpo, porfiada,
Rep'rir o inimigo à baioneta e à coronhada! . . .
E dest'arte, uma derrota, que se esboçara,
Numa estrondosa vitória se transformara!
— Lourenço Marques estava salva! E o seu povo
Soube receber estes bravos que, de novo,
Por lá desfilavam, altivos e triunfantes,
Num espectáculo dos mais impressionantes!
— Magros, esqueléticos, de uniformes rasgados,
Marchavam de cabeça erguida, alinhados,
Com ar marcial, muito senhoris e garbosos,
Pelos loiros conquistados bem orgulhosos!
É porque cada soldado, ontem bisonho,
Se transformara num veterano risonho
E em condições de impor respeito, como tropa,
Aos mais aguerridos soldados da Europa!

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer o quaaró de
«O desfile dos Heróis de Marracuene»).*

*(Passados alguns instantes, fecha, de novo, a cortina da «His-
tória»).*

CARRISTA (*Entusiasmado*)

Que lindo desfile! . . .

GRANADEIRO (*Igualmente entusiasmado*)

Faz chorar d'entusiasmo!

Revista da Cavalaria

CAVALEIRO

Até mesmo aos estrangeiros causaram pasmo!

CARRISTA

E ficou assim a revolta sufocada?

CAVALEIRO

A nossa acção estava inda longe de acabada!

(Faz sinal para ouvirem a «Voz da História»).

VOZ DA HISTÓRIA *(Dentro de bastidores)*

Em Magul, por duzentos brancos, enquadrados,
Seis mil negros, que atacam, são destroçados!
E esta grande vitória, tão alto ressoa,
Que põe termo à revolta das terras da C'roa!

CARRISTA *(Com entusiasmo)*

Espantoso! Seis mil negros são derrotados
Só por uns duzentos varões assinalados
Na Fé, no Valor e no grande Patriotismo!

GRANADEIRO

Pairou, aposto, entre os negros, o terrorismo,
E connosco não se metem mais certamente...

CAVALEIRO

Pois enganas-te, meu rapaz, redondamente!

(Como vendo-as ao longe)

Lá vão... 'mas escassas centenas de soldados...

GRANADEIRO *(Atalhando)*

Nova guerra?

CAVALEIRO *(Fazendo sinal para ouvirem a Voz da História)*

Ouvi, a que são destinados...

Revista da Cavalaria

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

Ao cometimento de temerária acção :
Atacar, em seu próprio covil, o «Leão»,
Que é como quem diz, atacar na própria casa
Gungunhana, o grande potentado de Gaza,
O qual dispõe de sessenta mil combatentes,
Tidos, em África, como dos mais valentes !
— Em marchas penosas, chegam junto a Coolela.
A fadiga é grande, mas nem reparam nela,
Tal o amor, que em seus corações vai transbordando,
Pela Terra distante, que recordam cantando ...

Coral dentro de bastidores, em surdina e a duas vozes, com a música do coral alentejano «Saragaço» e com a seguinte letra :

Velha ermida mui branquinha (*bis*)
Que há na minh'aldeia santa (*bis*)
Como queres que eu te esqueça (*bis*)
Se a nossa saudade é tanta (*bis*)

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

Sob o céu africano, esta canção dolente
Dá força e coragem a toda aquela gente,
Que tão firme se mostra em cumprir o Dever !
— O bivaque é levantado ao alvorecer ...
Mas, oito «mangas» de vátuas ali surgiram
E com seus gritos de guerra o ar aturdiram !
Bate-lhes mesmo em cheio o sol, já a nascer !
— A sua manobra começa-se a perceber :
Encurvam eles, em meia lua, toda a frente
Para abarcar e chacinar a nossa gente !
— As faces do quadrado vomitam metralha
E o fumo, numa espessa cortina, s'espalha ...
— Correm os negros, em frenética investida,
Mas a desvairada fúria logo é contida
Pelos nossos rapazes, bravos transmontanos,
Alguns 'inda sem barba, mas já veteranos
Nesta guerra do mato — guerra de bravura !
— Uma hora tinha passado e, nessa altura,
Não se via um só vátua, ante o quadrado,
Quando a trinta metros eles tinham chegado !
— Quebrara-se a fama do poder militar
dos Vátuas !

(Pequena pausa)

Revista da Cavalaria

— Continua a coluna a marchar,
Dirijindo-se ao «manjacaze» — habitação
Do Gungunhana. E de noite, o céu do sertão
Apresenta-se fortemente iluminado . . .
É o «manjacaze» — o covil — que fora incendiado! . . .
— Cinzas de um império, levadas pelo vento! . . .

CARRISTA

Foi bem feito, para findar o atrevimento
Desses maus negros! — Como julgo que devia
Ter sido espectáculo de grande magia!

GRANADEIRO (*Em troça*)

Inté meteu . . . iluminações à V'neziana!

CARRISTA (*Interessado*)

É verdade . . . — Morreu queimado o Gungunhana?

CAVALEIRO

Não! . . . — O rég'lo, pouco antes, havia fugido . . .

GRANADEIRO (*Atalhando*)

Que pena não ser apanhado, ou ter morrido . . .

CAVALEIRO (*Atalhando*)

Assim era do Governador o pensar!
— Ouvi, atentos, o que Ele pensa realizar . . .

CARRISTA

Mas, dissei-me, quem era esse Governador?

CAVALEIRO (*Fazendo sinal para ouvirem a Voz da História*)

Ouvi . . .

VOZ DA HISTÓRIA (*Dentro de bastidores*)

Um Cavaleiro d'enorme valor!
Radica-se-lhe inabalável decisão
De ao rég'lo Gungunhana deitar a mão,

Revista da Cavalaria

Fossem quais fossem os p'rigos a enfrentar,
Para os recursos com que podia contar!
— Não foi mania, nem um prurido d'egoismo
Para alcançar renome pelo seu heroismo!
— Op'ração lógica, com cuidado estudada,
Buscando, primeiro, a informação detalhada
Do local, que era então do régulo a guarida,
Cuidando, depois, no pormenor da surtida,
Preparando o ataque, em surpresa verdadeira,
Num golpe d'audácia, à usança cavaleira!

(Pequena pausa)

— Com quarenta e seis brancos lá parte, afinal,
Contra o maior potentado da África Austral!

(Pequena pausa)

— À frente dos seus homens, d'espada empunhada,
Corre p'ra'à única porta da palissada!
As sentinelas largam as armas no chão,
Fugindo espavoridas! — Entra, de roldão,
Aquele punhado de valentes soldados,
Pela intrepidez do Grande Chefe arrastados!
— Onde está Gungunhana? — Grita o Capitão.
Logo o régulo, espantado, aparece. — No chão,
A sentar-se é obrigado. Dois conselheiros,
Sempre inimigos nossos, com tiros certos,
Ante o pasmo geral, são ali fuzillados!
— Milhares de negros, aturdidos, espantados,
Olham para o régulo, prestígio perdido!
— Era o império vátua, p'ra sempre vencido,
Só por quarenta e seis soldados desta terra,
Comandados por um Chefe, que em si encerra
O Símbolo das Virtudes da Cavalaria:
Audácia! Bravura! Intrepidez! Valentia!

(Pequena pausa)

Cavaleiros! — Na Guerra, abri sempre caminho,
Olhos fitos no vosso Símbolo — Mousinho!!

*(Abre-se a cortina da «História» para aparecer o quadro de
«Mousinho» — Reprodução da capa da Revista da Cava-
laria).*

*(Os clarins, dentro de bastidores, tocam a marcha de continência).
(Fim da marcha, fecha, de novo, a cortina da «História».)
(Cena aclarando a pouco e pouco, como se a alvorecer).*

Revista da Cavalaria

CARRISTA (*Com grande entusiasmo*)

Eh Granadeiro, mas que coisa tão baril!...
Apenas quarenta e sete p'ra tantos mil!!

GRANADEIRO (*Com igual entusiasmo*)

Inté se fica parvo com tanta grandeza
E bravura da rapaziada portuguesa!

(*Com ironia*)

Mas ... só com tropa a pé ... esta acção se faria ..

CAVALEIRO (*Atalhando com veemência*)

Mas o Chefe ousado era ... de Cavalaria!!

GRANADEIRO

Está bem ... condescendo ... — Mas lá na «carrinhola»
Não acredito, nem me entra cá na tola!

CARRISTA

Pois, coitadinho, ela é também tão diminuta ...

CAVALEIRO

Podem continuar na vossa velha disputa ...
— Tenho de os deixar ... e adeus vos venho dizer ...
— São horas de retirar ... — O Sol vai nascer ...
— Embora já sem mim, continuai vós sonhando ...

(*Carrista e Granadeiro deitam-se, de novo, na tenda*).

CARRISTA

Adeus, Cavaleiro!...

GRANADEIRO

Adeusinho!...

CAVALEIRO

Vou-me andando ... (*Sai*)

Revista da Cavalaria

CENA 7.^a

CARRISTA E GRANADEIRO

*(Deitados na tenda e adormecidos). (Fecha-se o cenário).
(Toque d'alvorada, em surdina e dentro de bastidores).*

VOZ DA HISTÓRIA *(Dentro de bastidores)*

Este valor dos Cavaleiros do passado
Deve, por vós, ser firmemente continuado!
— Dos «carros de combate» sois a guarnição ...
Pois tende bem gravado, em vosso coração,
Que sois os herdeiros da grande maioria
Das tradicionais missões da Cavalaria! ...
'sforçai-vos em cumpri-las, com denodo igual,
Alto levantando o nome de Portugal!!

(Continuação, em forte, até final do toque de alvorada, dentro de bastidores).

CARRISTA

*(Durante esta continuação do toque de alvorada, como que acordando de um sonho, ergue o tronco e, sentado, olha espantado para um e outro lados.
Esfrega os olhos, e volta a olhar para um e outro lados, como que em busca de alguém.
Levanta-se e corre a um e outro lados como continuando em busca de alguém
Acorda aos safunões o Granadeiro, que se levanta estremunhado e espantado com as atitudes do companheiro que continua ainda a olhar para um e outro lados).
(Findo o toque de alvorada, sobe, chamando para dentro).*

Rapazes, vinde aqui!

(Pequena pausa)

Sou eu que vos chamei! ...

(Entram, correndo, cinco soldados-granadeiros que formam grupo com o Granadeiro, ouvindo o Carrista).

CARRISTA

Que coisas tão belas e lindas eu sonhei! ...
— Vi desfilar Cavaleiros da nossa História,
E conheci alguns factos da sua Glória! ...

Revista da Cavalaria

— Nós, os homens dos «carros», somos sucessores
Desses valentes e heróicos triunfadores
Do Passado! — Procuremos nós que o Presente
E o Futuro, do nosso Portugal, assente
Num trilho seguro, de imorredoura fama,
Com o amor Pátrio, que em noss'alma s'inflama!

(Descendo à boca de cena e com entusiasmo)

A cavalo, a pé, ou num carro de combate,
A Galhardia Cavaleira não se abate!!
E ante o fogo inimigo, ainda que certo,
Intrépido, valente e audaz, o Cavaleiro,
Correndo pelo campo, que em frente se alarga,
Gritará sempre:
Ao galope! Ao galope! Á carga!!

Apoteose

(Carrista, Granadeiro e mais dois do grupo tomam os seus lugares no carro de combate e os três restantes fazem o mesmo no carro de combate colocado do outro lado do palco, enquanto:

O cenário do fundo se abre, aparecendo as cargas a cavalo das épocas da «Fundação», das «Invasões» e das «Campanhas Coloniais», com as respectivas bandeiras;

Soldados a pé aparecem de um e outro lados, no fundo, da cena e avançam para a boca de cena, simulando carga à baioneta;

Nos restantes carros, colocados de um e outro lados do palco surgem as respectivas guarnições.

Os motores dos carros são postos a trabalhar.

Desde o início desta cena, a banda de clarins, dentro de bastidores, toca a «Marcha de Guerra de Cavalaria».

Todos os soldados a pé e nos carros gritam, simulando a carga: Portugal! Portugal! Portugal!..)

Passados alguns instantes, desfralda-se no fundo da cena a Bandeira Nacional e o corpo coral entoa a toda a voz, dentro de bastidores, os últimos seguintes versos do Hino Nacional:

*As armas! As armas! Sobre a terra e sobre o mar!
As armas! As armas! Pela Pátria lutar!
Contra os canhões marchar, marchar!*

CORRE O PANO

MANUTENÇÃO

III MILITAR III

TELEF. PBX

3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem

Pão

Massas



e torrefacção de

café



Moagem

Comprimidos

Bolacha

Pão de Gluten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA CAXIAS ELVAS

GUARDA ÉVORA

PORTO RÉGUA VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO ♦ VIZEU ♦ ABRANTES ♦ AVEIRO

BEJA ♦ BRAGA ♦ BRAGANÇA ♦ CAS-

TELO BRANCO ♦ CHAVES ♦ COVILHÃ ♦ ESTREMOZ

FIGUEIRA DA FOZ ♦ LAGOS ♦ LEIRIA

LISBOA ♦ MAFRA ♦ PENAFIEL ♦ PENAMACOR

SANTARÉM ♦ SETÚBAL ♦ TANCOS

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 ::

Mobiliário 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 automó-
veis e motocicletas

Fornecimentos análogos para o público



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

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares: ter-
restre utilizável 200 Ha. sendo 10 Ha.
de área coberta.

VIAS FERREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
roviária do país.

CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 13 km.

DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.

DOCAS DE ABRIGO — Sete, com 45 Ha
de área molhada total.

CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL — Amplas e
convenientemente aparelhadas.

GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.

MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.

WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ

Telefs. 32321 e 32322 • End. teleg. «Portlisboa»

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

BANACÃO

O MELHOR DOS

ALIMENTOS

Produto português para os portugueses

- O BANACÃO é preferido para a 1.^a refeição
- porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.^a refeição,
- porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,
- porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

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

BANACÃO SEMPRE BANACÃO

Bertrand & Irmão, L.^{da}

∫∫

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS,
SIMPLES E DE LUXO,
REPRODUÇÕES EM FOTOGRA-
VURA, OFFSET E LITOGRAFIA

∫∫

Travessa da Condessa do Rio, 27

Telefones P. B. X. 21227 e 21368

≡≡≡ LISBOA ≡≡≡

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^{mm}, 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

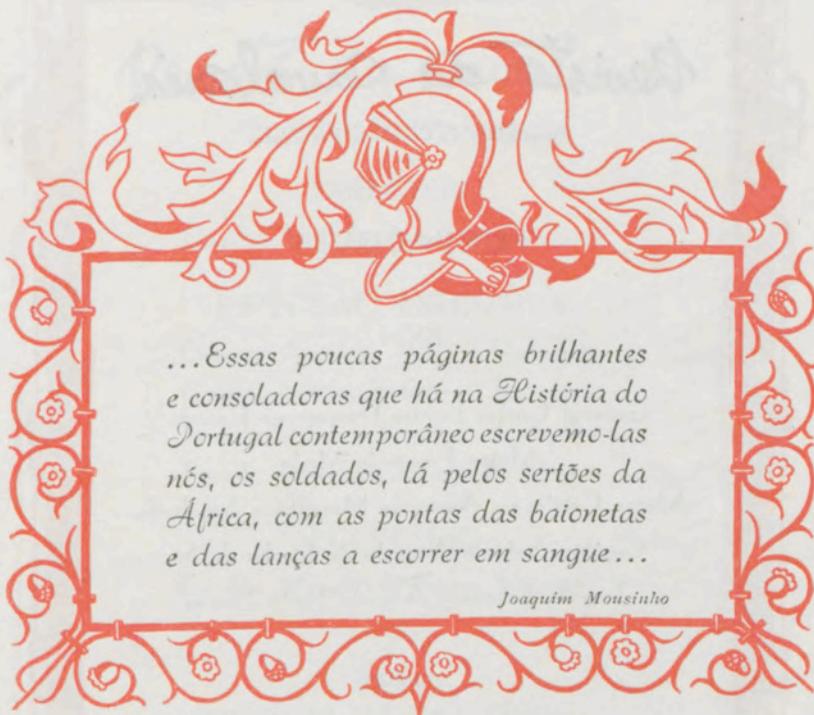
Rua Cascais (Alcântara), 47

L I S B O A

ESTADO MAIOR DO EXERCITO
BIBLIOTECA

N. ~~5078~~ 1304

Em 30/12/1947



*...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 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

Director Int.º da Arma de Cavalaria

DIRECCÃO EXECUTIVA

Capitão Amândio Pascoal Rodrigues

Capitão António S. Ribeiro de Spínola

Tenente José João Henriques de Avellar

Tenente Francisco Lemos da Silveira

SECRETÁRIO

Capitão Manuel de Sousa Vitoriano

SEDE

DIRECCÃO DA ARMA DE CAVALARIA

Calçada da Ajuda — Telef. 36 290

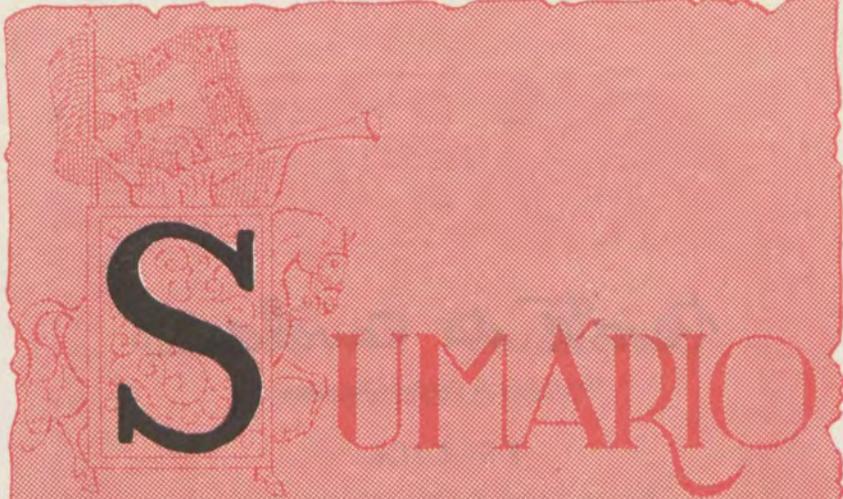
Composta e impressa na Tipografia
da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

CONDIÇÕES DE ASSINATURA

Ano 30\$00

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

Avulso 5\$00



SUMÁRIO

ANIVERSÁRIO	<i>Brigadeiro Carvalho Viegas</i>	409
VELHO TEMA — CAVALEIROS E MOTORIZADOS	<i>General Afonso Botelho</i>	412
A PROFISSÃO DAS ARMAS	<i>Brigadeiro Narciso de Sousa</i>	421
GRANDES UNIDADES BLINDADAS	<i>Ten.-Coronel Aguiar Ferreira</i>	429
MINAS	<i>Ten.-Coronel Buceta Martins</i>	442
ENERGIA ATÔMICA	<i>Capitão Francisco Costa Gomes</i>	457
IMPRESSÕES DE FRANÇA	<i>Capitão Reymão Naguira</i>	479
NOTICIÁRIO HÍPICO	<i>Tenente Lemos da Silveira</i>	486
JORNALS — REVISTAS — LIVROS:		
ALGUNS PRINCÍPIOS APLICÁVEIS À ORGANIZAÇÃO DA CAVA- LARIA		489
NOTAS SOBRE A CAVALARIA		492



Revista da Cavalaria

8.º ano-n.º 6

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL

Novembro

Aniversário



O amor pátrio não se pode conservar num alto nível de consagração se não exaltarmos, diária e ardentemente, o culto das nossas glórias passadas, se não mantivermos fé e confiança em as continuar e se não trabalharmos em constante labor por adquirir, melhorar e aumentar a técnica profissional. Por isso, não é de mais — ao contar a «Revista da Cavalaria» mais um ano de existência — que manifestemos nesta ocasião os agradecimentos que merecem aqueles que a fundaram e os que mais tarde, após um interregno, a continuaram, proporcionando novos louros à cultura intelectual dos oficiais de cavalaria, em cujas páginas muitos têm brilhado dando conhecimentos intensos e detalhados da acção da sua Arma para qualquer eventualidade que a Nação dela necessite.

Tais aptidões, concorrendo para o aproveitamento dos ensinamentos colhidos na última guerra fortalecem, ainda, a psicologia e mentalidade dos sentimentos pátrios nesta época tão difícil, de vicissitudes revolucionárias mundiais.

Revista da Cavalaria

Pode dizer-se, sem o temor do desmentido, que a Nação, hoje politicamente sã, mantém uma alma imperial, e que o sentimento pátrio palpita numa crença colectiva ligando, com uma solidariedade inquebrantável, os destinos da soberania do Portugal metropolitano e seu Ultramar.

É nessa espiritualidade que a cavalaria portuguesa viveu sempre; e é ela que ainda anima as suas energias para essa crença, a de defender a Pátria que os nossos Maiores deixaram.

Ter fé e trabalhar com elevação e afinco em tudo o que se relaciona com a defesa da Nação, constitui um verdadeiro e assinalado amor pátrio, porquanto este não se deve limitar somente à memória dos heróicos actos de antanho. De resto, é esse sentimento que gera as nações e raças soberanas, e enche a História de cada uma delas com páginas de ouro escritas com o sangue e valentia dos seus povos. É, por assim dizer, a sua própria alma.

Sob o impulso vigoroso dos Chefes da Nação, a profissão militar tem-se grandemente aperfeiçoado, e as duas últimas guerras bem evidenciaram a necessidade de uma sólida preparação de todos os elementos que têm de entrar em luta.

A Cavalaria não se afastou desse pensamento e a sua «Revista», publicando-se na forma adequada à índole e ao objecto que motivou a sua fundação, patenteia-nos a esperança, para não dizer a certeza, que, ao evidenciar os resultados da experiência, aquela vai acompanhando o progresso da técnica militar e desenvolvendo inteligentemente as suas qualidades e possibilidades.

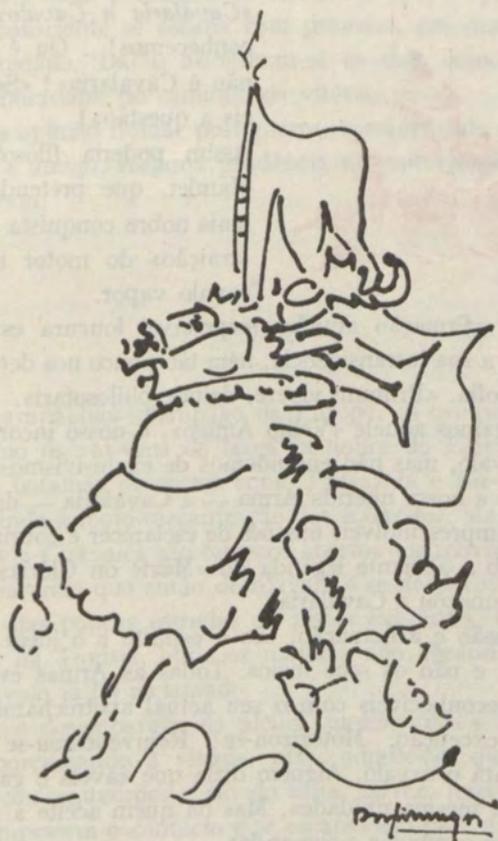
É verdade que o Exército recebeu, e está recebendo, material do mais moderno; mas isso não basta. É preciso juntar-lhe o espírito. E parafraseando von Seeckt «o espírito domina novamente a matéria», ao valor material tem de se acrescentar o valor intelectual, incluindo este também, duplamente, um alto valor moral, pois não é só o conhecimento da técnica e sua aplicação que concorrem para formar o espírito militar do profissional a quem a Nação exige uma total abnegação e inteiro sacrifício pela Pátria.

Quando pede o sacrifício da vida, não é somente porque esta vale bem pouco para se poder regateá-la, mas sim para que seja aplicada com o maior proveito. Para tanto, é necessário que a inteligência, o tempo de estudo e o cultivo de factores morais se tenham dedicado constante e fervorosamente à suprema defesa do interesse comum.

Revista da Cavalaria

Inegavelmente, a «Revista da Cavalaria» tem sido um estímulo para o desenvolvimento cultural e profissional da Arma, fixando-lhe o seu nível intelectual. Assim, na contemplação dos seus louros estamos todos, na certeza que continuará a manter a alta e merecida reputação que já alcançou pelos proveitosos ensinamentos e dedicação de oficiais estudiosos, pondo-nos ao corrente dos progressos da acção da cavalaria na arte da guerra.

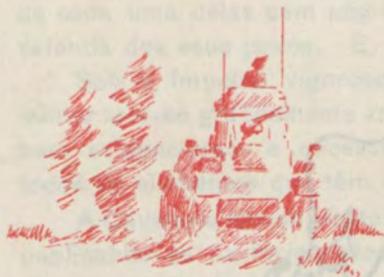
Brig. CARVALHO VIEGAS



VELHO TEMA

CAVALEIROS E MOTORIZADOS

pelo General AFFONSO BOTELHO



«Cavalaria a Cavallo»? Outra não conhecemos!... Ou é «a cavalo ou não é Cavalaria»? «Ser ou não ser, eis a questão»!

Assim poderia filosofar um novo Hamlet, que pretendesse vingar a mais nobre conquista do homem da «traição» do motor mascarado em cavalo vapor.

Simpática afirmação aquela, respeitável loucura esta! Não aceitamos, porém, a sua intransigência, nem tão pouco nos deteremos em tão divagante filosofia. «Primum vivere, deinde philosophari».

Não renegamos aquele «Velho Amigo», o nosso incomparável companheiro a cavalo, mas não entendemos de exclusivismos que impeçam ou embaracem a nossa querida Arma — a Cavalaria — de se dedicar às tradicionais e imprescindíveis missões de esclarecer e cobrir, de combater e batalhar, sob a aliciante legenda do «Morte ou Glória»! E o certo é que o motor remoçou a Cavalaria.

São a missão e a actuação, são o espírito e o ideal que caracterizarão a Arma e não os seus meios. Todas as Armas evoluíram e são hoje quase irreconhecíveis com o seu actual apetrechamento. A Cavalaria não faz excepção. Motorizou-se! Rejuvenesceu-se! Muito bem! Mas não deixará o cavalo. Alguém dizia que «aveia e gasolina não são de misturar na mesma unidade». Mas há quem aceite a mistura! Tudo está em a saber combinar e comandar.

Era esta a opinião que emitimos em modesto trabalho — «A Cavalaria Moderna» — com que iniciámos a nossa colaboração nesta Revista

Revista da Cavalaria

em Novembro de 1939. Hoje não a alteramos, antes a confirmamos, mas agora estribados em ensinamentos e opiniões saídas de certos aspectos da guerra mundial a que assistimos. Vejamos.

Motorização e mecanização eram as «vedetas» de ante-guerra. As campanhas fulminantes do início do tremendo conflito mundial, prestigiaram altamente os motorizados e os blindados, a ponto que se preconizou e realizou a moto-mecanização total, ou quase total, dos Exércitos. E, ocioso dizê-lo, potência e mobilidade, factores essenciais da vitória, são real produto do motor «todo o terreno» e do «canhão blindado», manejados por audaciosas tripulações e accionados por Comando relâmpago.

Isto é evidente, irrecusavelmente evidente!

Mas os factos provaram que a moto-mecanização triunfante tem as suas servidões e seus percalços de officio, de que o prestante cavalo inteligente e consciente se escapa com proveito, em muito lugar e em muita oportunidade. Daí o admitirem-se os dois como bons companheiros e colaboradores no caminho da vitória.

E assim a opinião militar post-guerra, considerando situações e terreno, inimigo e amigo, reclama prudência na motorização e grata simpatia pelo cavalo.

*

Após as campanhas relâmpago da Europa, as campanhas do Norte de África, como os vai-vens de larga manobra do Egipto à Tunísia e espectaculosas batalhas de carros como El-Gazala e Bir-Achein prestigiaram mais ainda a moto-mecanização dos Exércitos. Mas de considerar é que a Líbia e a Cirenaica são terrenos abertos aos movimentos de toda a espécie de viaturas, que então desfilavam e se desenvolviam em plena independência das poucas estradas ou pistas existentes. Outro tanto já não aconteceu na Tunísia, onde os motores não abrandaram, é certo, mas onde o cavalo já foi reclamado.

Efectuado o desembarque da Sicília, motorizados e blindados continuaram proporcionando a vitória, mas, admite-se, que a existência de alguns poucos esquadrões a cavalo teria, talvez, impedido às forças alemãs que rompessem o contacto e se escapassem para a Itália.

Na península Itálica piorou consideravelmente a mobilidade dos exércitos aliados que topavam com terrenos montanhosos ou extrema-

Revista da Cavalaria

mente cortados e com um sistema rodoviário insuficiente e deficiente. A tais servidões — e delas em parte resultantes — há que juntar certos erros de organização e de funcionamento do trânsito e do accionamento dos meios, que a superabundância de viaturas avolumava, de que resultaram enervantes congestionamentos, senão congelamentos, da circulação, quase produzindo a paralização do movimento e o esgotamento de combustíveis. Em Salerno e Voltorno os exércitos aliados passaram por graves crises desta ordem.

E foi assim que os exércitos germânicos, de reduzida motorização e minguado carburante, recorrendo largamente, pela força das circunstâncias, à tracção hipo, conseguiram por mais de uma vez reagrupar-se (Anzio, norte de Roma) e manobrar com êxito, escapando ao aniquilamento total. Isto por super-saturação de motorizados e blindados nos exércitos seus inimigos.

Alguns comandos dos exércitos aliados reclamaram regimentos a cavalo e houve que improvisar duvidosos esquadrões e algumas colunas de muares para se atingir e bater os alemães onde era necessário.

De sorte que, revelou-se, nem sempre um exército mecanizado é o que apresenta maior mobilidade, não podendo, portanto, tirar o natural êxito do seu potencial de força, ao passo que um exército quase do tipo hipo-pedestre, conseguiu manobrar e não se deixar esmagar, pelo menos directamente.

Na Sicilia, como na Itália, algumas forças mistas «cavalo aveia cavalo motor», em posse dos aliados teriam, talvez, «liquidado» os seus inimigos bem mais cedo do que foi possível. Assim o diz quem lá esteve.

*

Na Europa Oriental o que se passou em matéria de «cavalaria a cavalo» foi menos compreensível.

É certo — dolorosamente certo para nós cavaleiros — que a numerosa e valente cavalaria polaca fracassou e foi esmagada pelos «blindados e motorizados» dos exércitos alemães, concluindo-se, muito naturalmente que o cavalo não podia resistir ao motor e que, militarmente, morreria.

Porém, como explicar que os russos, mantendo a sua doutrina «tanks e cavalos», depois de tão flagrante e tão próximo exemplo, aplicassem tão largamente e tão a fundo a sua numerosa «cavalaria a cavalo», quer «picando» os flancos e as retaguardas dos exércitos alemães

Revista da Cavalaria

— triunfantes no seu avanço na imensa Moscovia, quer atacando sem cessar flancos e vanguardas dos mesmos exércitos em retirada para além da hostil Slávia? A história repetindo-se 130 anos passados? Não é explicação bastante em matéria técnico-táctico. Quanto a nós tal procedimento foi coroado de êxito pela hábil e audaciosa combinação do cavalo com motor, pela tal combinação «aveia-gasolina» de que falamos, aproveitando dextramente quer os terrenos pantanosos e as florestas, em que é mestre o famoso cossaco, quer as estepes, ora onduladas ora planas, em que é senhor o fulminante «tank». Evidentemente se não deve esquecer, como factor de êxito, a infindável superioridade numérica e adaptação ao ambiente dos eslavos e afins, sobre os exércitos germânicos gastos e diminuídos, como se não esquece a «qualidade» magnífica do cossaco, verdadeiro centauro, e do seu cavalo, verdadeiro «cavalo de guerra».

Por outro lado, é de notar, que os próprios alemães, que haviam engeitado a «cavalaria a cavalo», a ela entenderam recorrer, aproveitando cavaleiros cossacos e ucranianos, em dissidência com os soviéticos, para constituírem agrupamentos ligeiros com alguns blindados e motorizados, com que «limpavam as bolsas» deixadas pelos russos ou procuravam bater as suas persistentes «guerrilhas a cavalo», que eles próprios alemães também constituíram quando retiraram para a Alemanha após o malogro da sua ofensiva.

Indispensável é também recordar que italianos e romenos operando no sul da Rússia, muito brilharam com as suas Cavalarias empregadas até em acções que recordam as das Cavalarias napoleónicas. Não lhes faltou, claro é, o apoio dos «blindados».

Enfim, parece-nos ser inegável que na combinação «cavalo-motor», mais particularmente «cavaleiros e blindados», está uma modalidade de acção retintamente «cavaleira» factor seguro do êxito, quer ofensivo quer defensivo.

*

Finda a guerra — se é que findou — como tem reagido a opinião militar a esta apaixonante questão da manutenção da «Cavalaria a Cavalo»?

Não nos referindo à Equitação, cujos benefícios, de vária ordem psicológica e material, são quase unânimemente reconhecidos, não há dúvida que a «Cavalaria a Cavalo» tem ainda muitos adeptos, mais

Revista da Cavalaria

ainda do que seria de esperar. O cavalo é ainda indispensável na vida militar e na defesa nacional.

No Exército britânico, — que ainda é um exército imperial —, advoga-se a existência de G. U. a cavalo, na qual se incluem motorizados e blindados ligeiros em conveniente proporção, pondo como condição essencial que os seus cavalos sejam excelentes cavalos de guerra. Entende-se e parece-nos bem, que uma G. U. deste tipo, será de eficiente emprego nos terrenos difíceis, especialmente nos terrenos muito cobertos e montanhosos, nos pantanosos ou muito cortados.

No Exército norte-americano também se não desdenha das unidades a cavalo que, segundo consta, ainda vivem agrupadas nos Estados do Sul, confinantes do México. Possivelmente não será sua finalidade as operações em tais regiões... mas como saber hoje em dia onde operará o Exército norte-americano, como aliás qualquer outro?

No Sul da América, são numerosos os militares entusiastas pela Cavalaria a Cavalo e que chegam a negar, quase em absoluto, da vantagem, ou mesmo possibilidades dos motorizados e mecanizados, nos seus países de terrenos difíceis e de redes rodoviárias insuficientes ou incapazes e nos quais a falta de carburantes e de indústria não permitirá larga motorização.

No Uruguai, no Chile, na Colombia, julgam-se indispensáveis tropas de extrema mobilidade que permitam realizar eficiente defesa militar em extensos teatros de operações com pequenos efectivos e por tal se pretende uma «cavalaria a cavalo» modernizada nos meios e na instrução, fortemente armada e, em certos casos, apoiada por motorizados e blindados. Uma cavalaria deste estilo, indiferente ao terreno e às intempéries, julga-se indispensável à eficiente defesa militar em tais países.

*

Na guerra civil de Espanha, de nós distanciada no tempo mas não no espaço, o emprego da cavalaria a cavalo é convincente e pertinente.

De uma e outra banda os efectivos de cavalaria eram, inicialmente, insignificantes, mas os nacionalistas aproveitando numerosos elementos que se lhe apresentaram vindos da banda governamental, em breve criaram uma arma a cavalo dotada com o característico espírito ofensivo dos espanhóis. A cavalaria «vermelha» parece não ter sido numerosa, nem

Revista da Cavalaria

bem organizada e, talvez por tais razões, pouco se evidenciou. A cavalaria nacionalista, pelo contrário, foi utilíssima em todas as missões que a doutrina militar lhe atribuía. São de citar: a «cobertura» nas extensas frentes desguarnecidas do Tejo e do Ebro, a «ligação táctica» nos intervalos que as GG. UU. eram forçadas a deixar criar em consequência dos seus magros efectivos e ainda a actuação como reserva táctica nos casos de crise.

A «Cavalaria a Cavallo» dá a nota do seu valor na batalha do Alfambra, na retomada de Teruel e na tomada de Belchite. Primeiramente uma Div. Cav., puramente a cavallo, lança-se por uma brecha aberta pelas outras Armas e cai sobre a retaguarda inimiga, atinge e desbarata as reservas e tornea a posição chave cuja guarnição é aprisionada ou destruída; seguidamente continuando o movimento torneante, atinge e corta as linhas de comunicação e completa a vitória do seu Exército.

Esta brilhante actuação da cavalaria que obtém decisiva vitória em três dias, em região montanhosa, foi e deve ser considerada modelar. Mais tarde, quando nova ofensiva dos nacionais é lançada contra a frente inimiga reconstituída, esta Div. Cav., então reforçada com infantaria motorizada e «blindados», repete a façanha e, passando a brecha, abre caminho na retaguarda inimiga, atinge as linhas de comunicação adversas em ponto sensível, obtendo assim a decisão em 5 dias de audaciosas operações.

Na passagem do Cinca, abre-se «brecha» entre dois C. E. nacionalistas como consequência dessa acção. Logo uma Div. Cav. é chamada a estabelecer a ligação e não satisfeita com esta simples missão, lança-se sobre o inimigo e obtém importantes êxitos, isto em terreno particularmente difícil para a própria infantaria.

A cobertura dos flancos, tanta vez descobertos em guerra de movimento com efectivos pouco densos, é acção em que a cavalaria ligeira nacionalista se revelou utilíssima e o mesmo foi na «limpeza das bolsas» consequentes das rápidas acções ofensivas.

Enfim, em terreno difícil ou montanhoso, sem dispor de estradas suficientes em número e qualidade, a despeito do mau tempo, a Cavalaria a cavallo mostra-se insubstituível, pela sua rusticidade e pelo seu pequeno tecnicismo. Porém, quando o terreno se mostra permeável e viável, logo aparecem motorizados e blindados numa «combinação feliz de aveia e gasolina».

Ora, terrenos como os de Espanha, apesar de notavelmente difíceis, não são únicos no mundo. E as guerras fazem-se por toda a parte.

Revista da Cavalaria

Estes ensinamentos são, pois, de estudar e de se preparar, em qualquer país, a eventualidade da sua aplicação.

*

E no nosso País, de tanta semelhança com a Itália e mais ainda com a Espanha? No nosso País, não muito grande, mas que a despeito de tal, não poderá contar — por razões diversas — com suficiente densidade de efectivos? No nosso País, ainda de reduzida indústria e nulos combustíveis? Que pensar? Que doutrina estabelecer? Que solução adoptar?

Depois de estudos conscienciosos e bem orientados, o Regulamento de Campanha de 1935, que os Quadros Orgânicos de 1939 completaram, dava vida legal ao «Grupo de Cavalaria» — a Cavalaria das GG. UU. — e à «Brigada de Cavalaria» — a G. U. de Cavalaria. Um e outro destes organismos eram total, ou essencialmente, constituídos pela Arma de Cavalaria com 50 a 75 % de «Cavalaria a Cavallo». Reconhecia-se o valor do motor, mas não se abandonava o cavalo.

Em trabalhos táticos, como em exercícios e manobras, o «Grupo de Cavalaria» foi ferramenta com que se aprendeu a trabalhar associando bastante bem o cavalo aveia e o cavalo motor. E que tal ferramenta satisfizesse, pode dizê-lo quem em exercícios e manobras entrou ou assistiu e verificou como os Comandos desejavam possuir «pelo menos» um bom Grupo de Cavalaria. Ele existe ainda e pode-se afirmar que, aparte aperfeiçoamentos a introduzir-lhe, ele é ainda excelente meio de reconhecimento e de segurança, de ligação e de reserva móvel, e poderá vir a ser até elemento essencial do contra-ataque imediato.

Quanto à Brigada de Cavalaria, a experimentação do órgão criado foi menos real. No que se refere a trabalhos sobre a carta, chegava-se a fazer respeitoso humorismo com as possibilidades que «teóricamente» se atribuíram à Br. Cav. Não há memória de cobertura ou manobra retardadora, de intervalo ou brecha, que a Br. Cav. não solucionasse e se uma Br. não chegava, duas, três ou quatro surgiam, «em papel», e o problema estava resolvido. É certo que também dela se esqueciam... mas sofriam-lhe as consequências!

A «nossa» Br. Cav. poderá até considerar-se como «lendária», pois que, decretada a sua morte, ela ressurgiu impávida das próprias cinzas e, ainda «mascarada» — pelo menos no nome — ela voltou a esclarecer e cobrir, ligar e combater, nas «árdias lutas» dos trabalhos táticos quer

Revista da Cavalaria

na carta quer no terreno, quase como anteriormente o fazia. Enfim, um novo Fenix!

Apenas uma vez se viu uma Br. Cav. do tipo criado pelo R. S. C. 1935. Foi nas manobras do Ribatejo em 1936, realizadas após cuidadosa preparação (a que devemos render respeitosa homenagem). Então uma Br. Cav., parecida com a regulamentar, descobriu, retardou, resistiu e cobriu, tal como o sábio R. S. C. o previa. E não o fez mal de todo, a despeito da improvisação das suas unidades e dos seus meios de acção, com excepção dos cavalos que esses eram a valer.

Mas o «inimigo» deu que fazer à Brigada apesar de ser hipotético, porém manobrado a rigor pela arbitragem. E é de notar que esse difícil inimigo se supunha ser constituído por «Grupos de Cavalaria», constituindo «destacamentos», do discutido tipo «cavalo-motor». Permittimo-nos recomendar o estudo dessa manobra com a conveniente modernização de meios.

Não findaremos esta rápida vista de olhos sobre tão interessante assunto, sem que recordemos as manobras de 1945 em que se moveram, figurando o inimigo, dois destacamentos avançados, praticamente a cavalo e um Grupo moto-blindado, que desenvolveram interessante manobra que em dois ou três dias levou os esquadrões a cavalo, por torneamento e infiltração a atingir as retaguardas das posições adversas enquanto o Grupo moto-blindado, por mais largo movimento torneante, ameaçava directa e gravemente um nó de comunicações vital. O caso foi discutido, mais ou menos apaixonadamente, como de costume, mas os pontos de discussão não interessam ao nosso ponto de vista. O que a nós, cavaleiros, interessa, foi a ideia de manobra e a sua feliz realização, que constitui um magnífico exemplo de coordenação cavalo-motor, em que a mistura aveia-gasolina carburou perfeitamente os cavalos pelos mais inesperados e ásperos caminhos de serra, os motores correndo céleres por bem aproveitada rede de estradas. E tudo se fez em excelentes condições a despeito do tempo chuvoso e da aspereza do terreno serrano.

*

E para terminar esta digressão — espora na barriga, pé no acelerador — por modo menos chão, mas com a necessária elevação, permitto-nos, com a devida vénia, aqui transcrever algumas palavras pronunciadas no nosso mais elevado centro de doutrina militar, isto é, no Instituto de Altos Estudos Militares, pelo seu ilustre Director.

Revista da Cavalaria

Referindo-se à «Defensiva», suas modalidades (estática, elástica) ou à sua combinação, disse S. Ex.^a:

«Mas quer seja uma ou outra, teremos sempre, dados os nossos poucos efectivos, de considerar, como normal, frentes descontínuas, já táctica, já estrategicamente falando, ligados convenientemente, entre si, os núcleos de tropas encarregados de barrar as principais direcções de penetração.

«Surge agora um problema que ultimamente se tem patenteado nos trabalhos de táctica do Instituto e que necessita ser solucionado com urgência.

«Com a tendência actual para a motorização desapareceram as antigas Br. Cav.

«Ficou assim faltando um precioso elemento de ligação terrestre e de cobertura de flanco, missões que a Div. Moto-Mecânica não é a mais idónea para desempenhar.

«Já o Instituto apresentou uma proposta no sentido de se criar um Agrupamento Misto (hipo-moto-mec.) cuja composição se julgou mais conveniente para substituir a antiga Br. Cav. nas missões referidas».

Estas palavras têm um valor que seria ocioso relevar, considerando o lugar onde foram pronunciadas e quem as pronunciou. Elas revelam que no I. A. E. M. se verifica a carência de um órgão ligeiro, no qual o cavalo e o motor se associem por modo a proporcionar ao conjunto a rapidez e a fluidez, a elasticidade e plasticidade, características da necessária mobilidade táctica associada ao potencial de fogo e de choque que compatível for com tais predicados. A mobilidade estratégica e o potencial de batalha, esses são apanágio dos moto-blindados.

*

Aceitemos, pois, ainda, a associação cavalo-motor, com alguns inconvenientes, concordemos, mas com manifestas vantagens de ordem táctica, quando não de ordem estratégica.

Assentemos, porém, em que uma cavalaria a cavalo para os tempos de hoje em que os efectivos serão pouco numerosos, terá de ser uma arma de escol, em que a qualidade suprirá o número, pela boa ténpera dos seus cavalos, pela aprimorada instrução dos seus cavaleiros, pela magnitude dos seus meios e pela excelência do seu Comando.

A profissão das armas

pelo Brigadeiro NARCIZO DE SOUZA



Nunca através da História se viram tantos homens de boa vontade reunidos, como agora, para procurarem a solução de questões internacionais que, desde a cessação das hostilidades, mais prementes se tornaram pela sua grande projecção nos campos económico, político, social e moral — algumas sob aspectos inteiramente novos. Contudo — apesar dos sinceros desejos de todos os homens de consciência, de boa formação moral — o caminho até agora trilhado oferece-nos poucos motivos de esperança numa larga e adequada solução pacífica dos problemas que assoberbam o Mundo.

Nas reuniões periódicas dos responsáveis pela paz, não se tem encontrado, ao que parece, remédio para a injustiça nem a forma de se eliminarem evidentes abusos de poder. Multiplicaram-se os conflitos, questões mínimas transformaram-se em importantes pontos de ficção e, as palavras que ali se proferem, têm-se tornado cada vez mais duras.

Parece que os vínculos de uma sonhada fraternidade, só aparentemente se mantêm!

Se as forças humanas ao serviço da boa causa continuam a mostrar-se assim impotentes, se não dominam o mal-estar que se avoluma, se não conseguem — apesar dos seus ingentes esforços — evitar perigosas competições entre os poderosos da Terra, há razões para o Mundo se alarmar, há razões infelizmente para se temer que esses litígios que, por enquanto, apenas fomentam a intranquilidade geral, venham, cedo ou tarde, a gerar uma nova «Guerra» sem quartel — de terrível extermínio, se a Ciência mantiver a sua vertiginosa cadência de progresso!

Revista da Cavalaria

Não será, portanto, de aconselhar que os olhos se fechem às realidades da vida, sonhando com uma aliciante aspiração de perfeição humana capaz de conseguir a paz permanente, uma venturosa paz universal!

*

Enquanto houver nações mais fortes do que outras, de maior potencial militar e económico, a integridade das mais fracas estará em perigo.

Por isso, hoje como ontem, terá de considerar-se como utópica ou equivocada, conforme a origem que tiver, a expansão de ideias contrárias à preparação das «élites» da nação ou ao adextramento das suas «massas» — as primeiras, para em caso de emergência se instalarem em postos de comando no exército, ou de direcção nos diversos ramos das actividades consideradas essenciais; as segundas, para que a sirvam conscientemente, no momento próprio, nas oficinas, nos campos ou nos postos de combate se lhe impuserem a defesa da vida colectiva de armas na mão.

Um povo, seja qual seja a importância da sua posição internacional, tem o dever de procurar prosperar pacificamente — na ânsia natural de alcançar um alto grau de bem estar. Mas, a par do seu empenho em facilitar a cooperação externa que tenha como primado o «armamento moral» — sem o qual nenhum entendimento razoável será fácil — precisará de cuidar com desvelo da educação e instrução militares dos elementos válidos da nação. Só assim o seu exército será capaz de corresponder, no âmbito das suas possibilidades, à «missão» que, segundo o mais digno significado desta palavra, lhe possa um dia caber no concerto das nações livres.

Para isso, impôr-se-á que, a par de uma inteligente organização da sua economia, a todas as camadas sociais da nação se estenda um processo de educação cívica e de cultura positiva que se apoie no mais justo sentimento de Pátria.

Revista da Cavalaria

*

Sabe-se — da História — que os métodos anteriormente seguidos em caso algum provam bem «quando um fenómeno histórico novo aparece».

A transformação das condições políticas, e o progresso incessante dos meios à disposição do Homem, originaram em várias épocas uma correspondente transformação dos organismos militares. Os exércitos não ficaram agarrados a métodos tradicionais; a uma evolução social, sucedeu sempre uma adaptação das suas instituições, um progresso nos seus métodos de acção e o consequente aperfeiçoamento da educação militar dos seus componentes.

E quando a não acompanharam com decisão, as páginas da História têm acusado frisantes exemplos de decadência e de derrota.

Esse labor de adaptação e de aperfeiçoamento das forças armadas, tomou em nossos dias ingentes proporções.

Não porque se tivesse só agora chegado à conclusão de que o exército deixou de ser uma classe fechada, exclusiva, para dar lugar à nação preparada para a «guerra» — à «nação em armas». Este conceito, germinado nos meados do século XIX sob o impulso profético de Clausewitz, teve a sua confirmação definitiva no primeiro quartel do nosso século.

O que nos induz a achar muito pesada essa tarefa no momento actual — encarando o assunto apenas pelo lado que interessa a estas considerações — baseia-se na maior dificuldade que há agora de conciliar as exigências muito mais complexas da instrução nas fileiras do exército com o tempo durante o qual se podem para esse fim distrair das suas ocupações normais grandes contingentes de recrutados.

As circunstâncias levaram agora as coisas muito mais longe.

Efectivamente, a diversidade de modos de acção em campanha, e o muito variado e complicado armamento dos exércitos dos nossos dias — material «clássico» mas aperfeiçoado e armas «revolucionárias» sobre cujo alcance decisivo é ainda difícil fazer previsões — reclamam, sem dúvida, uma

Revista da Cavalaria

muito mais extensa preparação técnica e profissional dos recrutados. Ao mesmo tempo, a evolução actual da sociedade recomenda que estes sejam apuradamente educados no culto de determinadas virtudes. Mas se, por um lado, todas estas razões se apresentam como prementes, por outro, não podem desprezar-se os prejuizos que a vida do país sofreria se um grande número de braços, e de valores intelectuais, abandonasse prolongadamente as mais essenciais actividades da nação.

Isto quer dizer que os métodos de ensino têm de ajustar-se às novas circunstâncias — e muito se tem feito já nesse sentido — arredando da instrução o que não for estritamente indispensável à preparação rápida dos homens. «A instrução, tal como qualquer outro aspecto da «guerra» não admite divagações; tem de ser concisa e objectiva» (maj. E. A. Runacres).

Aos quadros do exército competirá trabalhar com afinco, ainda melhor do que até aqui. Aos oficiais que da vida militar fizeram a sua honrosa profissão, caberá aplanar dificuldades que a instrução no exército forçosamente terá de vencer em períodos de tempo limitados, procurando coordenar aqueles princípios atrás expostos que à primeira vista parecem incompatíveis.

Medindo bem as suas responsabilidades efectivas em face dos imperativos nacionais, o oficial de carreira obriga-se a apurar ainda mais as suas aptidões: para difundir e, prática e rapidamente, fazer assimilar pelos instruendos mais vastos conhecimentos técnicos; para dar vida e verdade à instrução profissional e, ainda, para dedicadamente cumprir a sua importante missão de educador, nos seus aspectos moral, físico e intelectual.

Só com quadros de profissionais muito competentes, orientados segundo as necessidades presentes, se poderá chegar nos prazos marcados a resultados satisfatórios, não apenas na preparação de cabos e soldados nas diversas especialidades que hoje existem, mas ainda na formação dos quadros de complemento, encargo este que como é óbvio tem actualmente um valor fundamental. Aos seus elementos — dada a exiguidade dos quadros permanentes em relação

Revista da Cavalaria

aos efectivos a mobilizar — pertencerá em campanha o comando de quase todas as formações até o pelotão e, ainda, o de numerosas sub-unidades do escalão imediatamente superior àquele.

Para o exercício da espinhosa missão de chefes imediatos do soldado, possuem os oficiais novos, ao entrarem na vida prática, as condições indispensáveis: — a preparação intelectual e profissional, adquiridas pelo estudo nas escolas que frequentaram; — a aptidão física, desenvolvida pela prática de desportos violentos e arriscados — poderosos estimulantes da firmeza de carácter e da decisão no comando; — a formação moral conveniente, baseada em imperativos da consciência cívica e patriótica.

A experiência adquirida depois na vida regimental, completará a preparação do oficial subalterno para o comando das pequenas unidades em cujo âmbito a sua acção se desenvolverá continuamente.

A influência do oficial subalterno será, portanto, preponderante. Dele dependerá, na verdade, que o serviço militar seja encarado por todos como um dever que se cumpre com alegria e compreensão e não como ingrata tarefa que se desempenha por medo às sanções da lei.

O bom profissional só fará obra de geito pelo estudo do carácter de cada educando, pela penetração progressiva no seu espírito, pela observação das possibilidades intelectuais e físicas de cada um — e pelo conhecimento perfeito da doutrina, para se decidir com fundamento sobre os métodos que lhe convirá pôr em prática para conseguir os seus fins.

Se se dedicar aos seus homens, se for justo na apreciação dos seus actos e pronto em elevar e premiar os seus feitos, depressa em todos estimulará o desejo de «bem servir», grangeará a sua afeição e, por fim, dominará a alma colectiva e individual da sua tropa.

O bom entendimento espiritual entre educadores e educandos, dará lugar a uma disciplina sã, consciente e activa. Fará nascer entre estes o sentimento da sua própria personalidade.

Revista da Cavalaria

Assim se formarão combatentes com iniciativa, de moral forte — que se contem como valores positivos, se as circunstâncias um dia lhes impuserem o emprego contra os inimigos da comunidade internacional das armas modernas que objectivamente lhes ensinaram a manejar, sofrendo ao mesmo tempo a terrível acção inimiga sem que por isso se lhes quebrem as qualidades de energia e de decisão na luta.

*

O nível de cultura, o grau de conhecimentos técnico-militares adquiridos inicialmente, não bastarão, porém, aos oficiais de carreira para se embrenharem depois com êxito nos estudos mais transcendentales da profissão.

À medida que se avança na escala hierárquica, alarga-se o âmbito de acção das unidades que se comandam e, consequentemente, a influência do chefe exerce-se segundo modalidades mais complexas.

Se ao subalterno substancialmente interessa o estudo da táctica e serviços de campanha no quadro em que as suas sub-unidades actuam, e só restritamente o preocupa conhecer as características das outras Armas e sua cooperação no combate, a partir do posto de capitão as coisas mudam bastante.

O trabalho continua a visar, essencialmente, a preparação para o exercício do comando e, nesse sentido, se deverá conduzir a instrução dos oficiais nas suas modalidades teórica e prática.

Será então necessário, será fundamental, que os oficiais progressivamente se ponham a par da acção combinada das Armas, que lhes passe a ser familiar o espirito de cada uma, o conhecimento dos seus meios de acção e das suas condições de emprego, para poderem com consciência entrar no estudo dos problemas respeitantes ás G. U. nas suas diferentes modalidades. O seu espirito, não poderá desde então preocupar-se apenas com os detalhes da unidade que na verdade comandam.

O nível dos conhecimentos militares atingirá, finalmente, o seu expoente máximo quando se haja de abordar os problemas

Revista da Cavalaria

do comando superior. Nessa altura, não bastará conhecer bem a instituição militar onde normalmente se desempenha o serviço profissional. Será indispensável que os chefes que atingirem os postos mais elevados, em presença de problemas que envolvam a cooperação das forças de terra, do ar e do mar — pelo conhecimento perfeito das possibilidades de cada uma delas — estejam em condições de os resolver cabalmente.

Obrigar-se-ão, portanto, os oficiais no decorrer da sua carreira, durante o tempo de que dispuserem para trabalhos de aplicação, a actualizar e a ampliar progressivamente a bagagem dos seus conhecimentos para depois, em cursos de informação e em provas especiais, demonstrarem as suas aptidões para o desempenho de missões incluídas já nos domínios da arte superior da «guerra».

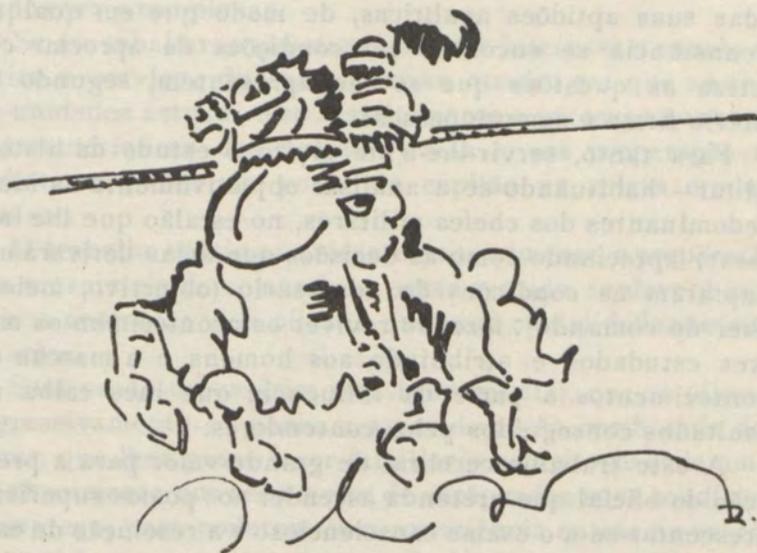
O oficial moderno terá de acompanhar sem destalecimentos os progressos da doutrina militar, visando o seu trabalho, em especial, o desenvolvimento da sua inteligência e das suas aptidões analíticas, de modo que em qualquer circunstância se encontre em condições de apreciar com justeza as questões que se lhe apresentem, segundo um critério firme e sempre pessoal.

Para tanto, servir-lhe-á de muito o estudo da história militar — habituando-se a analisar objectivamente as ideias predominantes dos chefes militares, no escalão que lhe interessar; apreciando como as decisões que delas derivaram se adaptaram às condições do adversário (objectivo, meios e saber do comando); fazendo reviver os acontecimentos militares estudados e atribuindo aos homens e à marcha dos acontecimentos a parte da influência que lhes caiba nos resultados conseguidos pelos contendores.

A este trabalho cerebral de grande valor para a preparação do oficial que pretenda ascender aos postos superiores, acrescentar-se-á o exame consciencioso e a resolução de casos concretos relacionados com as diversas situações tácticas, tanto na carta como no terreno, sob a inteligente orientação dos chefes responsáveis, aos quais caberá obter para os seus cooperadores, por uma perfeita união intelectual, o nível de cultura militar que nem todos atingiriam quando entregues a um esforço pessoal e isolado.

Revista da Cavalaria

Devemos estar preparados. E um exército, modesto ou poderoso, só poderá considerar-se eficiente se — além da sua preparação técnica e da idoneidade dos seus quadros — houver a certeza de que em qualquer momento todos os seus componentes, tanto os que servirem nas fileiras como aqueles que a elas forem chamados em caso de emergência, estão prontos a seguir os seus chefes sem hesitação e que todos, chefes e soldados, qualquer que seja a sua origem, se encontram irmanados por um sentimento comum: o amor da Pátria.





Grandes Unidades Blindadas

Os dois critérios orgânicos da actualidade

pelo Ten.-Coronel AGUIAR FERREIRA

A notável cooperação dada em todas as campanhas da Guerra que findou pelas Grandes Unidades Blindadas mostrou, sem dúvida, que se não foram as únicas a colher os louros da vitória, a sua contribuição foi essencial e por vezes decisiva para o resultado da luta.

Evolucionando na sua concepção de emprego e na forma de tirar delas o máximo rendimento possível, à medida que se foram aperfeiçoando e desenvolvendo os meios anti-carro, as G. U. Bl. chegaram ao fim da guerra mantendo intactos os louros conquistados no seu início, de braço dado com a Aviação. Hoje como ontem, mantêm as posições conquistadas durante a luta, e se o material evolui, se modifica e aperfeiçoa, se os meios aumentam em valor e eficiência, se a orgânica se adapta às missões previstas e estas se especializam, as G. U. Bl. continuam a sintetizar a cooperação dos carros de combate com as tropas apeadas e das outras Armas, com a condição de estas estarem dotadas dos meios orgânicos necessários para homogenizar a sua mobilidade e potência.

Revista da Cavalaria

Mobilidade, pela faculdade de intervenção longínqua; pela faculdade de intervenção rápida; pelas possibilidades da acção na maior parte dos terrenos; pela facilidade em se empenharem e romperem o combate em grandes frentes e isoladamente. Potência, pela faculdade de destruição das resistências inimigas na preparação da batalha e dos seus últimos núcleos na resolução desta; pelas possibilidades de intervenção directa na luta; pela capacidade defensiva fora do campo da batalha.

As missões previstas para as G. U. Bl. devem ter em vista a exploração sistemática dos seguintes princípios gerais do emprego, deduzidos do estudo profundo da sua actuação na guerra:

- a) As G. U. Bl. são essencialmente G. U. de manobra;
- b) As G. U. Bl. devem ser empregadas em terreno favorável à acção dos carros de combate;
- c) As G. U. Bl. devem actuar em massa e por surpresa no ataque a organizações defensivas fracas sem obstáculos naturais ou artificiais, embora fortes sob o ponto de vista da densidade de ocupação;
- d) As G. U. Bl. actuam de uma forma descentralizada quando as organizações inimigas são débeis ou descontínuas e não são de prever fortes reacções ofensivas;
- e) As G. U. Bl. devem actuar sempre com um amplo espírito ofensivo e de iniciativa quando haja possibilidade de perturbar profundamente o sistema defensivo adverso.

Do simples enunciado destes princípios gerais de emprego, e que agora não profundaremos, se pode imediatamente concluir que as G. U. Bl. são essencialmente aptas para as missões de exploração do sucesso, missões de procura da informação e missões de contra-ataque; quer numa quer noutra terão certamente de combater e, sobretudo, de atacar.

Ora, do estudo detalhado das missões a realizar, pode deduzir-se que os órgãos essenciais das G. U. Bl. são:

- órgãos de reconhecimento;
- órgãos de choque e de luta;
- órgãos de acompanhamento e protecção;
- órgãos de fogo de apoio;

Revista da Cavalaria

- órgãos que lhes facilitem a transposição dos obstáculos naturais ou artificiais e assegurem a viabilidade das vias de comunicação;
- órgãos de vida autónoma.

Os *órgãos de reconhecimento* são-lhes indispensáveis para a busca de informações destinadas a prover à sua própria segurança, e à orientação da manobra que há-de levar ao cumprimento da missão recebida. Esses órgãos compreendem:

- unidades de aviação, como meio de cooperação indispensável, quer seja orgânico quer seja de reforço ou adaptado;
- unidades de auto-metralhadoras ou de carros ligeiros, como elemento terrestre principal de busca da informação;
- unidades de motociclistas ou de atiradores T. T., destinadas a apoiar ou recolher, e de uma forma geral a cooperar estreitamente com as unidades blindadas, na busca da informação;
- armas pesadas (metralhadoras, morteiros, anti-carros e anti-aéreos), destinadas a estofar a capacidade de investigação e de resistência da descoberta;
- eventualmente, carros de combate, destinados a reforçar a acção dos carros ligeiros e a aumentar a capacidade de penetração.

Os *órgãos de choque e de luta* são destinados a realizar o esforço no cumprimento da missão, e compreendem essencialmente unidades de carros de combate e de atiradores-granadeiros ⁽¹⁾.

Os carros de combate são o elemento de potência na acção e de velocidade na execução. Por isso são normalmente carros médios de grande velocidade tipo cruzador. Os carros pesados e super-pesados, necessários quando haja necessidade de romper organizações defensivas fortemente organizadas, de grande profundidade e dispondo de numerosas armas a. c., são sobretudo elementos de reforço quando a situação assim o exija. Mas nas condições normais, o ataque das G. U. Bl. limita-se à rotura de frentes tenues que se opõem ao cumprimento da missão rece-

⁽¹⁾ Chamaremos atiradores-granadeiros às tropas que combatem normalmente a pé mas que são transportadas em viaturas auto-blindadas susceptíveis de acompanhar os carros de combate na progressão e no combate.

Revista da Cavalaria

bida que não pode ser cumprida pelo emprego da manobra. Em qualquer caso a frente mínima de rotura terá de ser de 2.000 metros para assegurar a passagem aos restantes elementos menos protegidos. A experiência da guerra mostrou também que os carros de combate são essencialmente meios de luta contra a infantaria adversa.

As unidades de atiradores-granadeiros são essencialmente elementos de cooperação com os carros de combate com os quais têm de combater em estreita ligação, quer aproveitando a progressão dos carros para elas próprias progredirem, quer abrindo o caminho aos carros e apoiadas por estes, quer protegendo os flancos do ataque, quer, finalmente, limpando e ocupando o terreno conquistado.

Os *órgãos de acompanhamento e protecção* compreendem a aviação de caça, os meios anti-aéreos e os meios anti-carro.

A aviação de caça, quer seja orgânica, quer seja adaptada, é absolutamente indispensável para proteger as colunas ou agrupamentos da aviação adversa, e constitui o meio principal da D. C. A.; mas dada a dificuldade de a manter permanentemente no ar em quantidade suficiente, são necessários também os meios anti-aéreos terrestres.

As armas anti-aéreas das G. U. Bl. servem, não só para proteger as colunas e agrupamentos na transposição dos pontos obrigatórios de passagem (desfiladeiros, povoações, pontes, vaus, etc.) em que mais são de recear os ataques da aviação contrária, como para reforçar os meios orgânicos das unidades, tendo em especial atenção a defesa baixa e média, e, sobretudo, os ataques dos aviões lança granadas-foguetes.

As armas anti-carro destinam-se, principalmente, à protecção dos flancos do dispositivo, à constituição de uma base de recolha em caso de insucesso, e ao ataque dos carros de combate inimigos; compreendem os canhões anti-carro, os tanks-destroyers e a artilharia de auto-propulsão, embora haja hoje uma tendência manifesta para substituir todos estes meios anti-carro por unidades de carros pesados armados com peças compridas de grande velocidade inicial e de calibre que vai de 8,8 a 10,5 cm.

Os *órgãos de fogo de apoio* compreendem a aviação de assalto e a artilharia.

A aviação de assalto actua pelo ataque ao solo à metralhadora, à granada-foguete e à bomba (vão a picar). Estes meios não pertencem geralmente às G. U. Bl. mas são-lhes atribuídos como reforço em determinadas missões de ataque.

A artilharia é um órgão de fogo indispensável, não só para apoiar a progressão das unidades de choque quando a redução das resistências

Revista da Cavalaria

encontradas torna necessário um apoio de fogos poderosos, densos e profundos, como para proteger os carros de combate e os atiradores-granadeiros contra a artilharia e a aviação adversas. Esta artilharia deve estar em condições de realizar o apoio a curta distância e na maior parte dos casos em tiro directo; a sua mobilidade deve ser tal que possa acompanhar a progressão dos agrupamentos constituídos e explorar com o seu fogo a surpresa e a rapidez da acção. A artilharia deve, pois, ser de auto-propulsão. As suas missões são:

- cegamento, destruição ou neutralização de observatórios;
- destruição de obstáculos passivos e campos de minas;
- neutralização ou destruição de armas anti-carro;
- detenção de unidades apeadas;
- contra-bateria;
- destruição de carros inimigos;
- ataque à aviação inimiga.

Para cumprimento de todas estas missões, a artilharia especializa-se, quer no seu material quer nos seus processos de acção e de tiro; assim se diferencia em: artilharia de assalto, artilharia anti-carro e artilharia anti-aérea.

A *engenharia* fornece as unidades destinadas a facilitar a progressão dos carros de combate pela destruição dos obstáculos naturais ou artificiais que se opõem a essa progressão, a assegurar a viabilidade das vias de comunicação, e, finalmente, a reforçar e facilitar os meios de transmissão.

Os sapadores de assalto são um elemento hoje indispensável de cooperação no ataque dos carros; dispondo de pessoal e material fortemente especializado, a sua missão é brilhante e o seu emprego normal no levantamento de pistas nos campos de minas, na destruição de fortins e organizações, e na constituição de pequenas testas de ponte.

Os sapadores têm a sua principal missão na criação dos meios de passagem e na reparação das vias de comunicação; o tank-dozer é seu principal, embora não único meio de acção.

As transmissões, realizadas à base de T. S. F., organizam as redes de comando e da artilharia, e reforçam os meios orgânicos das unidades.

Os *serviços*, organizados por forma a permitirem e até facilitarem a mobilidade e a acção das G. U. Bl. devem por isso compreender po-

Revista da Cavalaria

tentes meios de reabastecimento gaso ⁽¹⁾, e de recuperação e reparação das viaturas auto.

Acerca da necessidade de as G. U. Bl. disporem de todos os elementos a que rapidamente passamos revista, parece não haver divergência de opiniões. Todos os exércitos modernos encaram o problema desta forma e a unanimidade de vistas é perfeita. Já o mesmo não sucede sobre a maneira de reunir e organizar esses meios de acção, pois sobre certos sectores as divergências são manifestas e profundas. E se todos concordam em que a orgânica deve sobretudo facilitar a acção, os pontos de vista e a forma de o conseguir têm tido aspectos totalmente diferentes.

Há vantagem manifesta em que as unidades sejam constituídas por elementos tanto quanto possível homogêneos e que facilitem a acção do comando sob o ponto de vista da instrução técnica, dos reabastecimentos, dotações, sobresselentes e administração. Mas as exigências da táctica impõem a constituição de agrupamentos de combate que em si contêm todos os meios de acção necessários ao cumprimento da missão recebida, e esses meios de acção são modernamente tão variados e englobam elementos tão dispares que por vezes até pertencem a Armas diferentes. E assim, o critério que poderemos chamar clássico seguido na orgânica das G. U. tem tido em vista dar-lhes, sobretudo, a máxima flexibilidade na constituição do seu dispositivo e na composição de cada agrupamento, para adaptar os meios à missão, ao terreno e ao inimigo. Só assim, na verdade, se poderá obter o máximo rendimento pela possibilidade de dotar mais fortemente os agrupamentos que têm de realizar o esforço, embora em prejuízo daqueles que têm de realizar simples acções secundárias.

Embora a diversidade dos meios de luta se multiplicassem no século XX, as imposições da técnica e da táctica puderam ser atendidas satisfatoriamente pela organização de unidades quanto possível homogêneas nos meios de que dispunham. A instrução técnica e a administração eram assim facilitadas e a táctica era satisfeita com a organização de agrupamentos eventuais de composição variável segundo as necessi-

(1) Durante as operações realizadas pelo 3.º Ex. americano através da França, Bélgica e Alemanha iniciadas na Normandia e terminadas em Altemburgo, entre 27-7-944 e 9-5-945, a média diária de gasolina consumida pela 6.ª Div. Bl. foi de 72.500 litros, média esta que em certas fases de progressão subiu a 100.000 litros diários.

Revista da Cavalaria

dades e imposições da missão específica recebida. À medida, porém, que o material se tem multiplicado e especializado, torna-se cada vez mais difícil manter o grau de homogeneidade de meios que a técnica aconselha, e a questão chegou a ponto de hoje somente as unidades elementares poderem ser consideradas como tal. O Regimento que inicialmente era constituído por elementos semelhantes na sua orgânica e no seu material, passou a ser um aglomerado heterogéneo e tem-se mantido como unidade de administração de organização mista mas sem qualquer característica de agrupamento tático.

Este critério orgânico tem a vantagem de facilitar a instrução técnica do material para conjugação dos esforços e simplifica sensivelmente a administração; tem sobretudo a vantagem fundamental de dar uma grande flexibilidade à organização dos agrupamentos táticos que assim podem ser convenientemente doseados segundo as exigências da missão. Tem, porém, o grave inconveniente de não grupar com estabilidade os meios de acção fundamentais que têm de cooperar estreitamente entre si no desempenho das várias missões: a cooperação tática será, portanto, forçosamente incompleta e defeituosa, o que tudo se traduz numa maior dificuldade em cumprir a missão; perdas mais numerosas, meios necessariamente mais potentes, e, sobretudo, morosidade na acção serão as consequências de tais deficiências de cooperação. Para que esta seja, tanto quanto possível, perfeita, torna-se necessário que os elementos destinados a cooperar em íntima e estreita ligação estejam habituados a trabalhar em comum, confiem uns nos outros e no comando, saibam profundamente qual a forma mais eficaz e proveitosa de facilitar a sua própria acção e a dos outros, o que tudo quer dizer que devem ser instruídos em comum e pertencerem, portanto, à mesma unidade.

Nas Divisões de infantaria nunca este problema teve grande acuidade, pois que, sendo a acção realizada fundamentalmente pela Infantaria, no R. I. se grupavam todos os elementos essenciais à composição básica dos agrupamentos táticos (atiradores, metralhadores, engenhos, canhões de infantaria) que assim podiam com grande flexibilidade realizar uma perfeita adaptação dos meios às necessidades da acção. Quanto à morosidade resultante da organização e união prévia dos meios que deveriam constituir os agrupamentos eventuais, essa deficiência não tem na verdade uma importância de maior pois toda a acção da Infantaria é caracterizada pela morosidade.

Já o mesmo se não dá com as G. U. Bl. cuja característica específica é a rapidez na acção, pois nelas é a velocidade que dá faculdade resolutive à potência. Tudo o que permite ganhar tempo na acção tática

Revista da Cavalaria

é de encarar em princípio como proveitoso, e um dos meios de ganhar tempo é certamente organizar previamente os comandos dos agrupamentos tácticos que forçosamente têm de ser constituídos para a acção. Assim o compreendeu o general Adna Chaffee que imaginou e organizou na Div. Bl. americana dois comandos de natureza táctica capazes de cimentar a acção de agrupamentos eventuais a constituir oportunamente. Estes comandos de agrupamento foram os sucessores directos dos comandos da Brigada em que primitivamente se articulava a 1.^a Div. Moto-Mecanizada americana, e um terceiro comando, mais reduzido, agrupava as tropas à disposição do Comandante da Divisão.

Embora o general Chaffee nunca tivesse pensado em dar uma composição rígida aos agrupamentos de combate, o que é certo é que no decurso da campanha da Europa que em 1944-45 levou os exércitos aliados da Normandia ao Reno e ao Elba, grande parte dos comandantes das Div. Bl. americanas fixou de uma vez para sempre a composição dos três agrupamentos tácticos previstos no seu dispositivo: dois agrupamentos em 1.^o escalão e um agrupamento em 2.^o escalão à disposição do comando. De uma maneira geral, cada um destes agrupamentos era constituído por 1 B. Car., 1 B. I. blindado, 1 G. Art. blindada, 1 C. Eng. blindada, 1 Comp. de Tanks-destroyers ⁽¹⁾, 1 Bat. A. A., elementos de reconhecimento do S. S. e de manutenção; a artilharia dos três agrupamentos era por vezes centralizada pela Divisão para realizar acções de apoio em massa. Esta rigidez de articulação justificava-se por razões de simplicidade e de ganho de tempo, embora evidentemente os meios nem sempre estivessem de harmonia com a missão recebida, com o inimigo provável e com o terreno em que teriam de actuar; mas como em geral a missão era semelhante (manobra, exploração do sucesso, perseguição) e o inimigo desenvolvia uma mesma acção de retar-

(1) O Tank-destroyer ou destruidor de carros é um canhão anti-carro pesado de auto-propulsão e com certa protecção blindada, e cuja missão é destruir os carros de combate inimigos que penetrem na zona de acção de unidades a que pertence e sem se preocupar em dar protecção directa. É, pois, uma modalidade ofensiva das armas anti-carro. O Tank-destroyer parece exteriormente um carro de combate, do qual se distingue pela torre sempre descoberta e menos espessura de blindagem; difere do canhão de assalto pela sua maior blindagem e, sobretudo, pela sua característica acentuadamente anti-carro de um canhão (grande velocidade inicial, freio de boca, granada perfurante). O tank-destroyer foi empregado pelos americanos na segunda Guerra mundial, tendo o modelo M 36 um canhão comprido de 90 mm.

Revista da Cavalaria

damento, as vantagens decorrentes da simplicidade e da rapidez compensavam largamente os inconvenientes da falta de flexibilidade. É assim que os próprios comandantes dos agrupamentos táticos de combate começaram a articular idênticamente os meios que lhes haviam sido atribuídos, constituindo dois destacamentos blindados em 1.º escalão e um agrupamento de apoio em 2.º escalão (tanks-destroyers, artilharia, engenharia e anti-aéreos); e como a organização dos B. Car. e dos B. I. era ternária, os destacamentos blindados eram forçadamente de composição desigual, sem que nada pudesse fazer prever qual a composição mais adequada ao tipo de manobra de resistência que cada destacamento teria de realizar ou forçar na sua zona de acção.

Desta forma, não só os Comandantes de Regimento eram anulados e por vezes absorvidos pelos Comandantes de agrupamento tático, como o próprio Comandante da Divisão pequena acção mantinha sobre a G. U. que comandava; idênticamente, os comandantes de agrupamento ao constituírem e lançarem os seus destacamentos blindados pouca ou nenhuma acção conservavam sobre estes enquanto se não dava uma paragem na progressão. Mas como em acções de exploração do sucesso e sobretudo de perseguição a descentralização do comando é não só justificável mas até conveniente, a acção tática não era prejudicada, antes aumentava em velocidade o que podia perder em potência de acção. E assim os bons resultados obtidos com a constituição de agrupamentos táticos com carácter permanente, e não eventual, obrigou a Orgânica a encarar o novo problema levantado, e a pesar cuidadosamente as vantagens e inconvenientes das duas soluções:

- a) organização das unidades subordinadas tendo em vista principalmente as facilidades da instrução técnica e da administração, embora prevendo a constituição oportuna de agrupamentos de combate de carácter eventual;
- b) organização das unidades subordinadas tendo em vista principalmente as necessidades da instrução e da actuação tática, e dando assim uma composição orgânica e permanente aos agrupamentos de combate.

Segundo os critérios orgânicos enunciados, os elementos principais de luta das G. U. Bl. — carros de combate e atiradores-granadeiros — serão organizados em unidades homogêneas e diferentes ou grupados em unidades mistas e semelhantes. No primeiro caso seguir-se-á o critério clássico da flexibilidade que vigora ainda na maior parte das mo-

Revista da Cavalaria

dernas Div. Bl. ; os Regimentos de Carros e os Regimentos de atiradores-granadeiros (ou unidades equivalentes) figuram na composição das actuais Div. Bl. inglesas, francesas, espanholas e julgamos que russas.

No segundo caso seguir-se-á o critério que poderemos chamar dinâmico e que é o seguido em Portugal desde 1945 no I. A. E. M. agora consagrado pela orgânica da nossa Divisão Mecânica de Cavalaria e pela Div. Bl. americana m/1947; os Regimentos de combate englobam em si os carros de combate e os atiradores-granadeiros necessários à constituição normal dos agrupamentos de combate. E isto representa sem dúvida um aperfeiçoamento na orgânica geral das G. U. Bl., pois permite que, dentro da unidade base da instrução e administração que é o Regimento, se possa ministrar a instrução táctica de cooperação íntima entre o granadeiro e o carro de combate. Esta cooperação é a base da acção e do sucesso das G. U. Bl.; quanto mais perfeita for, maior e mais largo rendimento poderá ser obtido destas G. U. que restauraram o poder da manobra no campo da batalha e ganharam como tal o direito ao seu estatuto como forças terrestres da decisão. Mobilidade e potência têm que andar estreitamente unidas, e tudo o que se faça para aumentar e aperfeiçoar a cooperação resultará sem dúvida em proveito da acção. Por isso nos felicitamos pela solução dada à orgânica da nossa Div. Mec. Cav.

É certo que no momento actual não se pode em verdade dizer que o critério orgânico clássico cedeu o passo ao critério dinâmico americano, e até a moderna Div. Bl. americana não organiza Regimentos de combate, limitando-se a constituir três comandos de agrupamento que no fundo desempenharão as mesmas funções que os Comandos dos Reg. de Combate da nossa Div. Mec. Cav. A orgânica está em plena evolução, mas não é difícil a previsão sobre o que vai acontecer; e como sintoma característico vemos o moderno R. I. americano dispor de uma companhia de carros pesados (além da B. Car. P. da Divisão) na tendência que constantemente se manifesta de vincar a necessidade de estabelecer e aumentar a ligação estreita entre o carro de combate e a tropa a pé.

Revista da Cavalaria

ORGANIZAÇÃO GERAL DA DIVISÃO BLINDADA AMERICANA DE 1947

Armored Cavalary — Abril-1947

Military Review — Julho-1947

Ejercito — Julho-1947

- I — *Quartel General*:
- II — *Agrupamentos de combate A — B — R*: 19 of. — 1 s. t. — 83 praças.
- III — *Bat. de reconhecimento*: 37 of. — 3 s. t. — 757 praças.
- 1 comp. de comando e Serv.
 - 4 comp. de rec. c/58 carros de comb. ligeiros M. 24.
 - 1 dest. do S. S.
- IV — *Bat. de carros pesados*: 36 of. — 3 s. t. — 619 praças.
- 1 comp. com. c/1 pel. reconhecimento.
 - 3 comp. carros pesados M. 26 a 4 pel. de 5 viat. bl.
 - dest. S. S.
- V — *3 Bat. de carros médios*: 36 of. — 3 s. t. — 709 praças.
- 1 comp. com. c/1 pel. rec.
 - 1 comp. serviços.
 - 4 comp. carros médios a 3 pel. de 5 carros M. 4A3E8.
 - Dest. S. S.
- VI — *4 Bat. fuzileiros*: 42 of. — 3 s. t. — 989 praças.
- 1 comp. com. e serv. c/1 pel. rec.
 - 4 comp. fuzileiros (204 of. e pr.)
 - dest. S. S.

Revista da Cavalaria

VII — *1 Reg. Artilharia*: 209 of. — 11 s. t. — 2930 praças.

— Batr. de comando e serviços 21 of. — 1 s. t. — 91 pr.

— 3 Gr. O. L. 105: 38 of. — 2 s. t. — 509 pr.

— 1 batr. com.

— 3 batr. art. a 6 b. f.

— dest. S. S.

— 1 Gr. O. P. 155: 32 of. — 2 s. t. — 574 pr.

— batr. com.

— 3 batr. art. a 6 obuses.

— 1 Gr. A. A. ligeiro: 35 of. — 2 s. t. — 689 pr.

— 1 batr. com.

— 2 batr. a 4 viat. bl. M. 16 com metr. quádruplas cal. 50.

— 2 batr. a 2 viat. bl. M. 19 com canhões duplos Bofors
40 m/m.

VIII — *Engenharia*: 47 of. — 3 s. t. — 1011 praças.

— 1 comp. com.

— 4 comp. sap. c/12 tanks-dozer.

— 1 comp. pontes.

— dest. S. S.

IX — *Trem*: 126 of. — 13 s. t. — 1643 praças.

— Banda de música c/2 s. t. e 56 pr.

— 1 comp. de recompletamento c/7 of. e 92 pr.

— 1 Bat. de reaprovisionamento:

— dest. de com.

— 1 comp. de reaprovisionamento.

— 1 comp. de serviços.

— dest. S. S.

Revista da Cavalaria

— 1 Bat. S. S.:

— 1 comp. com.

— 3 comp. S. S.

— 1 Bat. Man.:

— 1 comp. com.

— 3 comp. man.

X — 1 Comp. Polícia Militar: 7 of. — 169 praças.

Total:

Obuses de 105	54
Obuses de 155	18
Viaturas bl. M. 16 c/metr. quádruplas cal. 50 ou 13 mm.	32
Viat. bl. M. 19 com canhões duplos de 40 mm.	32
Viat. bl. mort. 81 mm.	12
Metr. pesadas cal. 50	80
Metr. cal. 30	569
Metr. lig. cal. 30	518
Mort. 81 mm.	20
Mort. 60 mm.	48
Carros comb. lig.	58
Carros comb. médios M4A3E8	216
Carros comb. pes. M. 26	63
Carros comb. méd. M. 45	24
Viat. 1/4 T.	734
Viat. blindadas de transporte M. 44	402
Ambulâncias	48
Viat. recuperação carros	28

Agrupamentos:

1 B. I. a 4 comp. de 3 pel. de 3 sec.

1 B. Car. M. a 4 comp. de 3 pel. de 5 carros.

1 Comp. Car. P. a 4 pel. de 5 carros.

1 G. O. L. a 3 batr. de 6 obuses.

1 batr A. A.

1 comp. S. M.

MINAS

NA DEFESA ANTI-CARRO E BARRAGENS DE ENGENHARIA

pelo Ten.-Coronel BUCETA MARTINS

Os estudos dos vários aspectos do problema do emprego das minas na luta anti-carro e na organização das «Barragens» estratégicas ou tácticas, andam dispersos por não poucos livros e revistas.

O objectivo principal do estudo que agora apresento, como de todos que publiquei nesta Revista sobre D. C. B. e D. C. A. é o de reunir aqui os apontamentos de maior interesse para a cultura geral dos oficiais de todas as Armas, por forma a oferecer aos meus benévolo leitores um elemento de consulta, assaz completo, evitando-lhes perda de tempo e de paciência em grandes pesquisas bibliográficas.

I

A evolução dos problemas de emprego das Minas



As minas permitem organizar obstáculos artificiais anti-carro de grande valor, sob a forma de obstruções das vias de comunicação ou de extensos e profundos campos de minas, com a vantagem nestes de, só por si, juntarem a uma capacidade de detenção ou barragem passiva, que pode considerar-se semelhante à de um curso de água, uma capacidade de destruição dos carros, total ou parcial, ou pelo menos de imobilização, que nenhum outro obstáculo apresenta. Esta característica dá lugar a que os campos de minas, além do seu efeito material de detenção, exerçam sobre as tropas inimigas — designadamente sobre as dos carros de combate e as transportadas em quaisquer veí-

Revista da Cavalaria

culos — uma acção moral depressiva importante, que se traduz bem na ansiedade repercutida pelo grito *Minas!* que salta de todos os peitos logo que a primeira carga explode no ambiente tranquilo das colunas de marcha ou na zona em que o atacante avança sereno e resoluto.

É certo que com a maior parte das minas anti-carro usadas durante a guerra mundial o poder de destruição resumia-se, afinal, à rotura de uma lagarta ou pouco mais: não se podia ir mais longe na carga explosiva (que já atingia 5 a ro kgs.), para não tornar muito difícil o manuseamento das minas e não elevar a números astronómicos a tonelagem a transportar para a implantação de uma barragem.

Mas uma vez que o seu efeito era suficiente para imobilizar o carro ficava ele sujeito à breve destruição pela artilharia, aviação ou *equipas de caçadores de carros* fazendo uso de lança-chamas, fortes cargas explosivas, garrafas de gasolina, etc.

É preciso, porém, não esquecer que o «carro» embora imobilizado continua a ser um *fortim*, muitas vezes de poderosa blindagem, com homens e armas apesar de tudo intactas: o seu poder de destruição das tropas inimigas continua enquanto não for destruído.

Por outro lado, a simples imobilização não impediu que em muitos casos, a coberto da noite ou do nevoeiro, fosse possível reparar as avarias e *safar* o carro.

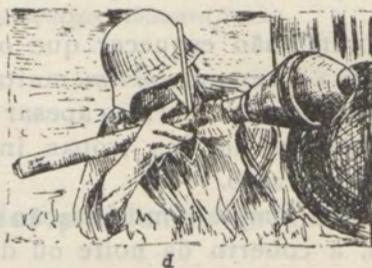
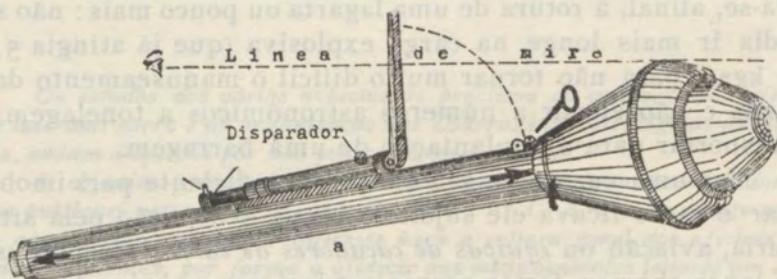
Esta observação fixava a necessidade de manter sob a vigilância dos fogos das armas automáticas ligeiras e pesadas os carros imobilizados, enquanto não fosse consumada a destruição.

Foi tudo isto que levou a procurar-se aumentar cada vez mais o poder de destruição das armas anti-carro e das minas (chegando-se a enterrar no mesmo alojamento duas a quatro minas umas sobre as outras).⁽¹⁾

(1) Isto, porém, não passou de simples casos particulares, que não se generalizaram porque nem o Eixo, nem os seus adversários dispunham de abastecimentos de minas suficientes para fazer face a esta multiplicação de consumo, nem lhes convinha, na maior parte das situações em que recorriam às minas, gastar tempo e mão de obra nas proporções a que tal processo conduziria.

Revista da Cavalaria

E foi a deficiência confrangedora da eficácia dos canhões anti-carro, perante o acréscimo constante das blindagens dos carros, e a insuficiência das minas como meio exclusivo de fazer face aos carros, que deu lugar ao aparecimento dos *projecteis de carga ôca* (ou cônica) com os vários processos de



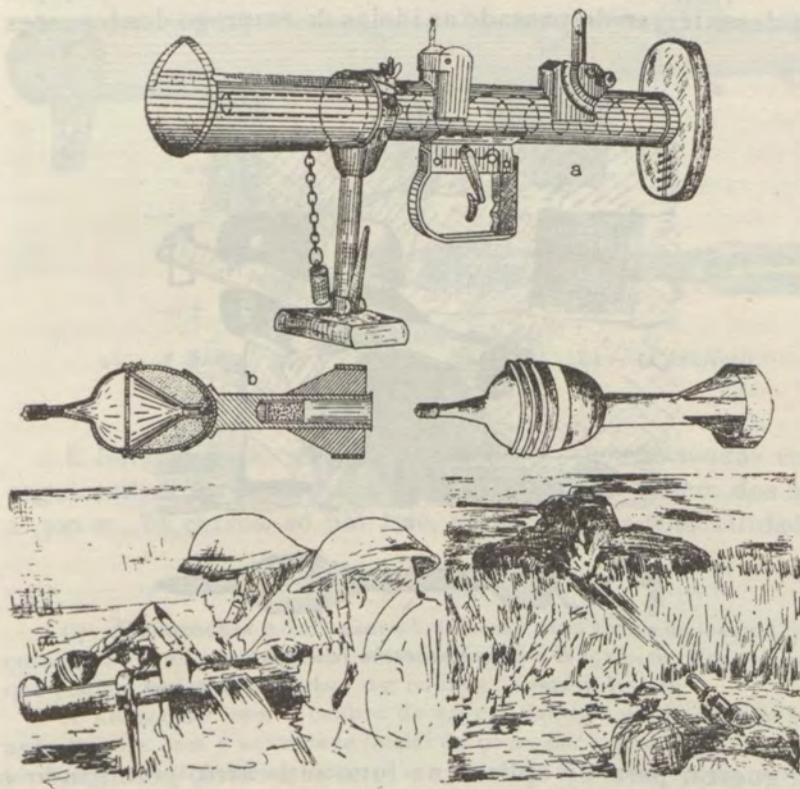
O «Panzerfaust» alemão
(punho anti-carro)

lançamento por tubos com câmara fechada, aberta ou de abertura regulada, desde a espingarda normal ou anti-carro provida de um copo de lançamento (*tromblon*), passando pelos lança-granadas anti-carro⁽¹⁾ e pelos morteiretes anti-carro, até aos tubos de lançamento de câmara aberta como o «Pan-

(1) O lança-granadas Diakanoff (russo) de calibre 52, permitia lançar uma granada de 350 grs. a 600 m., sendo o alcance eficaz, com precisão razoável, de 250 m. (teóricamente); a capacidade de penetração era de 70 mm. de blindagem de carro.

Revista da Cavalaria

zerfaust»⁽¹⁾ alemão (a que se chamou também punho anti-carro porque o tubo de lançamento pouco mais era do que um punho para empunhar e apontar a granada com cauda)



O P. I. A. T. (inglês)

a) — A arma

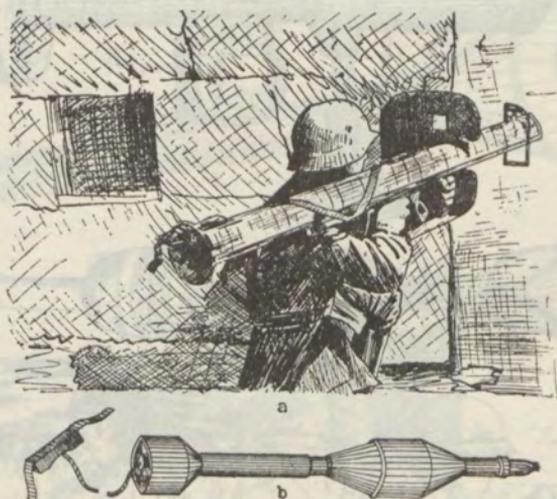
b) — O projectil

(1) O tubo de lançamento faz parte integrante do projectil e por isso só lança uma granada. Tinha um poder de penetração de 150 mm. de blindagem e um alcance de 80 m. Ligeiro e simplicíssimo no manejo, constituiu um terrível meio de combate ao carro a curta distância. A propaganda alemã, pelo menos, atribuiu-lhe a percentagem de 40% dos carros destruídos na frente de Nettuno.

Revista da Cavalaria

e pelo «P. I. A. T. (1) inglês, que lança granadas em cuja cauda do projectil é que existe a câmara do cartucho de projecção.

Foi ainda a preocupação de aumentar ainda mais a potência de penetração e alcance dos projecteis lançados por armas suficientemente ligeiras e manejáveis, para poderem ser empregadas nos escalões mais avançados da defesa, que fez desenterrar do passado as ideias do emprego dos foguetes



O «Panzerschreck» (alemão)
a) — A arma b) — O projectil

na guerra, para os aplicar na luta anti-carro, permitindo o lançamento de projecteis pesados com velocidades iniciais reduzidas e por armas que ficavam isentas dos efeitos do coice ou recuo.

(1) O P. I. A. T. (Projector, Infantry Anti-Tank) não é mais do que o aperfeiçoamento do projector de granadas ordinárias utilizado pelos vermelhos na guerra civil espanhola. Pesa 15 kgs. e lança a 200 m. uma granada com 1,250 kgs. e com potência de perfuração de 100 a 120 mm. As deficiências de precisão não lhe dão, porém, alcance prático superior a 50 a 100 m.

Revista da Cavalaria

Assim apareceu a *Bazooka*⁽¹⁾ americana e o célebre *Panzerschreck*⁽¹⁾ alemão — a que os alemães chamavam o *Terror dos carros* —. A artilharia e a Aviação em breve utilizaram o novo projectil foguete.



a) — A arma *A Bazooka (americana)* b) — O projectil

É lícito esperar que se as armas do tipo «Bazooka» conseguirem alcances eficazes, com precisão, da ordem dos 200 a 300 m., os carros, só por isso, verão as suas possibilidades

(1) A «Bazooka» e o «Panzerschreck» são duas armas do mesmo tipo, consistindo fundamentalmente em tubos para o lançamento dos foguetes que podiam ser manejados por um ou dois homens.

A «Bazooka» com o calibre de 5,9 cm., lançava uma poderosa granada foguete com a velocidade inicial de 90 m. por segundo, que aumentava progressivamente ao longo do seu trajecto. A eficácia exigia, porém, ângulos de incidência de 30°.

O comandante de uma formação de carros alemã que pela primeira vez sofreu a acção desses projecteis e em breve se rendeu, não sabendo de que se tratava fez este comentário ao oficial inglês a que se entregou: — «é claro, quando o adversário ataca os carros com artilharia de 10,5, não é possível resistir»... Tratava-se de uma simples Bazooka manejada por um homem nas primeiras linhas inglesas, na Líbia.

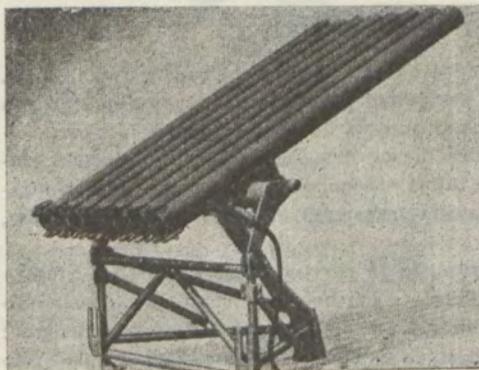
O «Panzerschreck» tinha 9 cm. de calibre e com um alcance de 300 m. Contendo já vários aperfeiçoamentos, esta arma produzida em grandes séries e difundida pelas pequenas unidades da infantaria alemã obteve êxitos retumbantes como o do 9 de Setembro de 1944 em que de uma formação de 60 carros russos foram destruídos 42 e vários outros avariados.

Revista da Cavalaria

por tal forma reduzidas que acabarão por ter de se limitar ao simples papel de canhões de acompanhamento blindado, seguindo a infantaria. Mas é preciso não perder de vista que o aperfeiçoamento do projectil foguete, sendo possível, apresenta sérias dificuldades: a sua trajetória é forçadamente curva e muito sensível às mudanças de temperatura e à humidade.

Podemos imaginar, ainda, que surja um projectil de carga ôca telecomandado, ou auto-dirigido, capaz de

suprimir os carros do campo de batalha. Mas é pouco provável que tais armas surjam brevemente e em número suficiente, no equipamento anti-carro dos exércitos. A mesma



*Lança foguete T-27 do Exército Americano
(4,5 polg.)*

observação pode fazer-se ao pensar na aplicação de reduzidas cargas atômicas de projecção e explosivas.

A aplicação das cargas ôcas (ou cónicas) no fabrico das minas está na fase das experiências, mas permite esperar um aumento muito grande da sua capacidade de destruição. O problema consiste, principal-

mente, em conseguir que a mina expluda a meio da superfície inferior do carro e não sob as cherielles.

Quando isso se consiga o carro irá pelos ares.

Revista da Cavalaria

As poderosas armas de «carga chata» em que se começa a ouvir falar, também estão ainda no campo das experiências e é muito cedo para tirar conclusões sobre o seu futuro, que pode ultrapassar o quadro da luta anti-carro, mas cujo pequeno raio de acção e dificuldade de dissimulação permite, ao que parece, a sua fácil localização pela infantaria que assim pode criar ambiente de segurança para os carros⁽¹⁾.

De tudo o exposto, podemos concluir: por um lado, que antes do desaparecimento dos carros como consequência de novos meios que o progresso faz antever, eles continuarão ainda por tempo mais ou menos longo a ter um papel importante no campo de batalha; e, por outro, que as minas continuarão a representar o meio mais importante da defesa anti-carro, que a Guerra Mundial evidenciou.

O emprego das minas como meio de luta anti-carro e a organização de campos de minas, como meio de barragem, não correspondem a invenção nem a nova concepção das operações da última Guerra Mundial.

Já os alemães haviam empregado minas em grande escala na Grande Guerra de 1914-1918, e com aspecto gigantesco na sua retirada final, como já haviam empregado minas contra-pessoal na execução do célebre plano Alberich, de Ludendorff, posto em prática no princípio de 1917, para recolher o exército alemão do «front» francês à célebre linha Siegfried que os Aliados então conheciam por linha de Hindemburgo.

A verdade, porém, é que se até 1918 apenas se haviam empregado minas especiais contra pessoal, como meio de recurso para completar o papel dos fogos e das destruições nos planos das grandes barragens estratégicas, também o emprego das minas anti-carro até ao início da Guerra Mundial em 1939 — mais rigorosamente, até à campanha do deserto

(1) Por enquanto pode-se admitir que a sua utilização se limite à instalação de poderosas armadilhas anti-carro.

Revista da Cavalaria

africano — apenas havia sido encarado como um meio de recurso para completar a acção de detenção dos obstáculos passivos, naturais ou artificiais.

A arma fundamental da D. C. B. era o canhão anti-carro rebocado. Com esta noção entraram na Guerra Mundial os exércitos antagonistas, ou pelo menos os adversários do Eixo.

Os ingleses, mercê das dificuldades financeiras com que a Gran-Bretanha se encontrava a braços no intervalo entre as duas guerras, não puderam desenvolver os estudos de uma mina moderna anti-carro, tendo-se os técnicos militares ingleses limitado — através de todas as dificuldades e do desinteresse geral — a procurar estabelecer uma doutrina que pudesse servir de base ao emprego das minas numa guerra futura.

Vou transcrever para aqui os princípios gerais que constituíam esse corpo de doutrina. Poderão, assim, os que me lêem, concluir comigo que não foi por falta de excelentes princípios já estabelecidos que os ingleses deixaram perder todos os benefícios que o emprego em larga escala de campos de minas podiam ter-lhe oferecido na sua retirada sobre Dunkerque, reforçando poderosamente o valor defensivo dos numerosos rios e canais que sulcavam a zona de manobra à sua disposição. Foi simplesmente porque... não tinham minas. Em 1939 a importância da guerra de minas ainda se não havia fixado no espírito dos Comandos e do Governo. E ao reconhecer-se inevitável o conflito, a penúria de munições era tal que as requisições de minas tiveram de ser relegadas para o último lugar.

As tropas, por seu lado, colhidas de surpresa com a nova guerra — por mais extraordinário que isso pareça — tinham bem mais em que pensar do que no valor das minas, que não conheciam... Mais uma vez a história proclamou, com este triste exemplo, que Comandar ou Governar é prever e não remediar!...

Aí está uma história que os técnicos militares de quase todos os países — designadamente dos latinos — conhecem bem, mas que não conseguem fazer reconhecer... Do que resulta que os povos acabam por pagar com o preço do seu sangue a incúria ou leviandade com que se encaram e regulam os problemas da defesa nacional, até aprenderem já em

Revista da Cavalaria

guerra o que deviam todos saber ao estoirar a primeira granada... E com este desabafo, voltemos às minas.

Aqui têm os princípios gerais do emprego de minas anti-carro que os técnicos militares ingleses já tinham fixado em 1939, e digam-nos se há muito que acrescentar-lhe em 1947:

- 1.º — Situar os campos de minas nos terrenos propícios à passagem dos carros, por forma não só a impedir que eles os utilizem «*como também a canalizá-los pelos caminhos que mais convenham ao plano da defesa*». Colocar as armas da defesa por forma a que possam concentrar o seu fogo, no máximo grau, sobre o Inimigo, quando ele avance pelos itinerários previstos para a sua penetração.
- 2.º — Garantir que o fogo das armas ligeiras cubra toda a zona minada, sem o que o Inimigo conseguiria neutralizar as minas postas no seu caminho.
- 3.º — Deixar brechas nos campos de minas, para a saída das patrulhas e forças de contra-ataque da defesa.
- 4.º — Controlar a implantação dos campos de minas pelo Comando da Divisão, coordenando-as com os planos de fogos.
- 5.º — Misturar com as minas verdadeiras minas falsas, mais ligeiras e fáceis de transportar, porque o inimigo, não podendo distinguir umas das outras, terá de ter todas em consideração nos seus planos de neutralização e levantamento dos campos de minas referenciados.

Como vêem ainda hoje podemos afirmar que são estes os princípios fundamentais e que, na generalidade, pouco mais há que dizer a esse respeito.

Os franceses, por seu lado, viveram no período de intervalo entre 1918 e 39, tanto no campo militar como no social e político, uma vida caracterizada em todos os aspectos por autêntica *morbidez patológica*, em cujas causas — é justo observá-lo — devemos contar os sofrimentos e fadigas sofri-

Revista da Cavalaria

dos no calvário de 1914-1918, que criaram um ambiente que a pre-ofensiva intelectual e política de Hitler soube aproveitar hábil e insidiosamente.

Os alemães, pelo contrário, tinham meditado bem nas lições de 1918 e ao rebentar a guerra em 1939 não só dispunham de excelentes modelos de minas contra pessoal — a mina S — e contra carro — a mina Teller — como dispunham de elevadíssima tonelagem de minas e de uma grande capacidade do seu fabrico. Não dispunham, é certo, de *detectores* de minas mas tinham tido o cuidado de munir a «Teller mine» de dispositivos contra o seu levantamento, como adiante veremos.

Apesar de todo o seu plano de guerra ser fundamentalmente ofensivo, os alemães previam e preparavam as suas armas defensivas; e, se na campanha do noroeste da Europa não tiveram que utilizar as minas, porque a ofensiva relâmpago cortou fulminantemente as veleidades de reacção aos anglo-franceses, na campanha africana entraram em larga escala nos planos de manobra de Rommel.

Sem minas para se defender e sem oportunidade de conhecer a doutrina e técnica alemãs da guerra de minas, porque não atacaram, os ingleses recolheram de Dunkerque à sua ilha sem qualquer novo ensinamento sobre o emprego de minas e convencidos de que a melhor resposta contra os métodos alemães de emprego dos carros em massa e em profundidade consistiria em ter mais e melhores canhões anti-carro.

Pelo contrário, é de admitir que não tendo a primeira campanha da Europa oferecido ensejo aos alemães de colher ensinamentos sobre o ataque através de campos minados e sobre a técnica de levantamento ou neutralização de minas, porque nas suas operações através da Bélgica, da França, da Noruega ou da Holanda não encontraram minas a barrar-lhe a sua corrida para o Atlântico, devem pelo menos ter tirado uma conclusão: *a de que o canhão anti-carro não devia chegar para deter uma ofensiva à base de carros.*

Da parte dos aliados, o primeiro grande passo para a evolução e aperfeiçoamento da guerra de minas foi dado quando os ingleses retirando de Dunkerque admitiram a iminência da invasão da Inglaterra e tiveram de meditar

Revista da Cavalaria

nas consequências da extensão das suas costas e da sua insuficiência em efectivos e em armas.

Foi aí que os ingleses aprenderam — à custa de não poucas perdas — a necessidade imperiosa de localizar e registar os campos de minas implantados, o número de cargas de cada campo e a sua lei de formação, ou esquema; aí aprenderam que as minas são armas de dois gumes e que, por isso, quem as coloca no terreno não se pode esquecer mais delas; que é imprescindível informar as tropas dos contornos dos campos minados e deixar brechas preparadas, para que os chefes e as tropas não percam a liberdade de manobra e de movimentos.

Da necessidade, reconhecida, de localizar a situação das minas, para as poder neutralizar ou levantar com segurança, nasceu, afinal, o sapador «*detector de minas*», munido do seu bastão com ponta aferroada, que mais tarde daria lugar a outros aparelhos mais aperfeiçoados, electro-magnéticos e acústicos. Mas o grande campo de experiência para aliados e alemães começou na campanha de África.

Para isso muito contribuíram as condições geo-estratégicas do teatro de operações.

Primeiro no deserto ocidental, com uma zona de operações condicionada à estreita faixa que bordeja o Mediterrâneo pelo Sul, com escassos portos e praias ligadas por uma mesma estrada, cuja posse adquiria, portanto, uma importância fundamental, e com o flanco meridional descoberto frente ao deserto, por isso sempre sob a ameaça de um envolvimento mais ou menos amplo e profundo.

Isso conduziu ao desenvolvimento do emprego das minas, como meio de aumentar o valor defensivo das organizações, de vedar os intervalos cada vez maiores, a que conduzia a tendência para o estiramento da frente, e de cobrir um flanco descoberto.

Aí também alemães e ingleses tiveram ensejo de reconhecer, praticamente, que o valor dos campos de minas que não estão sobre a observação e ao alcance dos fogos da defesa é apenas aleatório.

Todos esses «campos», «lagos» ou «faixas» de minas, como sugestivamente lhe chamaram, não chegaram a desempenhar mais do que um papel retardador. Ao tropeçarem

Revista da Cavalaria

com um «campo de minas» as unidades de carros abriam sempre caminho sem grandes dificuldades, através deles. Era uma questão de tempo para o trabalho de localização e levantamento, necessários para abrir um ou mais corredores de penetração através do campo. E como o fogo inimigo não prejudicava esse trabalho, a demora não era grande nem o trabalho saía caro em vidas.

Evidenciou-se, por outro lado, que para o próprio defensor o campo de minas representava sempre uma «*contingência*» a considerar: embora se fizessem os registos de localização e se mantivessem em dia, à custa de pesados trabalhos, a verdade é que pessoal, veículos e carros de combate das tropas que os colocavam, sempre sofriam considerável número de acidentes.

Foi também na defesa de Cappuzo (Maio-Junho de 1941), senão mais cedo, que apareceram as minas contra pessoal misturadas com as minas contra carros, para dificultar o reconhecimento e o levantamento destas. Desde então os alemães usaram-nas sempre em proporção cada vez maior chegando a atingir a relação $\frac{1}{10}$ quando, após o seu último arranco, Rommel adoptou uma deliberada atitude defensiva.

Umaz vezes apareciam as minas contra pessoal disseminadas entre as minas contra carros, outras formando fileiras insidiosas dentro da zona anti-carro, mas acabaram por constituir, mais geralmente, uma *faixa* à frente do campo de minas Teller, para que o inimigo tivesse que atravessá-la antes de atingir a verdadeira zona anti-carro.

Por seu lado os ingleses, em presença de um sistema cada vez mais forte de defesa anti-carro, tiveram de desenvolver e aperfeiçoar a técnica de conhecimento de campos de minas e da sua neutralização. Assim se aperfeiçoou a técnica do emprego de patrulhas detectoras, constituídas apenas por «sapadores especializados», se melhoraram os aparelhos detectores, se verificou a excelência do reconhecimento por fotografia aérea a grande altura, que se impôs pela extraordinária precisão das informações que fornecia, a despeito da homogeneidade do aspecto do solo no deserto; assim, também, se impôs a necessidade de encontrar meios mecânicos de rápida neutralização das minas para abrir os corredores de paragem, e surgiu o *escorpião*, engenho cons-

Revista da Cavalaria

tituído por «açóites de ferro» montados no tanque e que ao bater o chão faziam rebentar as minas. (1) A poeira que levantavam os chicotes era infernal, mas o sistema nem por isso foi abandonado e antes se impôs cada vez mais.

Na preparação da ofensiva do VIII Exército, os ingleses fixaram este principio que é fundamental para o ataque através de campos de minas: o ataque tem de ser montado nos mesmos principios e moldes dos ataques através de cursos de água: primeiro estabelecer uma *testa de ponte* de infantaria, para depois os sapadores poderem abrir e marcar os corredores de passagem para as colunas de ataque, a coberto daquelas tropas e sob a protecção da escuridão (2) ou de cortinas permanentes de fumo, para economizar vidas dos sapadores.

Na batalha de El Alamein (23-x-942) reconheceram os ingleses a necessidade de marcar com mais nitidez as *entradas* e *saídas* das brechas abertas nos campos de minas, especialmente as entradas e os itinerários de acesso a estas, para evitar perdas às patrulhas e forças lançadas no ataque.

O número de baixas e avarias em veículos, que resultavam de os condutores obstinadamente se desviarem para os bordos das brechas, expondo-se às explosões das minas adjacentes, pôs em foco a necessidade de montar nas «passagens» um serviço de recuperação, para atender às avarias nos veículos e resolver os incidentes mantendo sempre desobstruídas as passagens.

Reconheceram também a necessidade de reservar para os «carros de combate» corredores de largura dupla da dos destinados aos outros veículos e de lhes reservar corredores privativos, visto que a passagem dos carros em breve os tornava intransitáveis para os veículos de rodas ou de «meia-lagarta».

(1) Os tanques assim equipados eram conhecidos por «flail-tanks» ou se quisermos a tradução correcta: «tanks-mangoal».

(2) Esse trabalho quando feito de noite implica ter em consideração a posição da lua por causa do luar; quando feito de dia ou de noite implica a execução de continuos ataques para garantia e segurança do trabalho dos sapadores, repelindo os contra-ataques que o inimigo há-de lançar para se opor àquele trabalho.

Revista da Cavalaria

Aí aprenderam também a importância da regulação da ordem de prioridade na passagem, que tantas vezes criou complexos problemas, por todos entenderem que tinham mais direito à precedência do que os outros.

A ordem de prioridade fixada foi a seguinte:

- a) — Primeiro que tudo pôr à disposição da infantaria que passou, as armas de apoio, e com o mínimo de atraso, para lhe permitir fazer face a qualquer reacção ofensiva do adversário e alimentar a progressão.
- b) — Se se conseguiu uma perfuração completa do campo de minas ou barragem, dar prioridade aos carros.
- c) — Tudo o mais, incluindo a evacuação de feridos, passa a segundo plano na ordem de urgência.

Foi também na batalha de Alamein que os ingleses descobriram que os alemães não se limitavam a manter os seus campos de minas sob a acção da observação e fogos do dispositivo de defesa, mas chegavam a estabelecer dentro dos próprios campos postos defensivos que se mantinham deliberadamente inactivos e dissimulados durante os ataques iniciais da infantaria, feitos para estabelecer a testa de ponte, deixando-se ultrapassar. Os postos que conseguiam escapar à destruição, logo que os sapadores anti-carro iniciavam a sua tarefa de localização e levantamento das minas abriam fogo causando-lhes muitas baixas, que acarretavam atrasos precisamente quando o factor tempo adquiria uma importância capital.

Aí se descobriu também que os alemães usavam um esquema regular na implantação das minas: os intervalos entre as minas de uma mesma fileira e as distâncias entre estas eram iguais. Isso facilitava muito o trabalho de implantação dos campos, mas serviu também, e muito, para facilitar o reconhecimento desses campos pelos ingleses, que rapidamente podiam calcular o número de minas a neutralizar, e determinar os caminhos mais convenientes para a abertura das passagens, uma vez conhecidos os contornos do campo de minas.

Revista da Cavalaria

E foi ainda em Alamein que a providencial captura de um oficial alemão que trazia consigo uma cópia do plano de registo de vários campos de minas, até então desconhecidos pelos ingleses, pôs em evidência que *os registos das zonas minadas não devem nunca ser transportados por militares que se encontrem no campo de batalha.*

Na retirada de Rommel sobre a sua forte linha de Agheila, as destruições, minas e armadilhas, tiveram um grande papel, aperfeiçoando-se cada vez mais a técnica das armadilhas à medida que ia retrocedendo.

Junto das destruições importantes, encontravam-se sempre numerosas minas S, barrando os caminhos que podiam ser seguidos para as tornear, nos pontos obrigatórios de passagem e nos bordos de crateras abertas nas vias de comunicação pelas destruições preparadas.

O trabalho para os sapadores tornou-se tão extenuante que se chegou à conclusão de que todas as unidades avançadas tinham de dispor de patrulhas de detectores constituídas com elementos das suas próprias tropas, permitindo que os sapadores de engenharia divisionária ficassem mais livres para os outros importantes trabalhos de engenharia.

Apareceu também um novo processo de emprego das minas para barrar estradas: as minas Techer eram colocadas em troços de estrada com 300 a 400 m. de profundidade; as caixas de madeira em que eram transportadas, eram colocadas nos 800 metros seguintes. O atacante estava, assim, sempre em constante dúvida sobre quando acabavam as caixas e recomeçavam as Teller, sendo por isso obrigado a cuidados iguais no levantamento através de todo o trajecto de 1.200 m. aparentemente minado.

Para acelerar a neutralização, usaram-se na frente das colunas velhos camiões com os pavimentos cobertos de pesados sacos de areia, o que, facilitando pelo peso o rebentamento de minas, protegia, contudo, os condutores dos efeitos das explosões. Estes camiões eram, por vezes, munidos de rastilhos ou vassouras para acelerar a limpeza do caminho.

Nos campos de aviação os alemães escavavam-nos superficialmente, colocando no terreno minas Teller, com dispositivos contra-levantamento, e tendo o cuidado de as colocar especialmente em várias escavações que primeiramente utili-

Revista da Cavalaria

zavam como latrinas e que armadas com as minas depois cobriam e disfarçavam cuidadosamente. O sapador para conseguir levantar a mina, ancorada pela parte inferior por forma a que ao puxar-se explodia, via-se obrigado a escavar cuidadosamente o terreno em redor, com as mãos, para neutralizar a mina... Pode-se imaginar o que seria este trabalho feito em terreno utilizado antes como latrinas de tropas!...

Por outro lado, ao mesmo tempo que iam surgindo, cada vez mais, as minas quase sem partes metálicas⁽¹⁾ e, por isso, de difícil localização para os detectores electro-magnéticos, apareciam ainda dos mais diversos modelos, o que dava em resultado que antes de se obter um exemplar do novo modelo, intacto, para descobrir o seu funcionamento e o modo de a neutralizar, a proporção de acidentes aumentava sensivelmente.

A verdadeira obsessão de emprego de toda a espécie de artificios para retardar a marcha dos ingleses sobre a fronteira da Líbia com a Tunísia, levou os alemães ao emprego cada vez maior de pequenos campos de minas por toda a parte, e ao emprego generalizado de cargas de pequenos petardos como minas contra pessoal, misturadas com verdadeiras minas S.

Um novo processo que os alemães utilizaram para dificultar o avanço dos veículos consistia em colocar nas pistas já marcadas pelo movimento anterior das rodas e lagartas, cargas de duas e três Teller sobrepostas, para maior efeito, e enterradas a profundidade suficiente para que as primeiras viaturas que passassem não exercessem a pressão precisa para fazer explodir as minas. Assim, passadas já várias via-

(1) As primeiras minas deste tipo eram de madeira mas como ainda tinham algumas partes metálicas, os detectores bem sintonizados acusavam o som de *minas*, o que não impediu grandes contratempos, tendo os ingleses chegado a voltar ao moroso recurso de lavar o terreno.

Depois, já na campanha da Itália, apareceram minas de baquelite. Por fim, na campanha final da França e Holanda, apareceram as terríveis minas de *vidro*, que sendo absolutamente silenciosas para os detectores, têm um efeito moral porque as tropas sabem que os estilhaços de vidro não podem ser rádiografados e dão lugar a uma percentagem de mortos maior.

Revista da Cavalaria

turas, quando a coluna marchava confiante surgiam com a explosão os gritos ansiosos de «Minas»!... e o trabalho de reconhecimento tinha de recommençar, e as colunas perdiam a confiança, marchavam sempre e por toda a parte receosas e deprimidas perante esse inimigo oculto, que as espreitava a cada canto, em cada palmo de terra, disfarçado nos mais variados objectos.

Na campanha dos anglo-americanos que se seguiu aos desembarques na Argélia e Marrocos, os alemães mais uma vez aproveitaram com a habilidade de sempre as distintas condições do terreno: onde ele se apresentava plano e cultivado, continuaram a adoptar a tática de minas do «Afrika Korps»: campos de minas contra-carro misturadas com minas «S» e precedidas por faixas destas; quando o terreno se apresentava acidentado e coberto de arbustos ou mato, como agora era frequente na nova zona de operações, as minas contra-carro só eram colocadas sobre as vias de comunicação, e as minas «S» eram utilizadas com arames disparadores — minas de tracção — disfarçados no mato ou arbustos.

Na campanha de Tunis os alemães continuaram a lançar mão de todas as minas de que dispunham para retardar e fazer pagar caro aos aliados, o seu avanço sobre Enfidaville.

Quando Von Arnin foi capturado e o exército Africano do Eixo foi obrigado a render-se sem condições, os aliados puderam verificar que os alemães não dispunham de um único depósito de minas: tinham empregado até à última de quantas lhe foram fornecidas pelo mar ou por via aérea!

Através das campanhas da invasão do continente europeu, pela Itália e pelo Noroeste e Sul da França, as minas foram-se evidenciando sempre, e cada vez mais, um meio importante de defesa anti-carro e de retardamento.

*

Podemos hoje concluir, à luz dos ensinamentos colhidos até ao fim da guerra, que o estudo das minas no problema da defesa anti-carro adquiriu uma importância cada vez maior, à medida que na luta entre o *canhão* e o *carro* a capa-

Revista da Cavalaria

cidade de defesa do primeiro ia sendo, passo a passo, vencida pelo acréscimo de possibilidades dos carros. Para lhe fazer face o *canhão* tinha de procurar a eficácia a maior distância e o aumento de poder de penetração e, para isso, teve de aumentar por tal forma o seu peso e volume, que a resultante perda de mobilidade e as dificuldades enormes de dissimulação, acabaram por lhe fazer perder a posição preponderante que ainda em 1940 disfrutavam no problema da luta anti-carro.

Para a reconquista foi necessário instalarem-se os próprios canhões anti-carro sobre plataformas automóveis T. T., que lhe permitissem dar caça aos carros, ripostando a estes engenhos com o próprio emprego do motor que lhes dava, a eles, o trunfo em que se baseava a sua superioridade.

Apareceram, assim, os vários tipos de canhões anti-carro auto-motores, designados por «destruidores de carros», «tanks destroyers» ou «caçadores de carros». Entre estes engenhos, distinguiram-se, constituindo armas muito perigosas para os carros aliados, os gigantescos «*Yagdpanther*» e «*Yagdtiger*»: o primeiro armado com um canhão de 8,8 do tipo anti-aéreo (stuk), de 43 calibres e protegido com uma blindagem muito forte, especialmente à frente, pesando 50 t.; o segundo, armado com um canhão de 12,8 anti-carro de 55 calibres, e protegido com uma couraça que à frente atingia os 250 mm.

Foi ainda no excesso de peso e conseqüente perda de mobilidade, que os americanos encontraram o defeito desses mastodontes por onde poderiam ser vencidos. E foi na verdade manobrando-os com os seus «tanks destroyers» menos potentes mas mais manobreadores, por forma a conduzir o ataque a curta distância, que os aliados abateram aqueles gigantes: a lentidão e dificuldade de manejo, o comprimento do canhão e o fraco campo de tiro horizontal, deixava-os, numa luta à queima-roupa, à mercê dos «destroyers» americanos, mais fracos, é certo, mas muito mais rápidos na manobra e mais manejáveis no ataque.

Assim, o canhão anti-carro rebocado de forte calibre e alcance, que em 1940 constituia ainda o factor essencial da D. C. B., hoje está nitidamente desclassificado pelos processos e meios de luta próxima, como já focamos no principio deste estudo.

Revista da Cavalaria

E assim passaram em 1944 a ter a maior projecção todos os meios de luta individual contra carro, desde as granadas de mão, às cargas explosivas, e meios incendiários, que tiveram a sua origem na Guerra Civil de Espanha quando em Alcorcon (1936) certo número de homens, animados de uma coragem e sangue frio dignos da maior admiração, fizeram frente com êxito aos carros vermelhos, com simples granadas de mão e garrafas de gasolina e com estes meios rudimentares destruíram os primeiros carros russos.

Na campanha da Rússia, vemos os russos e os alemães, em lanços de heroísmo individual, manejar com êxito prodigioso esses mesmos meios rudimentares.

Esta evolução, que eu previ desde os meus primeiros escritos sobre armamento anti-carro, quando todos ainda estavam sob o domínio e fascinação do canhão anti-carro de forte calibre e grande potência⁽¹⁾, não representa, afinal, mais do que uma nova repetição de toda a história da evolução dos armamentos defensivos: a preocupação da maior capacidade da defesa conduz os homens à adopção de armas ou couraças que pelo seu peso e volume fazem perder ao combatente a sua capacidade de manobra, a sua mobilidade táctica, na qual reside, afinal, a base fundamental e sempre renovada da capacidade de combate. E o combatente, acaba por isso, sempre, por ter de voltar às soluções que não atraí-

(1) Desde 1936 que por várias vezes eu tive ensejo de me referir a esse aspecto da evolução do armamento anti-carro, que num dos artigos que escrevi nesta revista resumia assim:

«Da mesma forma que a força das realidades acabará por suprimir por completo a metralhadora pesada, que é a arma intermédia entre as armas ligeiras da 1.^a linha e armas pesadas de apoio (morteiros, canhões de acompanhamento e artilharia), também creio que os canhões anti-carro de calibres médios da infantaria tenderão a desaparecer, para dar lugar a verdadeiras peças de artilharia anti-carro. E teremos então:

- as armas anti-carros ligeiras, disseminadas nas companhias e batalhões;
- as peças anti-carro blindadas (auto-canhões), constituindo armas de acompanhamento imediato e contra-ataque;
- a artilharia da defesa, incluindo a anti-aérea, como arma de apoio.

Em 1947 a arrojada previsão que fiz já é uma realidade indiscutível.

Revista da Cavalaria

çoem a velocidade e a mobilidade, desenterrando princípios e meios de luta que transitòriamente foram destronados.

Foi assim, que depois dos cavaleiros se terem coberto das mais poderosas couraças e armaduras, para fazer face ao crescente poder do incipiente armamento de fogo, Luiz XIV com Turenne despiu a sua cavalaria de elmo e couraças e fê-la regressar à noção da «Cavalaria ligeira» sem armaduras e de chapéu de feltro!...

E foi assim que a cavalaria chegou à sua era de ouro de Frederico e de Napoleão.

A história repete-se sempre, a este respeito, e todo aquele que consiga furtar-se ao servilismo intelectual dos deuses da sua época e conservar serena visão retrospectiva dos antecedentes desse problema, pode arriscar-se a previsões e prognósticos de aspecto arrojado e desconcertantes, mas afinal seguros, bem fundamentados e mais cedo ou mais tarde confirmados pelos factos.

*

Para completar esta digressão através da história da evolução das minas, com que pretendi fazer a introdução do estudo técnico e táctico deste problema, é interessante descrever os processos utilizados em 1944 no campo de minas organizado nas Ardenas pelo 1.º B. Eng. da 1.ª Div. Inf. norte-americana, que fez parte do plano elaborado para fazer face à desesperada ofensiva que V. Runtset lançou em 16 de Agosto da região de Eiffel para tentar esmagar o 1.º Ex. norte-americano localizado nas Ardenas belgo-luxemburguesas.

Esse campo de minas compreendia:

- 31.480 minas c. carro;
- 127 minas c. pessoal;
- 38 foguetes de alarme.

A frente da área minada era superior a 20 kms e por isso, conclui-se que a densidade correspondia a 1.500 minas anti-carro por kms de frente.

Revista da Cavalaria

A instalação completa fez-se em 15 dias (20 de Dezembro a 4 de Janeiro) mas a cintura principal, com 75% das minas (23.163 c. carro, 76 c. pessoal e 31 foguetes de alarme), foram implantadas nas noites de 20 a 26 de Dezembro, correspondendo a um regime de trabalho de 3.380 minas por noite.

A instalação fez-se em parte sobre um solo coberto por uma camada de neve de 8 cm., mas quando terminou a neve atingia 60 cm. e em alguns sítios 1,80 m. de altura. Antes da nevada as minas eram enterradas e disfarçadas. Quando a nevada caiu passaram a ser simplesmente colocadas no solo e cobertas de neve.

O campo compreendia:

- 4 fileiras de minas, distanciadas umas das outras de 5,5 ms.;
- As minas nas fileiras exteriores eram intervaladas de 3,6 ms. e as das interiores de 1,80.

Nos pontos principais para a defesa, este dispositivo era reforçado por uma 5.^a fileira, à retaguarda da quarta, à mesma distância de 5,5 ms. desta e com intervalos entre as minas de 1,80.

Na barragem das estradas importantes as minas c. carros eram colocadas uma em cima da outra, para maior segurança de que os carros pesados inimigos seriam imobilizados.

Foram empregadas simultaneamente com as minas anti-carro M I A I norte-americanas, as minas Mark V inglesas (por causa da escassês temporária das primeiras).

As minas eram entregues pela secção de aprovisionamento do B. Eng. Div. nos locais fixados para cais de recepção das companhias.

Retiradas aí dos cunhetes, e depois de receberem as espoletas, eram transportadas em viaturas até aos pontos mais avançados que a situação táctica permitia. Daqui eram transportadas à mão, ou em trenós improvisados, por equipas de abastecimento, até às equipas de colocação.

Nas noites de luar os sapadores usavam capas brancas para evitar que formassem silhuetas no fundo branco da neve.

Revista da Cavalaria

Enquanto o inimigo atacava não se colocava o arame de demarcação do campo do lado do inimigo, mas do lado das tropas amigas a demarcação era feita por um fio de arame e sinais triangulares vermelhos espaçados de 23 ms. e cartazes virados para as tropas amigas com os dizeres: — «Cuidado! Minas»!

Na organização do campo houve uma cuidadosa coordenação entre os planos da engenharia e os planos de fogos, por forma que as secções do campo ficaram colocadas onde podiam ser melhor apoiadas pelos fogos da infantaria e



Campo de minas organizado pela 1.ª Div. Inf. norte-americana, nas Ardenas belgo-luxemburguesas

das armas contra carros e até pelas viaturas «caçadoras de carros».

E assim, por um lado, as posições de infantaria receberam a máxima protecção pelas minas contra o ataque dos engenhos blindados inimigos; por sua vez os campos de minas eram cobertos pelo fogo directo das armas automáticas da infantaria.

Baseando-se no conhecimento do terreno, nas características das suas próprias posições e nas informações sobre as actividades do inimigo, os comandantes dos R. I. acordavam por entendimento com os oficiais de engenharia nos melhores locais para os campos de minas.

Revista da Cavalaria

Em seguida, estes oficiais estudavam com os comandantes dos B. I. onde deveriam ser instaladas as minas, em harmonia com os planos de fogos que estes haviam estabelecido.

O traçado geral do campo era estabelecido depois de reconhecidas as posições avançadas.

As companhias de infantaria destacavam fortes P. Avs. para proteger as equipas de colocação e aprovisionamento de minas contra os ataques do inimigo. Durante a noite estabeleciam-se P. Avs. bastante à frente do campo de minas, para impedir que o inimigo se infiltrasse e removesse as minas.

De uma maneira geral, o campo minado era implantado 100 a 200 ms. à frente e paralelamente à L. P. R.

As minas contra pessoal desencorajavam qualquer tentativa dos elementos inimigos que a coberto da noite se infiltrassem através dos P. Av., porque além do perigo que lhes faziam correr davam o alarme. Além deste emprego eram também utilizadas na barragem das vias de comunicação.

Nas prováveis vias de acesso ao campo de minas eram instalados foguetes de alarme para denunciar a aproximação das patrulhas inimigas.

A linha média do traçado do campo era balizada com uma fita branca, mas depois das nevasdas passou a ser utilizada uma fita escura.

A necessidade de manter sempre bem demarcado o limite posterior do campo, para segurança das tropas da defesa, obrigou, onde a neve se acumulava mais, a construir cercas altas de fio de arame.

Um documento apreendido, que fora publicado pela 3.^a Div. alemã de paraquedistas, referia-se nos seguintes termos ao campo de minas que descrevi: «Organizações de terrenos e campos de minas bem localizados, encontrados durante o ataque de 28 de Dezembro, demonstram que o inimigo havia construído posições defensivas muito fortes».

A acção desse campo sobre o ataque das três melhores Divisões de Runtstedt, muito contribuiu, na verdade para frustrar os planos do Alto Comando alemão que visavam romper a frente aliada na região de Monschau.

Revista da Cavalaria

*

Para dar uma ideia da importância atribuída pelos alemães ao emprego de minas, na defesa do bastião europeu, basta dizer que em Maio de 1945, três semanas depois da queda da Alemanha, o Ministro Francês da Reconstrução cifrou em 100 milhões o número das deixadas pelos alemães nas suas zonas defensivas.

Em oito a dez meses de trabalho os franceses e aliados haviam levantado um milhão de minas e a estatística assinalou que se dera uma média de um acidente por cada 2.000 minas levantadas e que cerca de 100 crianças morriam por mês vítimas de explosões provocadas por imprudências.

Estas informações permitem fazer ideia do valor insidioso desta arma, que um escritor militar espanhol qualificou sugestivamente de «nova praga da guerra na paz».

N. do A. — No próximo número:

II — Definição, classificação e técnica de emprego de minas.

III — Barragens e campos de minas.

Energia

ATÓMICA

pele Capitão FRANCISCO COSTA GOMES

2.ª Parte — APLICAÇÕES MILITARES

Influência na Estratégia

Dissemos que a energia nuclear era a mais poderosa fonte de energia até agora utilizada pelo homem. O progresso e a civilização da humanidade estão intimamente relacionados com as fontes de energia utilizadas, sendo, por consequência, natural que o aproveitamento de uma nova fonte, venha a ter repercussões em todos os sectores da actividade humana.

Seria interessante estudar a sua influência no campo político, económico e militar; no político porque o problema da energia nuclear é o eixo em roda do qual gira toda a política internacional presente, no económico porque o aproveitamento da energia nuclear pode modificar completamente a estrutura económica de uma nação; finalmente, no militar pelas transformações profundas que a sua utilização poderá produzir na arte da guerra.

Apenas esboçaremos o último dos problemas expostos na parte que interessa a estratégia.

A energia atómica interessa à estratégia debaixo de dois pontos de vista: como energia utilizável e como explosivo.

Revista da Cavalaria

I) — COMO FONTE DE ENERGIA UTILIZAVEL

Estamos na infância da energia atómica, sendo difícil, no momento presente, prever quais as suas aplicações.

A única realização prática de que temos conhecimento, foi a construção nos Estados Unidos de uma central geradora de 10.000 kwh diários.

Os técnicos julgam ser possível empregá-la como energia propulsora de navios e submarinos, mas dizem ser difícil, no estado actual, prever a sua utilização nos transportes aéreos e terrestres, visto o tamanho das pilhas e, sobretudo, o peso do material empregado para proteger os passageiros das radiações perigosas, ser incomportável com o tamanho destes meios de locomoção.

Está também em estudo a sua aplicação como energia propulsora dos projecteis de reacção.

Neste sentido os progressos realizados têm sido sensíveis, esperando-se que dentro de 3 anos se consigam projecteis com uma velocidade de 5.000 km./h. e alcances superiores a 6.000 km.

Apesar de serem, por enquanto, reduzidas as perspectivas de aplicação da energia nuclear, como fonte de energia utilizável, elas são já, sob o ponto de vista estratégico de tal forma importantes que podem vir revolucionar determinados conceitos clássicos e tornar caducas antigas aspirações.

De facto, se está previsto o emprego da energia atómica como energia propulsora dos projecteis de reacção, também não é difícil conceber a sua utilização, num futuro próximo, aos transportes terrestres e aéreos dirigidos a distância. Nem a ciência nem a técnica precisarão, para isso, resolver qualquer problema novo.

Ora os transportes são, como sabemos, essenciais ao desenvolvimento económico de um país. São também um elemento primordial do seu potencial militar visto permitirem os rápidos movimentos dos exércitos, necessários à sua acção guerreira. Difíceis de improvisar, necessitam de projectos custosos, trabalhos de construção demorados e imensos meios para a sua exploração.

Revista da Cavalaria

Estas razões fizeram do mar a via de comunicação natural mais importante, conferindo à potência que detém o seu domínio — potência do mar — vantagens incontestadas, não só porque lhe permite utilizar em seu proveito os recursos de todos os pontos da terra banhados pelo mar, como lhe oferece a via de comunicação mais económica e de maior rendimento.

Foi aspiração de todos os povos, desde as épocas mais recuadas até aos nossos dias, alargarem as suas fronteiras até ao mar e conquistarem o seu domínio.

Mas, se os meios de comunicação terrestres e aéreos, utilizando uma nova fonte de energia, se desenvolverem de tal modo, que releguem para segundo plano a importância dos transportes marítimos, haverá razão para que estas aspirações subsistam?

Julgamos que não. A ambição de ter o domínio do mar e a vantagem que este confere à potência que o detém também desaparecerá.

II) — COMO EXPLOSIVO

Até à presente data apenas foram lançadas cinco bombas atómicas.

Vamos rápida e resumidamente descrever os efeitos produzidos para podermos inferir da possibilidade das bombas.

A primeira bomba explodiu, a título experimental, em Los Alamos, no dia 16 de Julho de 1945.

Esta experiência constituiu um dos acontecimentos mais notáveis da humanidade, marcando a entrada do género humano num novo mundo físico: — o da Era Atómica.

Os seus resultados podem ser assim resumidos:

A torre de aço de 33 m. de altura, no cimo da qual a bomba estava suspensa volatizou-se e no seu lugar ficou uma cratera profunda. A onda de choque deprimiu o terreno em volta, num raio de 400 m., sendo a profundidade da depressão decrescente do centro para a periferia, onde tinha, respectivamente, 7,5 m. e 1 m. Uma segunda torre de aço

Revista da Cavalaria

que se achava a 800 m. da primeira ficou desmantelada e torcida.

O efeito calorífico foi muito grande vitrificando a areia num raio de 300 m.

Os efeitos radioactivos foram intensos e persistiram no solo durante muitos dias.

A 2.^a e 3.^a bombas foram largadas sobre as cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki. Lançadas em paraquedas, explodiram a algumas centenas de metros do solo.

Hiroshima ficou, como se sabe, praticamente destruída. Num círculo de 3.200 m. de raio, ficou tudo queimado e arrazado sob o duplo efeito térmico e de choque.

O número de vítimas foi impressionante: 66.000 pessoas mortas e 130.000 feridos ou sejam um total de 196.000 numa cidade cuja população era nessa data de 250.000 habitantes aproximadamente.

Em Nagasaki os efeitos da bomba foram menores: 39.000 mortos, menor número de feridos e uma menor área destruída.

O menor número de baixas e estragos verificados em Nagasaki resultaram, segundo o parecer unânime das comissões americana e britânica, encarregadas de estudar o efeito das bombas, da *sua situação geográfica*. Nagasaki encontra-se entre colinas que lhe protegeram alguns sectores, ao passo que Hiroshima estendia-se sobre uma planície.

Nas duas cidades, o desastre causado pelo bombardeamento foi tão grande que levou a vida das cidades praticamente à paralização.

Nem os mais destrutivos e terríveis ataques habituais, como os ataques incendiários de Hamburgo no verão de 1943 e o de Tóquio na primavera de 1945, tiveram semelhante efeito paralisante na vida e organização da comunidade.

É certo que para este estado, muito contribuiu o pânico da população ao qual se reuniu o do pessoal da defesa civil e oficial que abandonaram todos os serviços. Mas, como diz o relatório da comissão britânica, as autoridades estavam preparadas para enfrentar um ataque incendiário e não para fazer face a um cataclismo.

A 4.^a e 5.^a bombas foram lançadas sobre uma esquadra ancorada no Atol de Biquini, na mais colossal experiência de todos os tempos para os cientistas e peritos navais dos

Revista da Cavalaria

Estados Unidos poderem estudar os efeitos deste terrível meio de combate.

A esquadra alvo era composta de 77 navios de todos os tipos, ficando estes dispostos em círculos concêntricos, em volta do couraçado americano *Nevada* que servia de referência.

As principais unidades da esquadra sacrificada eram: os couraçados americanos *Arkansas* (26.000 T.), *New-York* (27.000 T.), *Nevada* (29.000 T.), *Pensilvânia* (33.100 T.) e o couraçado japonês *Nagato* (32.700 T.); os cruzadores pesados americanos *Pensacola* e *Salt Lake City* (9.100 T.), o cruzador alemão *Prinz Eugen* (10.000 T.) e o cruzador ligeiro japonês *Sakawa* (6.000 T.); os porta-aviões *Saratoga* (33.000 T.) e *Independence* (11.000 T.); 16 contra-torpedeiros e oito submarinos.

A primeira bomba devia explodir em altitude, na vertical do *Nevada*.

Parece que a pontaria não foi feliz e a bomba caiu a algumas centenas de metros do *Nevada*.

Os resultados oficiais foram os seguintes: 2 contra-torpedeiros, 2 transportes e o cruzador japonês *Sakawa* afundados; o porta-aviões *Independence* e um submarino gravemente danificados; os couraçados *Arkansas*, *Nevada* e o cruzador pesado *Pensacola* com as super-estruturas fortemente avariadas; os restantes navios sofreram todas as avarias, 59 dos quais precisariam fazer reparações numa base naval.

Diz, a este respeito, um comunicado inglês: «É indiscutível que qualquer frota, castigada em tempo de guerra como o foi a de Biquini, ficaria paralizada; as suas comunicações seriam cortadas, não podendo notificar o seu estado, nem pedir socorro ou instruções. Todos os mecanismos visíveis do rádio ficaram destruídos e é de supor que igual destruição tenham sofrido as demais partes do sistema de comunicações.

O comando da esquadra, se tivesse sobrevivido à explosão, ficaria cego, surdo e mudo em relação ao resto do mundo».

A segunda bomba empregada nestas experiências explodiu a 15 m. de profundidade. A explosão provocou uma enorme tromba de água de 700 m. de diâmetro que subiu a 1.500 m. de altura.

Imediatamente após a desaparecimento da nuvem atômica, constatou-se o desaparecimento completo do couraçado *Ar-*

Revista da Cavalaria

kansas, de um petroleiro e de um barco de desembarque de tanques.

Afundaram-se pouco tempo depois os seguintes navios: o porta-aviões *Saratoga*, o couraçado *Nagato* e cinco submarinos. Ficaram muito avariados os cruzadores *New-York* e *Pensilvânia*.

Segundo alguns cálculos, a energia libertada corresponde à que se desenvolveria na explosão instantânea de 50.000 T. de T. N. T.

Na água constatou-se uma radioactividade intensa, tendo morrido toda a fauna do Atol.

Pelo que acima fica dito vê-se que o poder destruidor da bomba é incomparavelmente superior ao de qualquer outro meio de guerra.

A missão inglesa encarregada de estudar os efeitos da bomba calculou que se uma bomba fosse lançada sobre uma cidade inglesa, como, por exemplo Londres, originaria:

- 1) O desmoronamento completo dos edificios num raio de 915 m. a partir da vertical do centro da explosão.
- 2) O desmoronamento dos edificios cuja reparação seria impossível num raio de 1.600 m.
- 3) Danos nos edificios de difícil reparação até uma distância média de 2.400 m.
- 4) Tornaria inabitáveis as casas, sem uma pronta reparação a uma distância média de 3.500 m.

A mesma missão, para nos dar uma ideia nítida do poder mortífero da bomba, utiliza o *Standard Killed Rate*, que é o número de pessoas que morreria numa só explosão, numa cidade cuja densidade de população fosse de 1 pessoa por 100 m².

Bomba de 500 libras —	6
» » 1 tonel. —	30
V ₂ —	15
Bomba atômica —	75.000

Estes números são por si suficientemente elucidativos, dispensando quaisquer comentários.

Revista da Cavalaria

A explosão atômica é essencialmente diferente de uma explosão ordinária.

Com efeito, nesta, a energia acumulada é química e, uma vez posta em liberdade, é utilizada na rápida transformação do explosivo em gás. Este gás, necessitando ocupar maior volume que o explosivo sólido expande-se, exercendo uma pressão intensa no ar circunvizinho.

Cria-se, assim, uma zona de alta pressão, que se move rapidamente, sendo esta a origem dos estragos produzidos pelo explosivo.

Em todas as explosões se liberta calor, mas a contribuição deste para os efeitos destrutivos é nula.

Na explosão atômica a energia é, como vimos, produzida pela transformação de uma parte infinitesimal da matéria.

A energia assim produzida é comunicada aos produtos da desintegração e ao ar ambiente, dando origem a temperaturas extraordinariamente elevadas da ordem de milhões de graus centígrados.

Devido a esta altíssima temperatura gera-se, como nas explosões ordinárias, uma zona de alta pressão que origina uma onda de choque, mas de duração muitíssimo superior à das explosões ordinárias. É esta a causa da maior parte das destruições dos edifícios.

Numa explosão atômica, temos ainda a considerar os efeitos luminoso, térmico e radioactivo.

Os efeitos luminoso e térmico têm origem na enormíssima quantidade de calor que o deflagrar da bomba produz.

A temperatura no solo que é a causa da maior parte dos incêndios provocados nos edifícios, é função de vários factores, entre os quais se destaca a altura a que se dá a explosão.

Os efeitos radioactivos, terrivelmente mortíferos, criam problemas bastante delicados.

Quando a bomba deflagra há uma emissão instantânea de raios B. J. e de neutrões. Os dois primeiros, muito penetrantes, foram bastante mortíferos.

Os neutrões tornam radioactivos certos elementos tais como o fósforo, o sódio, o potássio.

Finalmente, a cisão do Urânio ou do Plutónio dá lugar a elementos radioactivos artificiais, alguns dos quais com um

Revista da Cavalaria

poder radioactivo muito superior ao rádio natural, constituindo como o *Xenon*, verdadeiros venenos radioactivos.

Acabamos de ver o poder destruidor da bomba atómica. Este mede-se em quilómetros quadrados e não em metros como era corrente. Surge agora uma pergunta: quais são os alvos ideais para um ataque atómico?

Se notarmos que o número de bombas que uma nação poderá armazenar é sempre pequeno devido ao seu elevado custo, concluiremos que elas deverão ser dirigidas segundo alvos que uma vez atingidos, afectem fortemente o potencial militar inimigo.

Parece, por consequência, natural, considerar como alvos de um ataque atómico, as grandes cidades, as concentrações industriais, os grandes rios de comunicação (ferroviários, principalmente) e as grandes concentrações terrestres e navais.

O que tem acontecido sempre que na guerra surge um meio com uma grande capacidade de destruição?

Sob o ponto de vista defensivo, procura-se, em primeiro lugar, descobrir um antídoto adequado e eficaz.

Os técnicos que têm trabalhado nestes assuntos, não vêem possibilidade de encontrar uma defesa apropriada, mesmo num futuro longínquo.

A artilharia anti-aérea e a caça, se actuarem com os resultados da guerra 39-45, não podem de modo algum considerar-se eficazes, na hipótese de um ataque atómico.

Na guerra passada, um ataque de bombardeiros que sofresse perdas superiores a 25^{0/00} era considerado proibitivo para o atacante. Mas, tratando-se de um ataque atómico, uma defesa que consiga abater 90^{0/00} dos aparelhos atacantes não pode considerar-se eficaz, porque cada aparelho dos restantes 10^{0/00} que passarem, é capaz de produzir mais estragos que os causados nos maiores ataques realizados na guerra 39-45.

Se a bomba, porém, for transportada não por aviões mas por projecteis de reacção, o problema complica-se muitíssimo mais, visto a velocidade dos actuais projecteis ser tal que torna absolutamente ineficazes a caça e a artilharia anti-aérea.

A defesa, não possuindo, portanto, qualquer meio activo capaz de impedir ou pelo menos neutralizar o ataque ato-

Revista da Cavalaria

mico, terá de lançar mão da dispersão, da fortificação e da blindagem.

A dispersão e os abrigos oferecem uma certa defesa.

É fácil dispersar e enterrar as fábricas que se montem de novo, mas já é difícil e complicado dispersar as existentes e, sobretudo, os centros populacionais importantes, alvos ideais, como vimos, do ataque atómico.

As grandes cidades, salvo pequeníssimas excepções, não foram erigidas por capricho do homem e todas elas constituem hoje um organismo económico e social diferenciado que se não pode dispersar só porque razões de carácter militar o impõem.

Todas as nações, porém, têm de encarar a hipótese do estado de guerra e, numa guerra atómica, impõe-se a evacuação das cidades e a dispersão das suas populações pelo interior do país.

Para que a passagem do estado de paz ou de guerra se faça com continuidade e afectando o menos possível a vida da nação, é necessário que os Estados Maiores estudem e estabeleçam, desde o tempo de paz, um plano a que poderemos chamar logístico, no qual se preveja a evacuação das populações e a sua distribuição pelo interior do território.

O estabelecimento deste plano é fundamental porque o abandono das cidades, pelas populações civis, feita de uma maneira tumultuária e anárquica, acarreta trágicas consequências.

Tenha-se em vista o que sucedeu na guerra passada com as populações civis da Bélgica e da França.

Este plano, porém, só será eficiente se puder executar-se antes da abertura das hostilidades. Isto impõe que todas as nações tenham, desde o tempo de paz, montado com a máxima eficiência o *Serviço de Informações*.

Sob o ponto de vista ofensivo, o ataque atómico, obriga a recorrer à velocidade a fim de reduzir ao mínimo, o tempo durante o qual as forças atacantes, se encontram submetidas à acção destruidora dos meios de guerra do adversário. Mas, qualquer acção ofensiva pressupõe uma concentração prévia de meios e o poder destruidor da bomba atómica é tal que, de futuro, as grandes concentrações de meios tornar-se-ão muito precárias senão impossíveis.

Revista da Cavalaria

Ora a guerra, amanhã como ontem, só poderá ser ganha pela conquista do território adversário.

Como concentrar em tempo oportuno os meios terrestres para realizar tal acção?

Se a acumulação prévia é impossível, torna-se indispensável que a concentração se faça rapidamente sobre o ponto escolhido e isso só se poderá obter pelo recurso aos transportes aéreos.

Se é lógico admitir que a informação, a dispersão, a fortificação e a blindagem resolvam, pelo menos em parte, o problema da defesa, o problema do ataque só poderá ser resolvido pelo recurso aos meios de guerra que permitam ou levar a guerra rapidamente ao seio do território adverso, a fim de impedir o emprego dos instrumentos atómicos — guerra relâmpago e guerra subversiva — ou concentrar as forças sem as acumular num espaço reduzido e o único processo é o recurso à aviação.

III) — CONCLUSÕES

Do exposto julgo que podemos tirar as seguintes conclusões:

No que se refere à guerra naval as experiências de Biquini demonstraram:

- a) Que as concentrações de navios são alvos ideais para as bombas atómicas, daqui a necessidade de as dispersar.
- b) Que os órgãos mais sensíveis são os que se encontram nas super-estruturas, havendo, por consequência, necessidade de as modificar.
- c) Que o efeito explosivo da bomba é maior em profundidade na água, que no ar.

Revista da Cavalaria

- d) Que o couraçado é talvez o lugar mais seguro numa guerra atómica, mas com a condição de cruzar continuamente ao largo. Torna-se presa fácil, uma vez imobilizado num porto para se reabastecer ou reparar.

No que se refere à guerra terrestre parece averiguado que:

- a) A bomba atómica é uma arma essencialmente estratégica quer pelo seu custo quer pela natureza dos seus efeitos.
- b) A guerra atómica generalizou ainda mais o conceito de guerra total, impondo aos E. M. a necessidade de prepararem, desde o tempo de paz, um plano logístico, necessário para dispersar as populações dos grandes centros urbanos e industriais, em caso de tensão internacional grave. Este plano deve prever o aproveitamento integral, para o esforço de guerra, de toda a população.
- c) Sob o ponto de vista defensivo torna indispensável a existência de um serviço de informações, e, em especial, de contra-espionagem, eficiente desde o tempo de paz; o recurso à dispersão dos objectivos e a obras enterradas numa escala que a nossa imaginação não pode calcular.
- d) Sob o ponto de vista ofensivo o recurso às tropas mecanizadas e, principalmente, às aero-transportáveis ou aero-transportadas para a condução das acções ofensivas de conjunto.
- e) Finalmente, vem valorizar imenso a acção das 5.^{as} colunas, dos sabotadores e dos guerrilheiros, pelas facilidades que há no transporte dos engenhos atómicos para o território inimigo e pelas possibilidades de destruição que estes conferem a quem os utiliza.

Revista da Cavalaria

BIBLIOGRAFIA

- L'energie Atomique et son utilisation militaire* -- Documents officiels --
H. D. SMITH.
The Atomic Revolution -- by ROBERT D. POTTER.
The Atomic Age -- O. PENS.
The Effects of the Atomic Bombs.
At Hiroshime and Nagasaki -- Report of the British Mission to Japon.
O Atomo -- JAIME MARIA DEL BARRIO.
Energia atômica e sua utilização -- A. MARQUES DA SILVA.
Tu y el Mundo Fisico -- DR. PAUL KARLRON.
Expériences Atomiques -- MAURICE DÉRIBÉRE.
Revistas várias -- *Ejercito, Nineteenth Century, La France Libre, The National Reverso, Defense Nationale*, etc.



IMPRESSÕES DE FRANÇA

pelo Capitão REYMÃO NOGUEIRA



São modestas as minhas intenções ao pretender transmitir aos leitores da Revista, as impressões, tiradas do nosso estágio em França: uma «charle» ligeira e sem pretensões de *tratado*, para o qual me faltariam conhecimentos, mesmo que não tivesse, como tenho, a consciência da sua inutilidade.

Começo por fazer a afirmação optimista de que se monta bem em Portugal, sobretudo muito melhor do que possa pensar quem não tenha tido nunca contacto com os que lá fora cultivam a nobre arte.

Os nossos maiores, direi mesmo os nossos únicos defeitos, vêm-nos exactamente dessa falta de contactos frequentes com estrangeiros e, valha a verdade, um pouco também da exagerada preocupação dos resultados fulminantes, desprezando, por vezes, detalhes importantes e, quase sempre, a correcção da posição a cavalo, que é importantíssima.

Falando do nosso estágio, primeiro na Escola de Fontainebleau e depois na de Saumur, como que dividirei estas considerações em dois capítulos, os dois capítulos clássicos de qualquer regulamento ou manual de equitação, visto que, sem rigor matemático, poderá dizer-se que em Fontainebleau o nosso estágio visou especialmente o ensino do cavaleiro, enquanto que o de Saumur visou mais o do cavalo.

E digo sem rigor matemático, porque numa e noutra Escolas se dá a merecida atenção a estas duas partes e porque é e será por muito tempo Saumur e o seu Cadre Noir a Alma Mater da Equitação francesa.

Antes da guerra o centro de preparação dos Concursos Hípicos Internacionais funcionava em Saumur na dependência do Ecuyer en Chef, sob certos aspectos e não me admiraria se dentro em pouco, tudo voltasse à antiga.

De Fontainebleau já falei em artigo anterior, enviado ainda de França e por isso deixo, por já repetidas, considerações sobre pessoas, ensinamentos sobre obstáculos, organizações de provas, etc., etc.

Revista da Cavalaria

Abro um parêntesis para registar com prazer, que o nosso Campeonato do Cavalo de Guerra deste ano demonstrou que, o que de lá escrevemos, quer em artigos, quer em cartas a amigos, não caiu em cesto roto.

Havia obstáculos de «saltar» na prova de campo deste ano e com mais um pequeno esforço, para os tornar mais bem marcados e com varas e sebes mais imponentes, outro no mesmo sentido quanto aos do steeple, que devem ser mais *visíveis*, teremos entrado francamente na boa orientação, para as competições internacionais do género.

E fechado o parêntesis, entremos no assunto, *preparação do cavaleiro*, tal como a vimos praticar na Escola de Fontainebleau.

Segue-se aqui na íntegra o método do Coronel Danloux, antigo Ecuyer en Chef em Saumur e adaptador em França dos métodos modernos italianos da monte de obstáculos, a que introduziu algumas modificações.

Sobre o seu método na monte de obstáculos, ponho restrições porque tenho para mim, que, nesta especialização, o *à-vontade* absoluto dos nossos movimentos e da distribuição do nosso peso, são mais importantes do que *pròpriamente* a silhueta e a correcção, que não são aliás de desprezar.

Ora o método Danloux tem o grave defeito de fixar o cavaleiro numa posição e num equilíbrio demasiado imutáveis, sobretudo antes do obstáculo, onde as translações de peso, são essenciais, sobretudo quando se entra em competição.

Neste particular entendo que a nossa posição de obstáculos, meio termo entre a italiana e a francesa, desde que correctamente praticada, está na boa medida e que pouco ou nada haverá que modificar ou corrigir. E porque assim o penso não me detenho mais sobre este assunto.

Em compensação os exercícios de ginástica a cavalo subsidiários do método Danloux, merecem toda a atenção e devem ser rigorosamente aplicados, tal como os descreve o Com.^t Licart no seu livro «l'Equitation Raisonnée», bem conhecido entre nós.

Há, porém, uma correcção a introduzir-lhe, pois ao contrário do que praticava o próprio Coronel Danloux, o Com.^t Licart pretende dar primeiro a posição e depois o *à-vontade* ao cavaleiro, quando o contrário é que está certo, ou pelo menos se deve procurar simultaneamente.

Para conseguirmos o *à-vontade*, continuemos a aplicar os nossos exercícios clássicos, ginástica de descontração, exercícios de flexibilidade e o trabalho sem estribos, não esquecendo o trote curto, caído um

Revista da Cavalaria

pouco em desuso entre nós, mas que continua a afirmar-se um esplêndido exercício, mesmo para quem esteja bem metido no arreio.

Um cavaleiro nunca poderá ser um equitador se o não praticar impecavelmente, isto é, sem perder o contacto do assento com a sela, à custa da flexibilidade do rim.

Não sendo assim os sacões hão-de forçosamente transmitir-se à mão e desta à boca do cavalo.

Para conseguirmos a *correção* da posição a cavalo, os exercícios usados visam sempre a obter a descida da coxa, a aderência e o equilíbrio, quer para monte de picadeiro, quer para a de obstáculos ou exterior. Estes exercícios, pela posição tomada, levam insensivelmente a aderência ao arreio pela coxa e barriga da perna, sistema em que todos encontrarão lógica, se em vez de um cavalo montarem numa pipa ou num grosso tronco de árvore: todos procurarão de instinto a aderência «à Danloux».

Estes exercícios conduzem à posição ideal *sobre o obstáculo*, em que a aderência deve ser perfeita e também à posição ideal nos trabalhos de picadeiro. Com efeito para se obter a precisão de ajudas requerida em trabalhos de equitação superior, a barriga da perna, quando não a própria espora, devem aflorar constantemente o ventre do cavalo. São depois as variações de pressão que transmitem as ajudas inferiores. Quem monte com as pernas longe do seu cavalo não deve contar com progressos sensíveis em equitação.

Esta regra, que está dentro dos mais puros princípios de Baucher, é aplicável a todos os graus de ensino, com maior ou menor intensidade, e só prova que as regras basilares da equitação são imutáveis.

Para se obter a posição Danloux, preconiza-se, entre outros, o exercício em equilíbrio nos três andamentos, isto é, sem pousar o assento no arreio, procurando este equilíbrio pela posição adequada da perna aderindo ao ventre do cavalo, e conseqüente descida do calcanhar e não pela contracção dos músculos da barriga da perna ou apoio das mãos no garrote. Uma vez conseguido o equilíbrio e o à-vontade nesta posição, nos *três andamentos*, variar a abertura dos ângulos da perna com a coxa e desta com o tronco, de modo a agachar-se ou endireitar-se, sem perda de equilíbrio.

Obtido este resultado, executar pequenos saltos no picadeiro, nos três andamentos tendo a preocupação de não aflorar o arreio, nem antes, nem durante, nem depois da execução do salto; deve chegar-se ao ponto de executar este exercício, sem olhar o salto e sem nos servirmos das rédeas como auxílio, evidentemente.

Revista da Cavalaria

É claro que para este trabalho se devem escolher cavalos calmos e bem mecanizados no salto e as esporas devem ser banidas, pelo menos enquanto a fixidez da perna não for garantia de que não tocamos com elas no cavalo.

Garanto resultados animadores a quem queira ter a paciência de praticar este exercício durante um mês em pequenas sessões de meia hora, todos os dias, ou três vezes por semana.

Há, porém, toda a vantagem em os fazer sempre e assiduamente, como aliás toda a ginástica a cavalo.

Em França há o bom hábito de o instrutor dar a maior parte das suas instruções a cavalo, mesmo quando estas têm lugar no picadeiro.

Se é trote sem estribos, o instrutor está sem estribos, se a instrução é de saltos, o instrutor começa por executar uns tantos e só depois pára, ou apeia, para mais atentamente corrigir os seus alunos.

Nem o Ecuyer en Chef faz excepção, pois rara foi a vez, durante o nosso estágio em Saumur, em que nas duas sessões de saltos que tínhamos por semana, o Ecuyer en Chef, não saltasse como nós, ou não fosse o primeiro a tirar os estribos se a instrução era sem eles.

Talvez por isso, nenhum aluno se espanta ou se sente vexado quando o instrutor lhe dá como castigo, apeiar e montar cinco vezes sem estribos, por ter faltado ao alinhamento, ou ter deixado alcançar o cavalo da frente.

E em Saumur os alunos tirocinantes tinham feito a guerra e não eram poucos os que ostentavam no peito as insígnias da Cruz de Guerra ou da Legião d'Honra...

Escola de Saumur (Cadre Noir)

Não farei aqui referência especial aos métodos seguidos actualmente no Cadre Noir.

Em primeiro lugar porque cada pessoa tem os seus métodos, que podem mudar desde que mude o orientador; em segundo lugar porque isso não interessa essencialmente. Não é um determinado método que caracteriza a equitação francesa clássica, *pois nela todos têm cabimento, mas sim a ligeireza, a flexibilidade de maxila e a leveza e graciosidade de movimentos*, sejam eles fáceis ou difíceis, simples ou complicados.

Estes princípios estão bem conformes com a finalidade da equitação, tal como a definiu o General L'Hotte, quem melhor enunciou as

Revista da Cavalaria

teorias essenciais da equitação francesa, depois que ela, com Baucher e d'Aure atingiu culminâncias de arte que não foram nem serão jámais ultrapassadas.

Com efeito sendo o fim da arte equestre tornar agradável e útil o emprego do cavalo, é lógico que se vá do mais simples para o mais complicado, nunca perdendo de vista a finalidade que se pretende e os princípios basilares a que atrás me referi.

O grau de perfeição atingido será função da habilidade do executante, mas as etapas serão as mesmas e é sempre perigoso, mesmo para os mais habilidosos e práticos, saltar essas etapas sem nelas se deter.

Acabará sempre por ter que voltar atrás, e o pior, como diz o General Decarpentry, é que nem sempre é fácil saber o ponto em que se deve recommençar.

O General Faverot de Kerbrecht escreve no limiar da sua notabilíssima obra (1) «Dressage methodique du cheval de selle, d'après les derniers enseignements de F. Baucher», o seguinte :

«En dressage on veut toujours aller trop vite. Pour arriver promptement, ne pas se presser, mais assurer chacun de ses pas solidement.

«Demander souvent, se contenter de peu ; recompenser beaucoup.

«La leçon doit être pour le cheval comme pour le cavalier, un exercice salubre, un jeu instructif qui n'amène jamais la fatigue.

«Dès que la sueur apparait, c'est que l'homme à dépassé la mesure».

Para terminar as citações, não resisto a repetir aqui uma frase do Marechal Lyautey, que foi oficial de cavalaria e quando jovem tenente, ajudante do General L'Hotte :

«Aprendi a fazer bem as coisas difíceis, esmerando-me em bem fazer as fáceis».

Esta frase do Genial pacificador de Marrocos, que não foi dita a propósito da equitação, mas da política, tem aqui também a mesma aplicação.

*

Se juntarmos ao que ficou dito, a permanente e constante atenção dispensada à elegância de vestir e de se apresentar em sociedade, bem

(1) Tão notável que quem queira ter a 14.^a Edição de Baucher, deve ler antes esta obra, mais clara e bem escrita do que a do Mestre, cujos princípios segue, aliás, religiosamente.

Revista da Cavalaria

como à impecável posição a cavalo, características que são apanágio dos cavaleiros de Saumur, teremos definido em linhas gerais o ambiente que fomos encontrar na Escola de Equitação mais celebrada no mundo, onde fomos tratados, como aliás já acontecera em Fontainebleau, com o requinte de amizade, amabilidade e fidalguia que tornou proverbial a gentileza francesa.

Conclusões

Se não é difícil orientar o ensino do cavaleiro, para o qual se empregam processos quase sempre mecânicos e a psicologia apenas actua para a modificação ou aperfeiçoamento das qualidades de vontade ou desembaraço do aluno, outro tanto se não pode dizer do ensino do cavalo, para o qual se requerem, constantemente, qualidades de raciocínio, de observação, de calma e de tacto, que quando já existam podem e devem ser afinadas pelo bom instrutor, mas que, a faltarem, não podem ser incutidas, por nenhum método ou técnica.

Isto é uma verdade em pintura, é uma verdade em música, e é uma verdade em equitação que, como arte que é, depende mais de quem a executa do que do processo empregado.

«Tant vaut l'homme, tant vaut le systhème» diz o General L'Hotte.

É fácil atingir um determinado nível, mas daí para cima, pode estar-se de posse de todas as teorias, de todos os métodos, que nada vale essa ciência se a não soubermos pôr em prática. Aí reside a principal dificuldade do instrutor, que nem sempre é compreendido pelo aluno, refractário como é natural, à ideia de que a culpa é sua, ou da sua falta de tacto.

Por tudo isto, há que adoptar e regulamentar, para quem começa, processos simples de fácil execução e de resultados comprovados, ainda que modestos na sua amplitude. E não se creia que, com isso, se cortam iniciativas a quem deseje ir mais longe, pois só ao bom instrutor compete avaliar da oportunidade de permitir aos seus alunos pequenos vôos de experiência ou fantasia, sem que arrisquem quedas perigosas ou ridículas.

A leitura de livros de equitação, quando assimilável pelo aluno é da maior utilidade, desde que seja sempre acompanhada e comentada pelo instrutor que, a meu ver, não deverá nunca deixar de chamar a

Revista da Cavalaria

atenção do aluno para os pontos essenciais, deixando na penumbra as fantasias ou originalidades.

Quem é incumbido de orientar a equitação só tem um caminho a seguir:

Pedir coisas simples e bem definidas, aconselhando processos simples e bem definidos, também.

Para que o aluno as sinta, precisa de ir do simples para o complicado, insensivelmente e seguindo uma progressão tão suave que só lançando um olhar retrospectivo para o seu passado, se aperceba do caminho percorrido e do que tem a percorrer.

As exigências exageradas, são perniciosas.

Os alunos devem sair do aperfeiçoamento capazes de prepararem um cavalo a fazer uma prova de picadeiro semelhante à do campeonato e tendo montado cavalos com mais arranjo, mas preparados por outros. O resto não é essencial e virá a seu tempo.

Nisto, como em muito mais, falo com a certeza de que tenho pelo meu lado a opinião das pessoas a quem a resolução do assunto compete mais directamente.

*

Sobre o ensino do cavalo, é pouco o que digo, nem nestas linhas haveria espaço para se fazer um tratado ou esboçar sequer um método.

Mas seria útil fazê-lo?

Eu creio que não.

Dentro dos princípios clássicos que são imutáveis, cada cavaleiro, segue os seus métodos.

Para que dizer «este é o melhor» quando o mais que poderia dizer-se seria «para mim este parece-me melhor»?

E mesmo assim teria a certeza de acertar?...

Ainda há bem pouco tempo, estive recordando com Mestre Jara os métodos que ele empregou em alguns dos muitos cavalos que tem arranjado.

Se nuns foi Baucher, noutros foi Beauchesme, noutros Sallins e em todos... um bocadinho de cada, sem que seja preciso dizer, para que me acreditem, que em todos obtive igualmente bons resultados, porque em todos havia um factor comum, *além da extraordinária virtuosidade do Mestre:*

O respeito incondicional pelos princípios clássicos que regem a equitação e que todos os métodos dignos desse nome respeitam, também.

Noticiário

HÍPICO

Argentina

* Uma gentil amazona — a Srta. Alidia Vignolo — com o cavalo *Viruta* (10 anos) acaba de estabelecer o novo «record» argentino dos 50 km.: 2^h 5^m 8^s. Melhorou de 12 minutos a marca anterior, conseguida por J. Lanteri, com «Cuqui».

Excelente «performance».

Espanha

* No relvado de Fadura (Bilbao) — considerado a melhor pista do país vizinho — foram batidos os «records» de Espanha do salto em comprimento e do salto em altura.

Fogoso, cavalo irlandês de 9 anos, montado pelo comandante Martinez Larraz, saltou uma vala com 7,10 m. — estabelecendo o novo «record» do salto em comprimento. No mesmo dia, o nosso conhecido *Bengali*, cavalo irlandês de 8 anos, sempre montado pelo comandante Garcia Cruz, passou 2,22 m. — batendo a marca anterior do salto em altura.

O anterior «record» pertencia a *Vendelu*, com o Marquês de los Trujillos, estabelecido em Madrid (1921) — 2,20 m.

* Os cavaleiros e cavalos preseleccionados para os Jogos Olímpicos de 1948 são:

Tenente Coronel Navarro: *Quorum* e *Blasón*;

Comandante Gavilán: *Acebuche* e *Forajido*;

Revista da Cavalaria

Comandante Garcia Cruz: *Bengali* e outro a designar;
Comandante Pombo: *Fahorama* e *Flax*;
Comandante Nogueiras: *Fulano* e *Epsom*;
Comandante Larraz: *Fogoso* e *Foco*;
Comandante Ordovás: *Bohemio* e *Miramar*;
Capitão Gazapo: *Babioca* e *Bajá*.

França

* O «Prix Royal Oak» (St. Leger francês), corrido em Longchamp, foi ganho por *Tourment*. Este esplêndido animal, pertencente ao Barão de Waldner, havia sido 2.º no Derby francês e no Grande Prémio de Paris. Em contrapartida exibiu-se muito mal, seguidamente, no «Prix de l'Arc de Triomphe» — cujo vencedor foi *Le Paillon*, um cavalo que tendo corrido obstáculos em Inglaterra, na Primavera, pagou 12 para 1!

Inglaterra

* O «St. Leger» (2.800 m., em Doncaster) — quinta e última das corridas «clássicas» inglesas — foi brilhantemente ganho por *Sayajirao*, que em 1945 custou ao multimilionário Maharajah de Baroda a linda soma de 28.000 libras. Este cavalo, depois de ganhar a sua primeira corrida, aos dois anos, foi batido nas restantes. Grande decepção... Mas esta época, com três anos, conquistou para o seu opulento proprietário, além de um prémio importante corrido anteriormente em Newmarket, o Derby irlandês (também 3.º no Derby inglês) e, por fim, o St. Leger inglês. Um poldro tardio, mas que já ganhou a quantia que custou!

Revista da Cavalaria

U. S. A.

* *Stymie*, cujo total de prémios ascende neste momento a 742.210 dólares, mantém a sua posição de «cavalo que ganhou mais dinheiro no mundo».

Correu na sua vida 101 corridas, de todas as distâncias.

Há alguns anos foi adquirido por 1.500 dólares numa prova para venda...

* Há precisamente doze anos que o cavalo *Clang*, então com três anos, com um peso de 50 kg., estabeleceu o «record» mundial dos 3/4 de milha (1.207 m.), no hipódromo de Coney Island. Tempo: 1^m 9^s 1/5.

Clang é detentor, também, da marca mundial dos 7/8 de milha (1.408 m.), com 1^m 22^s.

Os C. H. J. O. disputados este mês

NEW YORK	(PRIMEIRA QUINZENA DE NOVEMBRO)
TORONTO	(SEGUNDA QUINZENA DE NOVEMBRO)
GENÈVE	(SEGUNDA QUINZENA DE NOVEMBRO)

Leun + Silveira



Jornaes revistas livros

Alguns princípios aplicáveis à organização da Cavalaria

Na organização dos exércitos, a presença de uma cavalaria moderna é de grande importância. A guerra recém-terminada deixou uma série de lições que não deve ser desprezada. Uma delas é que a capacidade de combate de cada arma se acha, hoje em dia, muito mais do que dantes, intimamente ligada à combinação inteligente de armamentos de todos os tipos.

Assim, tanto a infantaria como a cavalaria aprenderam uma lição comum. Ambas devem ser constituídas de armas de todos os tipos e calibres, cada uma dentro da sua esfera de acção, possibilidade de emprego na batalha e das suas características particulares.

Essa combinação de armas não deve ser a de uma reunião arbitrária. Não se trata de incluir uma arma nova, sem existir necessidade orgânica que a torne indispensável. Ao contrário, deve corresponder a uma distribuição lógica dos meios que, em função das missões de determinada arma, devem ser postos à disposição de cada escalão de comando.

O efeito produzido pela acção rápida e essencialmente motorizada das forças alemãs na rotura através da Bélgica e França, levou muitos profissionais a acreditarem, pelo menos momentaneamente, que essas forças tinham dado o golpe de misericórdia na infantaria e, de forma mais directa ainda, na cavalaria. E isso simplesmente porque julgavam que

Revista da Cavalaria

esse núcleo de forças blindadas, apoiado por uma aviação poderosa, passava a constituir o elemento básico e fundamental do combate.

Mas, a primeira fase do conflito teve lugar em terreno bastante favorável à acção dos elementos mecanizados e, só mais tarde, quando a guerra passou a ser travada no terreno montanhoso da Itália, na U. R. S. S. e, especialmente, nas selvas do pacífico sul, se compreendeu que o emprego do carro de combate e de motor era limitado pelo terreno.

Nessa primeira fase, a cavalaria foi empregada por alguns Exércitos, como o polonês. Contudo, as rápidas unidades blindadas alemãs enfrentaram uma cavalaria que não estava equipada ou preparada para dar-lhes combate. Talvez o Alto Comando, conhecendo o seu valor e as suas tradições imortais, a sacrificasse na esperança de nela encontrar apoio para a sua situação desesperada.

Durante a segunda fase da guerra, essa arma tradicional, no momento relegada a papel secundário, não chegou a tomar parte. Fora substituída temporariamente pelas unidades blindadas. Ficou provado, especialmente nas campanhas da Itália, França e União Soviética, que a cavalaria bem instruída, equipada e armada com meios apropriados à época podia ter prestado serviços inestimáveis e que nenhuma outra arma estava em condições de substituí-la. Além disso, em virtude da sua grande mobilidade, a cavalaria constitui ajuda poderosa para o comando. Não vê obstáculos em terreno difícil, o que já não acontece com elementos blindados. As más estradas, o terreno montanhoso e as dificuldades produzidas pelas chuvas não constituem entraves ao seu avanço.

A cavalaria, portanto, deve ser organizada até ao escalão da Brigada e Divisão com uma combinação de armas leves e pesadas, bem como canhões anti-aéreos e anti-carros, que lhe permita agir com eficiência em qualquer terreno e em qualquer manobra possível.

Para que a cavalaria possa manter ou aumentar a sua mobilidade, é aconselhável motorizar os seus serviços. Assim aconteceu à cavalaria organizada apressadamente em algumas frentes, e às poderosas unidades que os russos já possuíam. Estas últimas, reforçadas com carros de combate, foram reconhecidas como uma força de incalculável poder, nas fases mais importantes do combate.

É claro, portanto, que actualmente a cavalaria deva adaptar-se às exigências das novas modalidades impostas pela guerra. Precisa modificar a sua organização de acordo com as circunstâncias e o terreno, atribuindo definitiva e orgânicamente às unidades tácticas, elementos blindados e armas anti-carros.

Como dissemos anteriormente, tanto a infantaria como a cavalaria marcham unidas num esforço comum. Ambas adquiriram maior mobilidade. A cavalaria, que já possuía essa característica, teve de aumentá-la, não porque tenha ficado para trás neste século das velocidades, mas sim como imperiosa necessidade para melhor cumprir as suas missões.

Para considerar a organização que convém à cavalaria, devemos, antes de mais nada, colocarmo-nos num plano superior e realista, levando apenas em consideração o emprego dessa arma sob as melhores e mais vantajosas condições.

Revista da Cavalaria

Não podemos destruir o que já foi feito, só porque nos mostramos favoráveis a alguma coisa nova. Também não seria lógico procurarmos efectuar remendos no que deve ser radicalmente substituído.

Os estudos sobre a organização das diversas armas devem basear-se numa série de factores. O mais importante é o conhecimento que se tem do emprego futuro de determinada arma, como parte integrante de uma entidade que denominamos Exército.

Além desse factor de «emprego futuro», devemos meditar sobre outro factor ou princípio, que é considerado apenas nos estudos de organização. Trata-se da «imitação».

Esse princípio imperceptível tem importância capital para aquele que deseja introduzir modificações na estrutura orgânica de uma arma. Tudo isto nos indica que a Divisão deve ser a sua maior unidade, ao contrário do que muitos acreditam. Essa foi a orientação seguida por outros países na organização dos seus Exércitos.

De Revista de Caballerie (Chile)



NOTAS SOBRE A CAVALARIA

A Cavalaria informa, cobre e combate em ligação com as outras armas, desempenhando, assim, o seu papel tradicional. Conquanto seja certo que a experiência introduziu profundas modificações nos processos de execução, ela foi corrigindo os seus defeitos e evoluiu como as outras armas.

A Aviação e as forças mecanizadas foram chamadas a substituir a velha arma, capaz de obter a decisão, sobretudo quando nada puderam fazer, na recente guerra, contra a acção destruidora dos carros e aviões, as dez brigadas de cavalaria polonesas, nem as 5 divisões francesas, muitas delas já parcialmente mecanizadas. Na Rússia, porém, as coisas foram bem diferentes; em Agosto de 1941, algumas unidades do 11 Ex. Bl. alemão avançaram de Chausi e Krickney em direcção a Roslav, pretendendo ganhar a retaguarda das tropas soviéticas, ao N. desta localidade. Mas as tropas de Guderian foram, por sua vez, submetidas ao ataque de 2 destacamentos de cavalaria russa, que, realizando marcha forçada durante a noite de 1/2 do citado mês, caíram sobre as colunas alemãs na tarde do 2.º dia, perto de Schumachy, destruindo 30 carros, 50 caminhões com infantaria e 2 baterias de morteiros de trincheira. A acção desta cavalaria evitou que as suas tropas fossem cercadas e obrigadas a retirar-se, tal como havia pensado o comando alemão.

Do papel tradicional da cavalaria, teve preponderância o combate; esta e outras operações demonstram que a arma não se anulou com a intervenção do avião e do carro, mas continua tendo missões próprias e tudo depende de se fazer uma combinação acertada.

Esta combinação assenta nas características da cavalaria, mobilidade estratégica (raio de acção e velocidade) e mobilidade táctica (velocidade, fluidez e elasticidade), que, unidas a certa potência de fogo, compatível com tais qualidades, a tornam capaz de enfrentar as armas modernas e, por conseguinte, cumprir as seguintes missões:

Antes da batalha: 1) Exploração estratégica; 2) Cobertura da frente e dos flancos.

Durante a batalha: 1) Manobra de ala; 2) Exploração de êxito; 3) Protecção de um flanco descoberto; 4) Colmatagem; 5) Acção retardadora; 6) Contra-ataque.

Após a batalha: 1) Perseguição; 2) Protecção da retirada.

Com independência das outras armas: 1) Incursões em terreno ocupado pelo adversário; 2) Aniquilamento de paraquedistas ou tropas aero-transportadas; 3) Vigilância e protecção de sectores da fronteira.

Algumas destas missões perderam importância; outras adquiriram actualidade, como a exploração do êxito, a acção de ala, as incursões contra as retaguardas e a acção retardadora; outras ainda são novas, como a acção contra paraquedistas e forças aero-transportadas, e o apoio às forças blindadas.

Revista da Cavalaria

Para que a cavalaria possa ser empregada com êxito, face à potência de fogo que é lógico esperar, deve contar, de acordo com o terreno onde vai actuar, com unidades bem dotadas de metralhadoras, armas anti-carro e anti-aéreos e carros blindados e de combate.

É lógico, portanto, queremos introduzir idéias novas na tática da cavalaria e dotá-la de armamento moderno, mas sem abrigar a esperança de motorizar ou mecanizar todo o seu conjunto, visto que será muito difícil o nosso país fabricar motores e obter combustível.

Devemos ainda pensar de modo análogo com respeito às nossas estradas, que existem, mas que com excepção das principais, são difíceis e, durante certas épocas do ano, se tornam intransitáveis para qualquer tipo de viatura.

De **Orientación** (Uruguay)



MANUTENÇÃO MILITAR

TELEF. PBX

3 9 3 5 1

ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO

FÁBRICAS DE:

Moagem

Moagem

Comprimidos

Pão



e torrefacção de



Bolacha

Massas

café

Pão de Glúten

LABORATÓRIO TECNOLÓGICO

FORNECEDORES à Força Armada de todos os géneros e produtos destinados à alimentação

SUCURSAIS EM:

ENTRONCAMENTO

COIMBRA

CAXIAS

ELVAS

GUARDA

ÉVORA

PORTO

RÉGUA

VIZEU

DELEGAÇÕES EM:

VIANA DO CASTELO • VIZEU • ABRANTES • AVEIRO

BEJA • BRAGA • BRAGANÇA • CAS-

TELO BRANCO • CHAVES • COVILHÃ • ESTREMOZ

FIGUEIRA DA FOZ • LAGOS • LEIRIA

LISBOA • MAFRA • PENAFIEL • PENAMACOR

SANTARÉM • SETÚBAL • TANCOS

Officinas 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

Officinas Gerais de Material de Engenharia

Sede: Avenida da Índia — BELEM

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

Mobilia e utensilios

Trabalhos em ferro e madeira para
construção civil

Construção, reparação e pintura
de carroseries

Fundição, Vulcanização, Niquelagem, etc.

Fornecimento e fabricação
de sobresselentes para automó-
veis e motocicletes

Fornecimentos análogos para o público



TIPOGRAFIA DA LIGA
DOS COMBATENTES
DA GRANDE GUERRA



TRABALHOS TIPOGRÁFICOS
EM TODOS OS GÊNEROS



Calçada dos Gaetanos, 18

TELEPHONE — 2 1450

L I S B O A

PORTO DE LISBOA

(ADMINISTRAÇÃO GERAL)

ÁREAS — Molhada 20.000 hectares: ter-
restre utilizável 200 Ha. sendo 10 Ha.
de área coberta.

VIAS FÉRREAS — Superior a 50 km.
de comprimento ligadas à rede fer-
rovieira do país.

CAIS ACOSTÁVEIS — Comprimento
total de cerca de 13 km.

DOCAS SECAS — Cinco, de comprimen-
tos entre 42 e 180 metros.

DOCAS DE ABRIGO — Sete, com 45 Ha.
de área molhada total.

CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO — 3,
respectivamente, com 87, 120 e 162
metros de comprimento.

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO E RE-
PARAÇÃO NAVAL — Amplas e
convenientemente aparelhadas.

GUINDASTES — Hidráulicos, a vapor
e eléctricos, terrestres e flutuantes,
cuja potência elevatória varia de
1.500 kg. a 100.000 kg.

MATERIAL MARÍTIMO — Rebocado-
res, dragas, barcas de água e batelões
diversos, cilindros impulsores, etc.

WARRANTS — Faculdade de emitir
Warrants, nos termos do Código
Comercial.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA

CAIS DO SODRÉ

Telefs. 32321 e 32322 • End. teleg. «Portlisboa»

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^{mm}, 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

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-ermas — Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico. Laboratório de análises clínicas. Ginástica Médica. Massagens.

amariz — 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

BANACÃO

O MELHOR DOS

ALIMENTOS

Produto português para os portugueses

O BANACÃO é preferido para a 1.^a refeição

porque todos os que o tomam, se sentem mais confortados até à 2.^a refeição,

porque ao fim de poucos dias conhecem a diferença do seu vigor nos exercícios físicos, que normalmente fazem,

porque é o mais agradável ao paladar.

OS PARECERES MÉDICOS

provam que é o mais nutritivo,

provam que fornece mais calorias do que qualquer outra refeição.

BANACÃO

SEMPRE

BANACÃO

Bertrand & Irmão, L.^{da}

∫∫

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS,
SIMPLES E DE LUXO,
REPRODUÇÕES EM FOTOGRA-
VURA, OFFSET E LITOGRAFIA

∫∫

Travessa da Condessa do Rio, 27

Telefones P. B. X. 21227 e 21368

≡ LISBOA ≡





