

# REVISTA MILITAR

Administração — Largo da Anunciada, 9 — Lisboa

N.º 12

Dezembro de 1915

Ano LXVII

Director, proprietario e editor — Empresa da *Revista Militar*  
Composição e impressão na TIPOGRAFIA UNIVERSAL  
pertencente a *Coelho da Cunha Brito & C.ª* — Rua do Diario de Noticias, 110 — Lisboa

## A Memoria de Albuquerque

Quatrocentos anos é tempo mais que suficiente para depurar e purificar um nome do que ele tenha de humano e terreno.

Quatro seculos são mais que suficientes para amortecer paixões, calar odios, fazer cessar vinganças, mais que suficientes para, numa palavra, aquilatar o merecimento ou demerito de qualquer individualidade por maior que seja.

A Historia inexoravel pode bem, após tão longo lapso de tempo, pronunciar o seu *veredictum*, com a maxima imparcialidade e tambem com a maxima justiça. Pode bem, pesando os prós e contras, olhando á obra gigantesca, compulsando os documentos, lendo os cronistas, curvar-se reverente perante Alguem e exclamar: *Aqui está o Genio, fez avançar enormemente a causa da Humanidade, a causa da Civilização. É digno de todo o louvôr, é digno de toda a homenagem.*

Desta forma, tem de exclamar a Historia, perante a figura homerica do nosso passado, chamada Afonso d'Albuquerque.

Hostilizado encarniçadamente em vida, caluniado vilmente, praticando porventura indevidamente actos, espicaçado pelos seus inimigos, a memoria de Albuquerque, surge para nós, rodeada da triplíce auréola: do conquistador, do colonizador e do estadista. Gôa, ainda nossa, Ormuz e Malaca perdidas para sempre, falam bem alto e falarão pelo decorrer dos tempos.

Ha quatrocentos anos que exalou o ultimo suspiro e perante o seu tumulo, perante as suas cinzas já frias, não emudeceram os seus inimigos. Não.

Diz-se que os seus restos não foram tratados como deviam ser, por Lopo Soares d'Albergaria e sequazes. Desviemos, porém, os olhos de mesquinhas e abjectas paixões. Entre o lago azul e límpido e o pantano estagnado e verde, ha hesitação possível?!

Conta Gaspar Correia<sup>1</sup>, que muitos cristãos e gentios se não podiam conformar com a morte de tão grande homem e exclamavam: *Deus o havia lá mister pera guerras, e per yssso o levára!*

Agravados, ao seu tumulo, vinham pedir justiça. . .

E, por tal motivo, ele se conservou na India, até á regencia de D. Catarina, chegando a Lisboa a 6 de abril de 1566. Depositados na Misericordia, os restos mortais de Albuquerque, que lhes succedeu?

Trasladados para a capela-mór da igreja da Graça, com a maior pompa possível, nela os mandaram colocar, além duma bandeira *esburacada d'arcabuzadas* e as três bandeiras principais que Albuquerque tomou e submeteu.

Eram os trofeus do grande conquistador; a prova, ali palpavel, indiscutivel, das suas extraordinarias vitórias da India.

Em 1637, os restos de Afonso d'Albuquerque, foram para o carneiro dos Gomides pela cedencia da capela-mór para jazigo do conde da Ericeira e seus sucessores perpetuamente.

Se, em vida, a fama dos seus feitos ecoava, levada pelas missivas do rei Venturoso aos grandes da cristandade, após a sua morte os cronistas, de Goes a Barros, de Castanheda ao auctor dos *Comentarios*, se encarregaram de a perpetuar pela imprensa.

Não falando no insignificante livro do auctor destas linhas<sup>2</sup>, a Academia das Sciencias de Lisboa, devido aos incansaveis esforços dos academicos srs. Lopes de Mendonça e Brito Rebelo, tem já publicado seis volumes de cartas e documentos que as elucidam.

Mas outros monumentos mais perduraveis ainda que o papel lhe tem consagrado a memoria.

Comecemos pelo mais antigo que, como era de justiça, lhe

<sup>1</sup> *Lendas da India*, tomo I, pag. 459.

<sup>2</sup> III volume da colecção *Grandes Vultos Portugueses*, editado pela livraria Ferin.

foi erigido na India, na terra que deslumbrou com as suas façanhas e regou com o seu sangue.

Data do segundo quartel do seculo XVI e, estando a principio na porta da Ribeira por onde os portuguezes entraram em Gôa em 1510, quando essa porta foi demolida em 1550, por ordem do governador Jorge Cabral, transferiram-no para a porta de N. S. da Serra. Depois, tendo-se construido por cima dessa porta a capela destinada a servir de oratorio aos criminosos, a estatua de Albuquerque foi transferida para o frontespicio da igreja de N. S. da Serra onde a vio, em 1608, o viajante Francisco Pyrard. Esta igreja mandou-se demolir em 1811 mas, em 1842, ainda se não tinha concluido tal demolição! Foi então que o secretario do governo da provincia, Claudio Lagrange, prevenio o governador geral, conde das Antas, de que a estatua de Albuquerque ia ser sepultada nessas ruinas se lhe não acudissem.

Em tal conjuntura é digno de incondicional elogiô o procedimento do illustre governador da India.

A estatua foi imediatamente preservada e, não contente com isso, mandou o conde das Antas apear as quatro colunas do portico da igreja, com seus respectivos pedestaes, como consta do officio de 30 de novembro de 1842<sup>1</sup>.

Em janeiro de 43 nomeava o mesmo conde das Antas uma comissão para angariar os donativos para o novo monumento, cujas obras começaram a 17 de fevereiro desse ano quando eram passados 333 anos após a tomada de Gôa pelo illustre Afonso de Albuquerque.

Mais de quatro anos levou a execução do monumento. A' sua inauguração já o conde das Antas regressara á metropole e o seu logar era ocupado pelo conselheiro José Ferreira Pestana.

Antes de vermos a interessante cerimonia da inauguração rebusquemos numa publicação local a discripção da estatua. Seja *o Oriente Português*<sup>2</sup>:

«Regularmente burilada a veneranda figura atletica, de rosto sereno e longas barbas que lhe descem abaixo da boca do estomago, veste saio, couraça e ampla cóta de armas e representa Albuquerque segurando com a mão esquerda a formida-

<sup>1</sup> Publicado no *Oriente Português*, vol. I, pag. 608.

<sup>2</sup> A pag. 156 do tomo II.

vel e valente espada com que derribou o mouro em Gôa e outros potentados do Oriente; e

Em perigos e guerras esforçado  
Mais do que permitia a força humana  
Entre gente remota edificou  
Novo reino que tanto sublimou !»

Vamos á inauguração dessa estatua.

A narração official do que se passou encontra-se no *Oriente Português*, vol. 1, pag. 913 e no *Diario do Governô* de 1848, pagina 71.

Aí se diz que a estatua trasladada se achava mutilada e incompleta posteriormente por ter sido feita para ter as costas para a parede. Por isso o governador, conselheiro José Ferreira Pestana, havia pedido que, pela Academia das Belas Artes de Lisboa, lhe fornecessem uma estatua adaptada ao monumento. Contrariado porém com a demora conseguiu que o artista Rogunatazó restaurasse a antiga.

E' ainda nas referidas publicações que se diz: «chegado o cortejo ao monumento o governador Geral Pestana espargio flores na base da estatua e, depois de uma pequena allocução, dictada pela modestia do auctor, repetiu com a enfase do entusiasmo e da convicção o seguinte;

Albuquerque terribil surge novo  
Em novo monumento, em Nova-Gôa !  
Tu, polo grato indiano povo  
Levanta a tua voz até Lisboa !  
Dirige quanto vês, fructo ou renovo  
Das plantas que pozeste em terra bôa ;  
Desta terra que tu reconquistaste,  
Onde o nome d'Afonso eternisaste.  
A' gente que te ergueu o monumento  
De gratidão modesto testemunho  
Grita-lhe e verás seu ardimento...  
Arranca a espada qu'inda tens em punho ;  
Grita que, em pedra mesmo o pensamento  
Guardado tens do amor, de eterno cunho  
Que liga o Povo ao Rei, que o Mundo escôra ;  
Vivam os nossos reis que o povo adora».

Se a inspiração dos versos não é grande a intenção é digna do maior louvôr.

Tal é pois a historia, pouco conhecida entre nós, do monumento erguido em Nova Gôa, não longe do Mandovy, que continuamente recorda o grande feito de armas ali praticado por Albuquerque.

Já o mesmo não acontece com o monumento de todos conhecido que se ergue em Belem perto do sitio donde nesse tempo se usava partir para a India.

A pag. 133 do livro *Afonso de Albuquerque*, III volume da collecção *Grandes Vultos Portugueses*, minuciosamente se narra a sua historia desde o legado, para tal efeito, de Simão José da Luz Soriano, até á sua inauguração em 3 de outubro de 1902, na presença d'El-Rei D. Carlos I.

Para aí remetemos o leitor curioso.

Não nos deteremos a falar do busto do grande governador da India que, no jardim de S. Pedro de Alcantara, á sombra duma palmeira esguia, contempla indiferente o local onde, *si vera est fama*, jazem ainda hoje os seus restos mortais.

Não nos deteremos a falar na sua estatua de marmore que, sobranceira ao Terreiro do Paço, no Arco da rua Augusta, contempla a vastidão do Tejo azul e a imensidade das montanhas da Outra Banda.

Não nos deteremos; mas importa não terminar o presente artigo sem nos referirmos a outro monumento que recorda a sua memoria e que — ai de nós! — tem de ser arrancado donde indevidamente o puzeram: a lapide da quinta do Paraiso.

Desde Faria e Sousa, isto é, desde meados do seculo XVII, correu mundo e foi repetido por todos os historiadores que Afonso de Albuquerque nascera na quinta do Paraiso, no termo de Vila Franca de Xira.

Nesta persuasão, e com a melhor das intenções hemos de confessa-lo, aí collocaram uma lapide comemorativa de tão fausto acontecimento.

Ha pouco mais de um ano porém, no meu livro já atraz citado, opuz a tal afirmativa serios e fundamentados embargos. Publiquei documentos inéditos pelos quais se provava que a quinta do Paraiso, na segunda metade do seculo XV, pertencera a familia muito diferente da do governador da India e concluia:

«Vê-se, pois, que durante tão longo periodo abrangendo evidentemente o ano do nascimento do grande heroe da In-

dia, não esteve a quinta do Paraiso na posse da sua familia e portanto não podia ali ter nascido».

Era uma demonstração indirecta

Era uma negação.

Não se fez entretanto demorar muito a afirmativa.

A' comissão academica dos centenarios de Ceuta e Albuquerque foi apresentada ultimamente uma carta do illustre medico, dr. Reynaldo dos Santos, na qual nos diz o ponto exacto da quinta de Albuquerque: «junto á ponte da estrada desta vila (Alhandra), ao poente do esteiro que ainda hoje existe e abrangendo terrenos parte dos quais estão edificados.

«Já não ha a quinta, continua o sr. dr. Reynaldo dos Santos, mas ha o sitio e esse nada tem que ver com a quinta do Paraiso (situada mais longe, a quilometro e meio de distancia). . . »

Que intenso prazer espiritual não é este de ver confirmado e esclarecido um problema historico da importancia do local do nascimento de Albuquerque!

Bem haja o sr. dr. Reynaldo dos Santos que, com o seu auctorizado conhecimento regional, veio pôr termo a todas as duvidas.

Bem haja!

Albuquerque, nascendo na quinta do Paraiso, ou junto á estação do caminho de ferro de Alhandra, vio sempre terra portuguesa á nascença.

E' sempre português, é sempre nosso!

Ha quatrocentos anos que desapareceu mas a sua memoria, como que centuplica á medida que os seculos vão passando.

Quanto mais infelizes maior é o nosso apêgo ás glorias autenticas que o Passado nos legou.

ANTONIO BAIÃO.

# EM TORNO DUM PROBLEMA TACTICO

(Replica o censor)

1.<sup>a</sup>

Em principio, e sempre nestes casos.

Não vejo o atropêlo a que se refere. Não reparou que quem organisou o Thema, naturalmente imaginou distribuir as forças do Partido azul, de fôrma a poderem prestar-se mutuo auxilio, interceptando as estradas da zona do litoral, e que por não se saber, de começo, qual o efectivo e composição da columna que marcharia por esta ou por aquella, destinou para interceptar as estradas menos provaveis de serem itinerarios de columnas importantes, destacamentos de pequeno efectivo que podessem ser apoiados. E' talvez o caso.

Em *Cheleiros* está a estrada interceptada, ignorando-se por que efectivo E' de suppôr que seja maior que o de *Odrinhas*, pois a estrada é mais direita, que a de *Ericeira-Cintra* sobre Lisboa.

A posição de *Odrinhas* dista da de *Cheleiros* quatro kilometros. Embora não sejam faceis as communicações entre ellas, sempre algum auxilio poderia vir de *Cheleiros*, em quanto que á *Carvoeira*, que sem duvida é mais forte posição do que *Odrinhas*, muito difficil e tardiamente chegaria.

Entretanto a posição de *Odrinhas* não é nenhuma *peste*, e está á mesma altura que a de *Cheleiros* e a quatro kilometros de distancia.

Qual será o-plano do Comimando superior, adoptando esta distribuição de forças? Na *Situação* dada no Thema não precisa saber-se. Está perfeitamente indicado: que a estrada em *Cheleiros* está interceptada, e portanto ali, a quatro kilometros, ha forças amigas; que o destacamento em questão tem de interceptar a estrada em *Odrinhas*. O commandante do destacamento cumpre a missão e deixa-se de fazer considerações estrategicas. Estavamos arranjados se os subordinados, em vez de cumprirem a missão indicada, começassem a critical-a.

2.<sup>a</sup>

Não perdôo, não senhor.

O Thema diz que o destacamento estaciona no *Seixal* e que na marcha deve seguir a estrada *Ericeira* (note bem) *Terrugem-Cintra*. Ora *Seixal* está sobre a estrada *Maфра-Ericeira*, e se o proponente do Thema quizesse que o destacamento passasse pela *Ericeira* diria a estrada *Seixal-Ericeira-Terrugem-Cintra*.

Assim : sei que o destacamento ha de seguir a estrada *Ericeira-Terrugem*, etc ; estou fóra della ; procuro o caminho mais curto e praticavel para a alcançar. Não deve restar a menor duvida. O caminho que indico tem apenas difficil o percurso entre as curvas que cita, em quanto que o que escolheu é impraticavel desde o *Casalinho* á ponte de *N.ª S.ª do Porto* e depois desde a cota 12 até ganhar a estrada na *Carvoeira* (80).

O caminho que indico é exactamente o dobro do caminho por *N.ª S.ª do Porto*, o que representa 33 minutos a mais de percurso (2.250 metros), o que na verdade é importante, mas mais curto que pela *Ericeira*, e dando passagem á artilharia com certeza e aos carros pesados que só tem uma difficuldade, que sem custo se vence em descida, quasi ao chegar á estrada. Conheço os dois caminhos ; percorri-os ; e posso afirmar o que deixo dito.

5.ª

Com efeito o Thema diz que patrulhas de cavallaria do Partido vermelho passam *Pobral* ás 5 h. e 30 m. e o commandante do destacamento tem *então* conhecimento, etc. . . .

*Então*—aqui deve traduzir-se ou antes interpretar-se por—*depois das* 5<sup>h</sup>, 30<sup>m</sup> e a qualquer hora ; e mesmo suppondo que do *Pobral* se poderiam colher as informações, não era ás 5<sup>h</sup>, 30., hora de passagem da patrulha a qual obtivera essas informações, que ellas chegariam ao conhecimento do commandante.

Não deve restar duvida que perto da estrada o primeiro ponto donde alguma coisa se póde vêr na direcção de *Alvarinhas* é do *M.º do Avô*. Será pois d'ali ou de outro ponto mais para o Sul, que a patrulha, que ás 5<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>. passou no *Pobral*, colheu, minutos depois desta hora, as informações sobre o inimigo.

11.ª

Dizer que acho desnecessario mandar qualquer elemento de segurança por *Baleas* sobre *Açafora* evitando o *exterior forçado* (sic.) não quer dizer tambem que o não mande do *M.º do Avô* sobre *Almogrove*.

18.ª

Não contesto o que o Regulamento preceitua. Digo que não me conformo com tal preceito. Não se devem tolher iniciativas, mas d'ahi até podem ser contrariadas deliberações do commando superior, não estou de acordo.

Quantos casos haverá em que ao commandante superior convenha que o serviço de postos avançados permaneça depois mesmo de por eles passar a extrema guarda avançada ? Poderá dizer que em tal caso avisaria o commandante dos postos. Quem dá os traços gerais para a organização dos serviços de protecção é o commandante superior e só elle é juiz para resolver quando um deve ser substituido pelo outro, isto é, o do estacionamento pelo da marcha ; ou vice versa.

Testa do I batalhão ás 5<sup>h</sup> 45<sup>m</sup>. ; trem de combate (do destacamento) ás 5<sup>h</sup>, 45<sup>m</sup>. Cinco minutos, 400 metros. A profundidade d'um batalhão é de 450

metros, e com o trem de combate do destacamento não segue immediatamente colado á fracção da cauda do grosso, d'ahi o meu reparo.

34.<sup>a</sup>

Diz o 185 das I. C, que as patrulhas de flanco devem ocupar pontos, etc...; o mesmo por outras palavras diz o 105 das I. I.

Não percebo como obrigando-as a marchar, ellas possam ocupar esses tais pontos. Exterior e muito exterior que os cavallos não suportam e muito menos a infantaria.

Caminhos ha sempre para a cavallaria e infantaria, As patrulhas (185 das I. C.) deverão manter-se em observação até a columna ter desfilado.

Se a columna fôr profunda, quem garante a protecção do flanco na parte mais avançada d'essa columna? Naturalmente outra patrulha, por tanto diferente da que ficou á espera da passagem da columna. Cá estamos no que digo.

49.<sup>a</sup>

O Thema diz : a estrada interceptada em *Odrinhas*, por tanto a posição de combate deve ser na propria localidade ou proximo d'ella. Não sendo assim diria o Thema : a estrada está interceptada em *Alvarinhas* ou em qualquer outro ponto, e a posição seria n'esses pontos se se prestassem a tal, ou proximo d'elles, mas mais proximo do que qualquer outro accusado na *Carta*.

54.<sup>a</sup>

*Demonstrativo ou fixante* não estou de acordo. São dois casos distinctos. Vide 2.<sup>a</sup> Parte do R. T. I., sobre a classificação dos ataques e sobre a forma de os conduzir.

62.<sup>a</sup>

Lei de funil. Para um caso é a iniciativa do commandante das metralhadoras que resolve, para outro marcem-se-lhe 100 passos de distancia entre as metralhadoras.

Meu Ex.<sup>mo</sup>. . . . e amigo :

Permita-me V. Ex.<sup>a</sup> que volte á bela cavaqueira em que temos andado e com a qual eu lucro imenso, obrigando-me a *fixar* ideias sobre o *espírito* do nosso R. C. e I. C. das diversas armas, que, apesar de apreendido, não apresentava, ainda assim, a consistencia que só o estudo mais profundo póde dar-lhe

Das suas sessenta e tantas *Observações criticas* primitivas, eu respondi apenas a quatorze, que tantas importavam á discussão de principios que convinha uniformisar. V. Ex.<sup>a</sup>, por insatisfeito, volta de novo a insistir com nove dentre elas.

Usando da auctorisação que me deu, replico, a algumas, deixando outras (5.<sup>a</sup> 11.<sup>a</sup> 18.<sup>a</sup> e 62.<sup>a</sup>) porque dou razão a V. Ex.<sup>a</sup>.

Por incidente apenas, tocarei, de novo e ao de leve, em duas outras (49.<sup>a</sup> e 54.<sup>a</sup>) reservando-me para tratar mais a fundo e *liquidar*, talvez, o assunto das tres restantes (1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> e 34.<sup>a</sup>).

Não tome V. Ex.<sup>a</sup> o desabafo que vai seguir-se como o mais breve desprimor para com as suas *Observações criticas* ; mas é que muito me custa, meu. . . que esteja a defender á fina força, o indefensavel—a bondade do *Tema*. . .

Póde o seu auctor ser um homem inteligentissimo e um official de muito merito. Não contesto. Mas V. Ex.<sup>a</sup> que é dado a literatura alemã, ha de recordar-se que eles jámais dizem:

*O sabio sr. F. . .*

mas sim

*O sabio livro do sr. F. . .*

porque admitem, e julgo que com razão, que o mesmo individuo póde dar á estampa dois trabalhos : um, superior ; outro, de inferior qualidade. E' positivamente o caso que nos ocupa.

Sem mais preambulos entro no assunto :

## Resposta á replica do meu amigo F... e paciente censor

### I

Com franquesa, meu. . . . o proponente do Tema que analisamos é que é o verdadeiro estrategista e tatico! Quem nada sabia, duma e doutra destas artes, era o estado maior de Welington, preferindo—no flanco esquerdo da *Segunda linha* — a *Carvoeira* a *Odrinhas*, para disputar as passagens, para o S., desse grande fosso natural que é o *Safarrujo* ou ribeira de *Cheleiros*. . . .

E como seriam faceis, nesse tempo, as comunicações, para que os de *Cheleiros* acudissem ou pudesse prestar apoio aos da *Carvoeira* e vice-versa! (Releia V. Ex.<sup>a</sup> a descrição das *Linhas de Torres e seu aproveitamento*).

Vejamos como o proponente do tema respeita os principios táticos e regulamentares <sup>1</sup>;

\*

No caso que nos ocupa, de que se tratava?

Da solução dum Problema tático sobre a *Carta*, em que o

<sup>1</sup> O tom que dei á resposta a esta *observação crítica* fez com que eu adiasse, por alguns meses, a publicação do presente trabalho.

A minha já longa vida de escritor deu-me o conhecimento do *feitio literario* do português e, mui em particular, do *leilor* do meu país. Em regra, nem a discussão consegue manter-se *impessoal*, nem, e muito menos, os que assistem a ela deixam de envenenar as relações as mais amistosas — que hajam sido ou sejam — existentes entre os dois contraditores.

Se duma discussão deve sair *a luz*, e a *razão* pender para um dos lados, entendemos *quasi todos*, que aquele que consegue fazer prevalecer a sua opinião, careceu, para isso, molestar o seu contendor, como este deve sentir-se melindrado individualmente. . . . Daí, se um é exaltado como *sabio*, o outro cominam-no para o extremo oposto da escala do saber; e, o que é mais, quem uma vez se deixou dominar, porque a razão ou os argumentos lhe faleceram, necessario é que exautorado ou impotente se considere para tratar qualquer outro assunto.

Nada de mais falso, nem sentença mais iniqua.

E, como para bom entendedor meia palavra baste, não acrescentarei meia palavra. . . .

interrogado deveria responder a um *Exercício de marcha*, seguido doutro *de combate*. Logo, o traçado geral do *estacionamento* que antecedia a marcha, cumpria que o proponente do Tema o desse. E como? Nos taxativos termos do § 1.º do art. 11.º da IV Parte do *R. I. do exercito metropolitano*, isto é, definindo «as condições estrategicas e táticas dos dois partidos, com o caracter preciso de ordens dadas em campanha e *de modo a estabelecer claramente* a situação própria e a do inimigo. . . .»

Da estrategia temos conversado. . . . Vejamos agora a tática.

1.º — Faz estacionar o destacamento no *Seixal* (logarejo insignificante, desprovido de estradas na direcção immediata da marcha para o S.) tendo a *Ericeira* a 2:500<sup>m</sup> a O. . . .

2.º — Cobre o estacionamento com postos avançados, cuja *linha de resistencia* (?) vagamente marcada, fica a menos de 1<sup>k</sup> e cuja *linha de vigilancia* (vedetas) não ultrapassa em muitos pontos 1:200 a 1:300 metros.

As I. C. I. no *Schema* de pags. 125, reproduzem os limites (maximo e minimo) de *distancia* e *intervalo* entre os escalões dos postos avançados, que o R. P. S. C., de 1890, lhes assinalava. Pois o R. P. — como V. Ex.<sup>a</sup> muito bem se recordará — determinava (n.º 515) que:

«A distancia da linha de vedetas ao corpo principal *nunca* (sublinho para fazer notar) será inferior a 1:600<sup>m</sup> para infantaria e a 3:000<sup>m</sup> para cavalaria».

Ora desde que no estacionamento do *Seixal* havia artilharia, tal distancia deveria manter-se, pelo menos, acima de 2:000 metros.

3.º — Tendo de proseguir para o S. e de transpôr uma linha d'agua do valor militar do *Safarrujo*, não se assenhoreia da testa de ponte que é a *Carvoeira*.

Como V. Ex.<sup>a</sup> é um apaixonado admirador de Gripenkerl, ouçamo-lo:

«Quando existe deante de nós uma cortadura como o ribeiro de . . . (uma insignificancia, comparado com o Sa-

*farrujo*) e se quer continuar a marcha no dia seguinte, leva-se com frequencia desde a vespera ou a guarda avançada ou, *pelo menos, os postos avançados* além dessa cordadura, afim de manter os pontos de passagem, para que a marcha do grosso não sofra atrazo no dia seguinte (Edição de 1907, pag. 338).

E não se argumente, que o comandante do destacamento *recebeu tarde a Ordem para a marcha* do dia seguinte.

Por um lado, o *Tema geral* dispõe:

«*O Partido vermelho avança . . . sobre Lisboa;*» por outro, era elementar que o comandante do destacamento, por iniciativa propria, tomasse tal providencia; por outro, finalmente, se a *Ordem* foi recebida no *Seixal* ás 21 horas, de certo foi redigida nas condições normais e expedida a hora apropriada, isto é, na altura de poder conter as ultimas noticias vindas do lado do inimigo, sem comtudo lhe dar a caracteristica de inesperada, de intempestiva e de urgente, que tem as que se recebem depois das 22 (ultimo periodo do n.º 54 do R. C.).

4.º — Com um esquadrão de cavalaria, agarra-o á infantaria dos postos avançados e não o lança para a *Carvoeira* (n.º 170 do R. C.) ainda que para o apoiar e para lhe garantir algum descanso, durante a noite, tivesse que lhe juntar um pelotão de infantaria e as metralhadoras (*Loir-Cavalerie*).

5.º — Com um destacamento de dois batalhões, uma bateria e dispondo de tanta *cavalaria de protecção* como uma coluna divisionaria, não admite a existencia de *elementos de segurança* (n.º 102 do R. C.) e tanto que, como dado de calculo para o *Exercicio de marcha*, põe as patrulhas mais avançadas da cavalaria a ultrapassar o *Pobral*, ás 5<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>, povoação esta a 4:200<sup>m</sup> do local do estacionamento, isto é, a distancia inferior a que seria natural exigir que as patrulhas de reconhecimento se afastassem (n.º 179. R. C.).

6.º — A situação táctica dos dois partidos em presença está *tão claramente estabelecida*, como tudo isto: No *Tema geral* diz que a estrada *Cintra-Ericeira* está interceptada, pelo Partido azul, em *Odrinhas*, o que é restritivo; no *Tema particular* (exercício de combate) afirma que a mesma estrada o Partido azul a intercepta *proximo* de *Odrinhas*, o que é latitudinario.

Ora onde está a verdade e o que devia ser?

Sem o proposito determinado de defender o Tema á fina força, é evidente que:

— Nem a estrada de *Cintra-Ericeira* se intercepta mais facilmente em *Odrinhas*, do que em *Alvarinhas*, como V. Ex.<sup>a</sup> concordou (*Observação 49.<sup>a</sup>*) nem e muito menos a estrada *Pero Pinheiro-Mafra* se intercepta na cova que é *Cheleiros*, mas sim bem mais ao S., na linha, por exemplo, *Anços* — *C.<sup>es</sup> da Arrabanca e da Ermida* — *M.<sup>o</sup> do Murganhal*.

7.<sup>o</sup> — E é licito admitir que a exploração da cavalaria do Partido vermelho dêsse tão completas informações sobre a *situação* do inimigo, a ponto de acusar a sua superioridade sobre o adversario em duas companhias de infantaria e uma secção de metralhadoras?

Se o destacamento do Partido azul estivesse acantonado em *Odrinhas* e pretendesse defender a povoação, como V. Ex.<sup>a</sup> admite, tal reconhecimento resultaria inteiramente impossível. E' uma das decisivas vantagens do acantonamento sobre o bivaque, neste as forças podem ser avaliadas com relativa facilidade; nos acantonamentos, não, porque podendo ser *ordinarios* ou *cerrados*, donde esperavamos vêr sair um pelotão de infantaria, saem-nos doís ou três e inversamente.

Se aceitamos o Partido azul escalonado ou, melhor, em marcha para uma posição de combate ao N. de *Odrinhas*, o reconhecimento facilita-se, não ha duvida, mas, milagre seria que pudesse acusar tão comesinha superioridade.

Eu, para lhe dar um tanto de verosimilhança, tive que imaginar a fantastica informação (pags 232 e 33 da *Revista Militar* de 1915).

Mas valerá a pena gastar mais cêra com tão ruim defunto?

O que fica provado, meu Ex.<sup>mo</sup> amigo e paciente censor, é que fazer um bom *Tema* — não á Griepenkerl, que os propõe *á la diable* — mas nos precisos termos do Regulamento português, é tudo que eu conheço de mais difficil. Não pode ser traçado em meia duzia de linhas; tem de ser propostos á fran-

cêsa (porque as tendencias dos nossos Regulamentos seguem mais os *de cá*, do que os *de lá* do Rheno) isto é, num largo quadro, para se vêr o conjunto—pelo menos o do Partido a que pertencemos—e pedir depois uma acção tanto mais simples, quanto menores fôrem a graduação ou as aptidões da-quele a quem o destinarmos.

Antes de terminar esta parte do meu estirado arrazoado, tocarei uns periodos da 1.<sup>a</sup> das suas *Observações* e aos quais a minha franqueza me manda responder o seguinte:

Estamos em pleno acordo, que o subordinado não faça estrategia... E' uma coisa porque eu ando a bradar ha bem uma duzia de anos. Mas se o subordinado a não deve fazer, quem a não pode pôr de parte é o chefe, ou, o que tanto monta, o proponente do *Tema*.

Ao subordinado cumpre *obediencia* e não *critica* á *Ordem* recebida, é certo; mas a qualquer *Ordem* o menos que se lhe pode pedir, é que seja *clara* e *exequivel*; que se conforme com os preceitos regulamentares e taticos; que descenda, em linha directa, duma superior analyse da *situação*; e que se adapte ao *fim* que se tem em vista. Só assim o superior se impõe pela clarividencia das suas determinações e não pelo peso—insignificante, quando exclusivo—da sua graduação.

Voltarei ao assunto na resposta á *Observação* que se segue.

2.<sup>a</sup>

Se o proponente do Thema quizesse que o destacamento passasse na *Ericeira*, diria: a estrada *Seixal-Ericeira*, etc...

Com efeito, se o Tema assim se expressasse, não restaria duvida que a *Ericeira* era ponto forçado de passagem. Mas o que eu disse e afirmo, é que, tal como está redigido, não é a mais *certa*, nem a mais *clara* maneira de o fazer, porque admite duvidas e duvidas sobre um ponto capital. E sem querer escudar-me com a condenação extrema de Serret (*Causeries sur la tactique*, pags. 7):

«Uma ordem mal cumprida a culpa é sempre de quem a dá»;

aceito os criteriosos conselhos de Griepenkerl (*lugar citado* pags. 81):

«Qualquer *Ordem*, por mais clara que seja, admite sempre

observações. Não devemos ter escrúpulos em fazê-las, sob o falso temor de que possam chamar-nos: ou timorato ou pouco esperto, ou mesmo insubmisso, pretendendo inculcar ao superior, que se não expressou com a necessaria claresa. *Na guerra o inferior que, não estando inteiramente compenetrado da missão de que o encarregam, deixasse de pedir esclarecimentos, cometeria uma falta tão grave, como o superior que se estomagasse por não haver sido compreendido imediatamente».*

Aqui tem V. Ex.<sup>a</sup> o motivo das minhas justificadas *Considerações previas* (*Revista Militar*, 1915, pags. 224 e 25).

E quer vêr? Se o meu proposito fosse discutir, por caturrice, poderia sustentar que: se o *Tema* me dá liberdade—como V. Ex.<sup>a</sup> interpreta—de vir do *Seixal* para a *Carvoeira* por qualquer caminho de carro (ou o indicado por V. Ex.<sup>a</sup> ou aquele que preferi) eu poderia também fazer uma derivada (a 1.600<sup>m</sup> ao S. do *Pobral*—Vide *Carta itineraria* 7) e tomar por *Açafrá* e *S. João das Lampas* e nem por isso deixava de passar pela *Terrugem* sobre *Cintra*, como me ordenavam.

Mas, não. Antes de V. Ex.<sup>a</sup> me cair em cima com o peso das suas *Observações* defendendo, á fina força, o indefensavel, a bondade do *Tema*, eu não tentei iludir, nem achincalhar o *Tema*. Pretendi apenas responder-lhe o melhor que podia e sabia, ainda que o tivesse julgado, como o julgo, mal proposto nos *precisos termos dos Regulamentos portugueses*, como já indiquei na resposta á sua *Observação* anterior.

Ainda mesmo aceitando-o tal qual é, parece-me que para cumprir a *missão* (tema particular) e desde que o inimigo era assinalado em *Odrinhas* (tema geral) ou *proximo* de *Odrinhas* (exercício de combate) e para deixar a tal liberdade de escolha de itinerario que V. Ex.<sup>a</sup> dá como certa, e que eu admiti com condições, antes devera dizer-se:

“O destacamento seguirá pela *Carvoeira* sobre *Odrinhas* e daí pela *Terrugem* sobre *Cintra*.”

A expressão condicional *e daí*, era uma advertencia imposta pela necessidade de acordar os temas geral e particular.

Desta *Ordem*, vinda da estação superior, o comandante do destacamento comunicaria aos seus subordinados, apenas a primeira parte. Era o expediente cujo emprego o n.º 54 do R. C. autorisa e que é recomendado e largamente justificado por Griepenkerl (*obra citada* pags. 11 e 12):

«A ordem não deve visar um futuro muito afastado. O seu fim deve ser tangível no momento em que é dada.

«A Ordem prematura raras vezes é exequível; quem a dá não pode prever as disposições tomadas pelo adversario e as proprias eventualidades devidas ao acaso; daí a necessidade frequente de a revogar. Recordem'o-nos do proverbio: *Ordem, contra-ordem, desordem...*».

Aplicando: O comandante do destacamento do Partido vermelho ao dar a sua *Ordem*, não sabendo, como efectivamente ignorava, a *qualidade* e *quantidade* das tropas com que teria a defrontar-se nas imediações de *Odrinhas*, arriscava-se a que elas fossem tais e tantas, que lhe barrassem a passagem e o não deixassem seguir sobre *Cintra*. O soldado não perdôa esta falta de previdencia da parte do superior, e um tal insucesso corresponderia á perda da *confiança no chefe*, desprestigio perigoso, quando não irremediavel, que deve evitar-se com o maximo cuidado (Griepenkerl, *idem* pags. 13).

Vejamos outro ponto da sua *Observação 2.<sup>a</sup>*:

V. Ex.<sup>a</sup> conhece o terreno de vista, porque o percorreu; muito embora. Eu trabalhei sobre a *Carta*, porque o Problema foi proposto nestas condições.

Ora succede que a carreteira porque me decidi vem indicada na *Carta itineraria* (folha 7.<sup>a</sup>) o que não acontece áquela porque V. Ex.<sup>a</sup> optou. Conclui, portanto, pela melhor *viabilidade* da primeira — já não digo *aspresa de inclinação* duma ou doutra — visto que, pela *Carta* 1/20.000, muito bem se reconhece a *dificuldade* de marcha que a artilharia deveria encontrar em qualquer delas e a *impossibilidade* que os comboios pesados (quando entregues aos seus proprios recursos) teriam em transitar em ambas. Foi por isso, repito, que fiz seguir a columna de combate pela carreteira *Seixal-Carvoeira*, pela *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Porto* e o trem regimental pela estrada *Seixal-Ericeira-Carvoeira*, etc.

Pela *Carta*, note V. Ex.<sup>a</sup>, a carreteira que escolhi não tem o mais pequeno lance que apresente as dificuldades que oferece a encarecida por V. Ex.<sup>a</sup> (V. g. entre as curvas 50 e 60, em que atinge 33 0/0, limite de possibilidade das evoluções de cavalaria!) e ainda assim, V. Ex.<sup>a</sup> entende que ela «é impraticavel desde o

*Casalinho* á ponte da *Sr.<sup>a</sup> do Porto* e depois da cota 12 até ganhar a estrada na *Carvoeira* (80)».

Prova-se o contrario lendo a *Carta*. Façamo-lo, descendo a minudencias, já que tanto é necessario, não me tenha eu enganado :

A partir do *Casalinho* os primeiros 400<sup>m</sup> teem a inclinação de . . . . . 2,5 0/0, isto é, tanto como a rua do Ouro ;

Nos 140<sup>m</sup> seguintes, os verdadeiramente dificeis—atinge 21 0/0, isto é, inferior ao limite maximo de inclinação acessivel á artilharia que é, como se sabe, 25 0/0 ;

Nos 330<sup>m</sup> immediatos mantem a media inferior a . . . . . 12 0/0, isto é, tanto como a calçada da Ajuda.

Soma 870<sup>m</sup> e estamos na ponte de *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Porto*.

A partir da cota 12 os primeiros 400<sup>m</sup> correm sensivelmente de nivel ;

Os 180<sup>m</sup> seguintes, accusam uma inclinação de . . . . . 11 0/0 ;

Os 200<sup>m</sup> immediatos (da curva 40, até á curva 70) atinge 15 0/0 ;

Soma 780<sup>m</sup> e estamos na *Carvoeira*.

Logo, insisto e parece-me ter provado que, pela *Carta*, a carreteira que escolhi é praticavel ás três armas e inacessivel aos comboios pesados.

34.<sup>a</sup>

Pelo que diz respeito a *flanqueamento* V, Ex.<sup>a</sup> só admite o sistema :

Enviar, com antecipação, uma patrulha mais ou menos forte,

sobre um determinado ponto, onde se conserve até ao esgotamento da coluna, patrulha que, terminado o seu serviço, deverá reunir-se á coluna que a destacou.

Este modo de proceder é exequível e bom quando ha caminhos para *idas e regressos*, que V. Ex.<sup>a</sup> afirma existirem *sempre*, o que eu contesto, logo que se não queira desatar a fazer *exterior*, isto é, percursos atravez do campo, mas quando este seja *acidentado, cortado* ou *coberto* (V. g. na zona oriental do itinerario do destacamento que nos ocupa).

Ora a verdade é que ha uma outra maneira de proceder: ou nos precisos termos do penultimo periodo do n.º 105 das I. C. I. ou, naqueles terrenos que, desprovidos de frequentes transversais de comunicação, tornariam indispensavel o *exterior* e, por consequencia, esgotantes as *idas e regressos*; o que tanto vale como dizer, que, se ha estradas ou caminhos sensivelmente paralelos ao itinerario da coluna principal e o terreno intermedio fôr difficil e desprovido de vias de comunicação, mas vale destacar duas ou três patrulhas que marchem em permanencia no flanco ameaçado, e que, neste caso, procedem nos termos prescritos nos 3.º e 4.º periodos do n.º 185 da S. C. C. e como Griepenkerl mui claramente preconisa.

Pergunta-me V. Ex.<sup>a</sup>: «*Se a coluna fôr profunda, quem garante a protecção do flanco na parte mais avançada dessa coluna?*»

Nas colunas profundas ou importantes o flanqueamento é garantido pelas diversas unidades que se sucedem na coluna (doutrina dos n.ºs 123 do R. C. e 183 das I. C. C.).

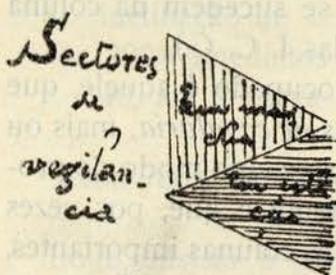
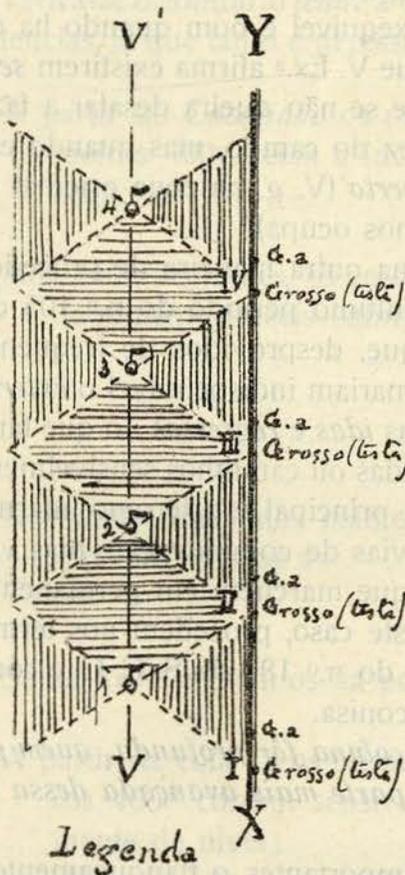
Mas o flanqueamento que nos tem occupado é aquele, que *pode ser garantido por simples patrulhas de cavalaria*, mais ou menos fortes, em maior ou menor numero e cujo modo de proceder eu vou exemplificar squematicamente e que, por vezes e segundo a *situação*, se poderá aplicar ás colunas importantes, operando as unidades mais atrasadas, como exemplifico para a mais avançada, ou, com inteira paridade, nas colunas de pequeno efectivo.

Seja XY o itinerario da coluna e VV' o das patrulhas.

A coluna atinge a posição I e a patrulha mais avançada a posição 1.

A patrulha desloca-se *por lanços* ao modo ordinario de quaisquer *exploradores*, merecendo-lhes, contudo, particular

atenção os *observatorios* 1, 2, 3, 4... de mais largo horizonte.



Emquanto a coluna passa de I para II, a patrulha mais avançada—aproveitando a velocidade superior da cavalaria—desloca-se de 1 para 2 e a imediata cresce para 1. A' passagem da coluna de II para III corresponde uma deslocação—mais ou menos rápida, conforme as circunstancias—da patrulha mais avançada de 2 para 3 e da imediata de 1 para 2 e, se tanto fôr necessario, duma terceira para 1, visto que o numero de patrulhas a destacar depende «do effectivo da coluna, da situação e do terreno» (n.º 184 das I. C. C.) e o seu proceder se conforma com as disposições do 2.º periodo do n.º 185 da I. C. C.

Espero ter respondido e *arumado* esta interessante questão.

49.<sup>a</sup>

Depois do que disse nos n.ºs 6.º e 7.º da resposta á sua *Observação* 1.<sup>a</sup> creio-me dispensado de insistir.

54.<sup>a</sup>

Esta agora, meu Ex.<sup>mo</sup> amigo, pede meio quilo de simonte e meia duzia de lenços tabaqueiros: E' caturrice de mais de marca!

Se eu afirmei que as designações de ataques de *preparação*,

*fixante*, ou *demonstrativo* e *decisivo* (e já agora, se lhe agrada, ajunte-se, *simulado*, *secundario* e *principal*) de que os Tratados nos falam, «*são apenas recursos didaticos para dividir, teoricamente, a crise que é a batalha*», porque vem V. Ex.<sup>a</sup> inculpar-me de confusões que não faço e acrescentar a tecnica com a designação de *zonas de combate* em que o R. T. I. dividiu o campo da luta?!

Eu aceitei a classificação dada por V. Ex.<sup>a</sup> e nada mais. Para me descrever como atacaria, apresentou-me a *solução elegante* :

Ataque <i>fixante</i> . . . . .	2 companhias
» <i>decisivo</i> . . . . .	4 »
Reserva . . . . .	2 »

Aceitei, repito, e não discuti, porque estou convencido que *ataques*, só ha: o *de frente* (excepcionalmente tentavel — como diz Griepenkerl — quando o *movimento envolvente* seja, de todo em todo, impossivel) e o *envolvente*. Emquanto aos *meios* de os executar e para subordinados, só conheço um — *a fundo* — e na sua formula simplista, para soldado, *para deante*.

«Uma força que recebe ordem de fazer um *ataque demonstrativo* não ataca... O soldado só deve ter um modo de combater: *em cheio*. Ao comando supremo (na batalha) é que cumpre graduar os efectivos, repartindo as suas forças segundo o *fim* que tem em vista.»

**Serret.**

«As tropas não devem saber se são encarregadas dum ou doutro ataque (*secundario* ou *principal*) porque *todas* devem empenhar-se com *a maxima decisão*... *A quantidade de munições e o valor do efectivo sempre regulados pelo comando superior* (na batalha) *determinarão o problema tactico e resolverão a crise.*»

**Culmann.**

«A desigual distribuição das tropas nas diferentes zonas do campo da batalha, é uma condição do successo. Existem, *em regra* (note V. Ex.<sup>a</sup>) três zonas: *zona demonstrativa*, *zona fixante* e *zona decisiva*. Em todas elas (note mais V. Ex.<sup>a</sup>) **se deve procurar a decisão**, mas é *na ultima* que o comando superior

*acumula os seus meios de acção, de modo a romper o equilíbrio e conseguir, com a violência do seu ataque a vitória do conjunto.»*

R. T. I. portuguesa — *Combate* n.º 86.

V. Ex.<sup>a</sup> aproximando estes periodos reconhecer-lhes-á a *filiação*, o valor e a veracidade.

Sem mais, para concluir e como sempre: Faça-lhe, meu... uma reverente continencia, como official, e um caloroso agradecimento, como amigo.

F. SÁ CHAVES

Ten.-cor. de cav.



Culmann

## Ataque ás baterias que defendem um porto de armamento e defeza desse porto

Como official de marinha, em serviço no Campo Entrincheirado, numa especialidade que me compete, pela arma a que pertenco e pelos conhecimentos, embora limitados que posuo, constitui-me no dever, ás vezes ingrato por sinal, de estudar e dizer tudo que seja de utilidade para o engrandecimento da minha Patria e que interessa á defeza nacional.

O primeiro assunto que abordei, foi o da *defeza submarina* e nalguns artigos publicados na *Revista de Artilharia*, procurei dar o relêvo que essa arma merece, mostrando com autoridades, infelizmente estrangeiras, mas de países onde sempre se tem affirmado o poderio e a grandeza de ideias sobre a aplicação do material empregado nas operações de guerra, quer maritimas, quer terrestres; a exactidão dos assuntos por mim versados. Certamente, estes assuntos hão de ter, um dia, alguma influencia nos altos corpos derigentes, para que sejam remodelados alguns serviços, pois não são os meus modestos conhecimentos que falam, são as autoridades sobre esta materia, que me tem fornecido os argumentos, alguns tão claros e convincentes que não precisam demonstração e outros que a experiencia e os factos, tem confirmado.

Devo porém dizer, em abono da verdade, que até hoje pouco ou nenhum caso se tem feito, nem do que digo, nem do que escrevo e, embora muitos camaradas me tenham manifestado inteiro acôrdo e aprovação ás ideias que defendo, outros ha que, por indiferença, por comodidade ou por outros motivos que desconheço se calam, permitindo assim, que se continue gastando ao nosso pobre País, verbas enormes em inutilidades que vexam o nosso brio militar e deslustram a nossa missão.

Quero agora ocupar-me dos ataques que uma esquadra pode fazer a um porto e as defezas empregadas por esse porto, para evitar, contrariar e anular, a acção dessas operações.

Dividirei, portanto, este assunto em duas partes, ou dois capitulos a saber:

- I. Ataque ás baterias marítimas.
- II. Defeza de um porto d'armamento.

## I PARTE

As principais operações que uma esquadra pode efectuar contra uma frente marítima que defende um porto, são:

- a) *Ataque de surpresa*
- b) *Ataque com tiro directo ou indirecto ás baterias marítimas, navios refugiados e obras vitais de um porto*
- c) *Desembarques*
- d) *Bloqueio do porto.*

### a) **Ataque de surpresa**

Esta operação, desde que a defeza seja organizada como deve, é impossivel realiza-la, mas em países onde essa defeza depende da mobilização de tropas e cujo serviço de minas seja atrasado ou retrogrado é um caso para tentar, com muitissimas probabilidades de exito, porque a esquadra amiga, dentro do porto, por maior que seja a sua supremacia sobre a atacante decerto num combate inesperado, ficará em critica situação por muitos e variadissimos motivos, dos quais aponto sómente as contrariedades inerentes a terem esses navios os fogos apagados, as guarnições descuidadas ou em terra, parte delas, não podendo portanto, servirem-se das suas maquinas, sem as quais os navios se não podem mover; e, a sua posição assim perfectamente definida, favorece imenso o inimigo, na certeza de não errar o alvo. Além disso, os tiros perdidos dentro do porto, são sempre aproveitados pelo inimigo, que na maioria dos casos irão deteriorar edificios semeando o pavor e panico numa população, o que tanto e tanto dificulta a mobilização.

Compreende-se, pois, que uma operação destas, levada a efeito, pode ser até a única que seja necessária para obrigar logo a pedir a paz em condições deshonrosas. E' preciso, portanto remedear esse grande mal, como se evita sabemo-lo nós e adiante trataremos dele no capítulo II. *Defeza do porto d'armamento.*

Esta operação, a que me venho referindo, tem que ser de resolução imediata e portanto, é claro, só pode ser executada no começo das operações de guerra, ou como preliminar desta, para não dar tempo a que sejam organizadas as defezas indispensaveis no porto que se pretende atacar <sup>1</sup>. Não ha, portanto, grandes reconhecimentos e o comandante da esquadra atacante sabe tudo que necessita; como posições de baterias, enfiamentos para demandar o porto e mais esclarecimentos que uma espionagem, por vezes insignificante, lhe deu a conhecer. — Mandaria então entrar resolutamente alguns navios, cuja qualidade depende dos navios que estiverem dentro do porto e da natureza do fim que se quer atingir, ficando fóra os navios que julgue indispensaveis para garantirem a retirada aos que forçaram o porto, ou proceder a qualquer combate que tenha necessidade de travar com as baterias de costa, ou mesmo com alguns outros navios que venham em socorro dos que abrigados dentro do porto estiverem sofrendo o ataque inesperado.

Este forçamento pode ser feito; *a)* por navios de combate; *b)* por torpedeiros; *c)* submersiveis e *d)* por uma esquadra composta de todos estes elementos.

*a)* Por navios de combate quando se tenham indicações seguras de que não ha linhas de minas estabelecidas e que as baterias são insuficientes para deterem a marcha dos navios.

*b)* Por torpedeiros e navios rapidos de pequeno calado, quando em portos de rios, cuja velocidade de corrente seja superior a 3 milhas e amplitude de marés grandes.

Para a execução deste ataque escolhe-se maré d'enchente, porque além de favorecer a velocidade dos navios aumenta a sobrecarga d'agua nas minas, que, junta ao proprio desvio ver-

<sup>1</sup> Um porto d'armamento deve sempre estar pronto a repelir qualquer ataque inimigo, mas nem sempre assim succede, por isso a razão do ataque de surpresa.

tical destas, mais aumenta a altura d'agua e portanto mais probabilidades dos navios poderem passar sem chocar qualquer mina. Mesmo que as minas sejam de ligação para terra, muito difficil se torna a observação conveniente, principalmente de noute, pela velocidade que pode atingir o torpedeiro.

Para esta especie de ataques escolhe-se em geral a noute, com um certo numero de torpedeiros, para que sendo descobertos alguns deles pelos projectores, outros possam contudo escapar-se, ou a coberto dos que forem vistos empregando para isso artificios especiais usados, ou mesmo pela confusão dos proprios projectores quando mal manobrados, o que é frequente succeder. Esta operação de guerra é empregada para atacar os navios dentro do porto, descuidados e sem suspeitarem do ataque, não sendo facil apezar disso, escaparem ilésos todos os torpedeiros empenhados numa operação desta natureza cujo fim é sómente reduzir a esquadra abrigada, atacando os navios que poderem ser atingidos pelos seus torpedos.

c) Por submersiveis quer de dia, quer de noute, para o mesmo fim que se quer atingir com as esquadrilhas de torpedeiros. Estes ataques dependem contudo de varias circumstancias e das defezas que no porto estiverem estabelecidas; por isso se necessitam certos conhecimentos que podem ser obtidos por um reconhecimento rapido d'hydroplanos.

d) Sabido que não ha defeza de minas, ou que não houve tempo de ser estabelecida essa defeza, pode uma esquadra composta de todos os seus elementos efectuar o ataque ao porto, quando a tomada desse porto seja o objectivo principal e se possa obter um resultado decisivo. O exito desta operação depende, é claro, da artilharia que guarnece as baterias que defendem o porto, dos navios couraçados que se possa dispôr com artilharia mais poderosa á existente nas baterias e tambem do serviço de vigilancia na costa. Os couraçados entrarão a barra atirando sobre as baterias, impedindo-as de fazerem fogo contra os torpedeiros que a toda a velocidade se dirigem para o porto interior, antecedidos por submersiveis que devem ser os primeiros a demandar o porto interior e enviar os seus torpedos contra os navios fundeados, enquanto não chegam os couraçados que destruirão as obras vitais do porto e que no bombardeamento da cidade estabelecendo o panico, concluirão a operação decisiva que se tinha em vista. Por esta rapida

descrição se vê que os torpedeiros e destroyers podem ser dispensáveis num ataque desta natureza, mas casos ha em que podem prestar bons serviços quando, por exemplo, houver no porto submersíveis que possam aprestar-se a tempo para o combate.

Se no decurso de operações desta natureza, não fôr pedida a paz para suster o bombardeamento, seguir-se-á logo o desembarque imediato ou dentro do porto se possível fôr, ou nas proximidades da entrada dele para assegurar a posse das baterias. Em qualquer caso um armistício não será decerto concedido sem essa clausula desgraçada que é por assim dizer a entrega do porto, que muitas vezes é a conquista do país inteiro.

#### **b) Ataque com fogo directo ou indirecto ás baterias, navios refugiados e obras vitais do porto**

Esta operação depende do conhecimento da artilharia que defende o porto. Para isso o comandante da esquadra procede primeiramente ao seu reconhecimento, mesmo que pelas cartas saiba a posição das baterias e tenha conhecimento da artilharia que as guarnecem. Esses reconhecimentos são feitos pelos hidroaviões que com uma grande precisão determinarão a posição das baterias, pelas fotografias tiradas da area fortificada e verificando se ha zonas de mar minadas e outros esclarecimentos que convem saber a um comandante de esquadra. Para isso empregar-se-ão dois aviões, cujos pilotos farão entre si as combinações previas para que não haja perda de trabalho. Indicarão antecedentemente na carta, uma linha de vôo, colocando nela os pontos fotografados, seguindo em rumos variados e a altitudes diferentes, para não serem atingidos pela artilharia dos fortes, tiro sempre difficil de realizar e lançando sobre estes e outras obras importantes as bombas que levarem, iniciando assim com as primeiras operações de ataque os reconhecimentos feitos, que são esclarecimentos preciosos para o Comandante de uma esquadra que receberá dos pilotos desses aviões as sucintas narrações da area que estudaram, anotando sobre a carta as zonas de minas e posição das obras de defesa e que, junto aos conhecimentos, intelligen-

cia e outras qualidades de comando, completará o plano de ataque a executar pela esquadra.

A formação para o ataque depende de varias circunstancias, mas geralmente a formação adotada pela esquadra é a de três divisões. A primeira constituída pela flotilha de destroyers, torpedeiros, submersiveis, navios de minas e arrasto cujo principal fim é abrir um caminho na zona minada e fazerem o ataque aos navios abrigados no porto, ou fundear minas para que os navios dentro do porto, não possam sair para juntarem os seus esforços com os das baterias.

As outras duas divisões são constituídas pelos cruzadores para o caso de um ataque da defesa movel marítima e ataque a alguns fortes de artilhamento inferior; e, a divisão de couraçados. Ordinariamente ha dois casos separados e correspondentemente duas fórmas de ataque de uma esquadra. Ou faz o ataque intensivo, como os italianos em Lissa, os ingleses em Alexandria e na primeira fase do ataque dos Dardanelos e parece que tambem como os alemães em Riga; ou então fazem um ataque fingido, com o fim de desviar as atenções para outra operação que queiram empreender, conservando o inimigo em constante trabalho, obrigando-o a dispendir munições, mas evitando sempre que os navios sejam atingidos. Os americanos em Santiago de Cuba e os japoneses diante de Port Arthur são exemplos desta segunda fórmula de ataque.

E' muito difficil discriminar de terra as intenções do commandante da esquadra, porque pode um combate fingido, passar num instante ao de veemencia, sem que as baterias se apercebam da mudança de intenção.

Assim como os fortes estão agrupados em conformidade com a natureza da costa, assim do mesmo modo os cruzadores couraçados e couraçados formarão separadamente em correspondencia a esses grupos, tendo o cuidado, é claro, de não deixar fóra do esquema de ataque, nenhum grupo de baterias.

Que formação se deve adotar? Que alcance? Que velocidade? Que tipo de projectil ou que sistema de fogo deve ser usado?

Se o ataque é fingido, facil é responder a estas perguntas a esquadra navegando a toda a velocidade, numa linha paralela á das fortificações e a uma distancia que lhes garanta o minimo perigo, empregará granadas de alto explosivo, fazendo

fogo por salvas com as peças das torres e separadamente com as outras.

Em cada sector formado por grupos de fortes, uma divisão de cruzadores couraçados, ou couraçados, operará contra os seus objectivos. Os navios formarão para o ataque, em linha (travezes dos navios com intervalos grandes) ou coluna <sup>1</sup> determinando para cada formação, um rumo a seguir.

No primeiro caso os navios navegarão aproximando-se e afastando-se, enquanto que no segundo caso, navegarão segundo uma oval directamente ou obliquamente para e do ponto de ataque. Todos os rumos caprichosos em serpentina etc., com o fim de variarem as distancias das baterias e do tiro em direcção, estão hoje fora d'uso, motivado pelas velocidades grandes que possuem os modernos navios de combate e portanto mais perigosa a navegação em esquadra com rumos indeterminados para cada navio.

A area de manobra de cada divisão, é necessariamente limitada pelos alcances interior e exterior.

Este ultimo limite pôde ser sintonimo de alcance maximo efectivo, que por sua vez é determinado pelos limites de elevação das peças, altura das plataformas acima do nivel do mar, altitude das fortificações e limpidez atmosferica.

O limite de alcance interior, está na linha para dentro da qual, o fogo dos navios cessa de ser efectivo, isto é, onde os tiros passam por cima, o que acontece quando o alvo está no vertice da trajectoria. O valor deste alcance <sup>2</sup> pôde determinar-se prontamente, tomando o angulo de posição  $\mu =$  equal ao angulo de incidencia  $\omega$  e então:

$$\tan \Sigma = \tan \omega = \frac{h}{d}$$

em que  $h$  é a altura do alvo e  $d$  a distancia.

Não podemos contudo deixar de tomar em consideração o limite de elevação da propria peça  $E$  max.

<sup>1</sup> Num relatório por mim apresentado e arquivado no Serviço de Torpedos Fixos, sobre o ataque de uma esquadra inimiga ao porto de Lisboa, dispuz os navios da maneira que me pareceu mais conveniente, determinando sectores e rumos que julgo satisfazerem ao fim principal do ataque.

<sup>2</sup> Captain Berger, artigo publicado no Artilleristische Monatshefte.

Supondo que o angulo de choque  $\omega$  é zéro, temos

$$\frac{\Sigma}{\omega} = e + E_{\max} = \Sigma + \varphi$$

sendo  $\varphi$  o angulo de sitio.

E' obvio então que as condições necessitam ser taes que

$$E_{\max} \geq \Sigma + \varphi$$

Reconhece-se pois que o limite interior da area de manobra depende da tensão da trajectoria que por sua vez depende do tipo e da velocidade inicial do projectil em cada peça.

Usualmente as peças de grande calibre tem a trajectoria mais tensa do que as de pequeno calibre, tendo portanto cada divisão de navios de manobrar em conformidade com estas regras e os comandantes com as cartas e tabelas, já feitas e estudadas, auxilia-lo-hão na resolução do problema das suas peças e o grupo de baterias que deve escolher para o seu ataque.

A determinação do rumo e velocidade será feita conforme a eficacia dos fogos e embora não seja possível fixar regras, não ha duvida no entanto que quanto mais plano fôr o mar e quanto mais poderosos forem os tiros de ambos os lados, maior deve ser a velocidade dos navios.

Logo que o alcance e angulo de choque permita, as peças de maior calibre atirarão e o limite de alcance interior será a posição mais favoravel para este tipo de projectil, logo que a incidencia seja perto da normal.

O unico objectivo da acção será o de reduzir as fortificações, cuja probabilidade de successo aumenta proporcionalmente á falta de equipamento, treino e disciplina das guarnições de terra e ao desenvolvimento destes mesmos factores, na esquadra.

Para dizer como Napoleão "*Un canon sur terre vaut un vaisseau sur mer*", parecia impossível que uma esquadra só por si se podesse defender da artilharia de costa, mas as condições mudaram por completo com os modernos navios de combate que hoje não só se defendem como podem atacar

com exito as baterias de Costa, não para conquistarem a terra, mas como preparação para outras operações que só podem ser levadas a efeito, na maioria das casos, por um ataque executado pela esquadra.

Na 3.<sup>a</sup> linha de ataque, formamos uma divisão constituída por cruzadores protegidos e outros sem protecção, cuja missão é cobrir o ataque do lado do mar e bombardear o interior do porto e neste ultimo objectivo navegarão num rumo paralelo á costa, fóra do alcance dos fortes, mas no limite de alcance das suas proprias peças. Deste modo só o bordo da terra trabalhará com as peças ficando o outro bordo do mar de vigilancia, revezando-se porem os bordos quando os navios voltarem no rumo oposto.

O fogo indirecto tem-se ultimamente empregado com grande resultado como o pódem atestar a guerra actual no ataque dos navios das esquadras aliadas contra as baterias que defendem os Dardanelos e mesmo no ataque a Port Arthur, ainda que com menos resultado, feito pelos navios da esquadra japoneza.

Desta acção naval pódem resultar varias consequencias e tem dois fins principais; *a)* cauzar a convicção ao inimigo que não está livre de perigo, desmantelando um ou mais grupos de baterias; *b)* atingir os navios fundeados dentro do porto, para lançar neles a confusão e obriga-los a saír para juntarem os seus esforços ao das baterias que defendem a entrada do porto.

No primeiro caso pódem originar o desembarque; no segundo caso entrando em acção os destroyers, torpedeiros e submersiveis, pódem dar origem a uma batalha naval.

O metodo a seguir para o emprego do tiro indirecto consiste em escolher um alvo em terra, cujas coordenadas vertical e orisontal se conheçam, tirando depois da carta, todas as outras referencias necessarias. Assim supondo que  $D$  é a distancia ao ponto desejado teremos uma elevação correspondente  $E$  que é marcada nas peças como altura de pontaria, supondo que a altura do alvo é a mesma que a da plataforma da peça.

Se o alvo estiver obscurecido pela linha da costa intermedia, necessitamos que o projectil caía atraz sobre um ponto escolhido o que envolve um angulo de posição que deve ser subtraído de  $E$ . para se obter a elevação correcta  $E_c = E - \Sigma$ .

Se o ponto escolhido estiver colocado proximo e de preferencia na rectaguarda do alvo que se quer atacar, não teremos dificuldade alguma a vencer, com relação ao desvio ou deflexão; mas, se esse ponto estiver na frente ou para um dos lados, teremos então de calcular pela carta as correções necessarias.

Não ha portanto grandes dificuldades a vencer no emprego do tiro indirecto, contanto que tudo esteja preparado, com um serviço de reconhecimento e observação montado por fórma a que seja indicado ao comandante da artilharia da esquadra a situação das baterias, se de antemão não são conhecidas já, e, em mutuo acordo entre artilheiros e officiais de navegação.

Os navios devem atirar por bórdos, com granadas de alto explosivo, logo que passem por sitios anteriormente determinados, o que se costuma fazer fundeando boias cujas distancias á terra foram calculadas.

Quando a eficacia dos projecteis seja independente do alcance e que a grande distancia involva uma trajetoria bastante alta, nós podemos contar ter obtido um dos fins desejado, batendo no interior os navios fundeados e as obras vi-taes do porto que se ataca.

### c) Desembarques

Esta operação de guerra é a mais frequente, porque não podendo os navios assegurar a posse da terra, só com tropas de desembarque se póde conseguir esse desideratum.

Os desembarques são sempre levados a efeito de combinação com os ataques de uma esquadra que tem procedido previamente ao reconhecimento dos locais de desembarque e por consequencia só ao comandante da esquadra incumbe marcar a ocasião e determinar os locais quando e onde se deve proceder ao desembarque das tropas já devidamente preparadas em transportes, longe do alcance das baterias de Costa. Primeiramente executa-se o ataque geral ás baterias, notando-se as que fraquejam para sobre elas se intensificarem os fogos até as aniquilarem e alcançar assim um caminho seguro que essas fortificações deixaram de bater. Depois desta primeira operação executa-se o desembarque de marínheiros que em escaléres armados e mesmo tropedeiros se aproximam do

local de desembarque para em terra prepararem a recepção aos primeiros grupos de tropas que em transportes avançam nos sectores que as fortificações deixaram de bater.

Não se podem determinar regras sobre o modo de executar os desembarques porque depende de muitos factores que só ao comandante da esquadra, ou algum oficial de marinha, seu delegado, pôde determinar pelos estudos anteriormente feitos. Devo porém dizer que muitas vezes esses transportes esperando uma maré mais alta encaham na praia e abrindo-se uma portinhola na prôa do navio estabelece-se uma ponte para a praia para assim se fazerem os desembarques de material pesado e gado com relativa facilidade, enquanto os soldados embarcados em escaléres, jangadas e em lanchões são rebocados para terra onde desembarcam. Uma vez desembarcados os grossos contingentes, regressam os marinheiros aos seus navios e começam as operações em terra, sob a direcção do general que os comanda, ficando o almirante responsável pelas comunicações marítimas de abastecimento que precisam manter constantemente e de modo seguro, para não comprometer a segurança do exercito ou corpos de exercito que vão em conquista do territorio inimigo.

Os primeiros cuidados do General comandante serão necessariamente os de ocupar as baterias desmanteladas, para ver se algumas peças se podem aproveitar e arranjar as munições adequadas se as não houver nas casas-matas, porque o aproveitamento dessas baterias pôde ter um alcance enorme, sobre tudo em portos em que algumas baterias estão dispostas de modo a contrabaterem-se.

Os graves inconvenientes de uma má escolha de posições para as baterias de costa, estão bem á vista, escusado será portanto, deter-me em mais considerações.

Evidentemente, só depois do avanço seguro das tropas de conquista com um solido apoio em terra, é que poderemos desembarcar o material de artilharia de grosso calibre que demanda de mais cuidados e por isso mesmo de maior segurança nas operações do seu desembarque.

O material de grande calibre que eu saiba que se tem conseguido desembarcar nas operações deste genero, foram obuzes de 28<sup>cm</sup> que os japonezes desembarcaram para bater alguns navios no porto interior de Port Arthur. Nos Dardane-

los julgo que não se tem ido além de peças compridas de 15<sup>cm</sup> também por não haver necessidade de calibre maior, já pelo terreno que é difícil, já pelas obras a atacar, pelo menos presentemente.

Em França foram desembarcadas algumas peças inglesas de 9 polegadas a que chamam *mother* cuja voz, bem pouco carinhosa por signal, tem sido ouvida frequentes vezes nos campos devastados do norte da França. Devemos notar porém que estas ultimas peças foram desbarcadas em portos francezes dotados de aparelhos apropriados á das cargas de grandes pesos<sup>1</sup> e os trabalhos executados como em tempo de paz.

#### d) Bloqueio

O bloqueio pôde dividir-se em *bloqueio militar* ou *comercial*, conforme se trata de uma operação propriamente militar ou simplesmente de ataque ao commercio, também denominado *guerra de côrso*.

Hoje o bloqueio de um porto, tem pouca importancia como operação de guerra devido a um novo e importantissimo elemento de combate com que deve contar a defeza do porto, o *submersivel*, essa maquina admiravel, de engenhosa concepção, que nesta guerra tem causado a admiração de todo o mundo que duvidava ou era descrente da sua eficacia.

Evidentemente necessitam ser comandados por officiais experientes e de uma grande coragem e sangue frio, para conseguirem pôr em acção os variados e complicados organismos que compõem o seu interior e cuja manobra necessita de um cuidado constante.

Felizmente para honra e brilho da minha corporação, alguns officiais existem que reúnem essas raras qualidades de saber e experiencia, aliadas a uma grande coragem.

Nunca na minha vida esquecerei, as evoluções que presenciei fóra da barra de Lisboa a esse submersivel que possuímos, o *Espadarte* que momentos antes eu vira sumir-se em pouquis-

<sup>1</sup> Um obuz de 28<sup>cm</sup> pesa 5.588 k.

Uma peça de 15<sup>cm</sup> pesa 8.535 k.

Uma peça de 25<sup>cm</sup> pesa 27.179 k. e o peso do reparo proporcional ao da peça.

simos minutos, deixando sómente á tóna de agua um minusculo galhardete verde e encarnado no tópe do tubo do periscopio, que mal dava indício da sua posição.

Devido portanto aos submersiveis o bloqueio tem que ser estabelecido em conformidade com o raio de acção destes barcos e hoje, esse raio de acção póde ir tão longe, que os limites do bloqueio são tão afastados que nada garantem da sua eficacia, como operação de guerra.

E' claro que é para tentar fazer o bloqueio de um porto de modo diferente ao que antigamente se praticava, constituindo esquadrilhas de submersiveis, torpedeiros e detroyers, para atacarem os navios que entrem ou saiam do porto, mas é necessario para isso estabelecer uma base de operações navais, perto desse porto que se quer bloquear, para abastecimento desses navios, como acontece com os submersiveis alemães nas costas de Inglaterra que em Zeeboughe e outros portos da Belgica conquistada, encontram o necessario para o seu reabastecimento e tambem no Adriatico e Mar Egeu cujas ilhas pouco visitadas constituem ou constituíram durante algum tempo, pontos de apoios secretos; e além disso, é preciso tambem que a navegação para o porto que se bloqueia, seja de tal importancia que valha a pena fazer o sacrificio exigido a operações desta natureza.

O bloqueio só tem realmente importancia, quando essa operação é combinada, com os de ataque ás baterias e as de desembarque, mas este ultimo só se efectua, quando está garantida á esquadra atacante o dominio dos mares, como acontece ao bloqueio estabelecido pelos navios das esquadras aliadas, no Dardanelos.

Efectua-se ás vezes o bloqueio para evitar a saída de navios de uma esquadra abrigada no porto que pretenda juntar-se a outra, mantendo-se portanto uma vigilancia constante e activa para impedir que ela saía sem combate, podendo desse modo uma esquadra muito inferior, bater os navios da esquadra inimiga por esta se ter dividido; foi por exemplo esse o trabalho constante dos japonezes, não deixando que os navios de Vladivostok se juntassem com a esquadra de Port Arthur e tambem os esforços, aliás inuteis, do engarramento desta ultima esquadra e depois os varios raids de torpedeiros japonezes para a ir avariando e enfraquecendo, para que esses

navios não podessem juntar-se á esquadra de Rodjeveuski que em Tesushima soffreu a derrota fatal.

Outras vezes quando uma esquadra atacante não quer que outra refugiada dentro de um porto saia em determinada occasião, fundeiam-se minas fixas nos locais de passagem forçada a esses navios que pretendam sair.

Esta operação conquanto seja arriscada é muitas vezes conseguida sobre tudo de noute, com navios porta-minas, protegidos por destroyers e fóra do alcance dos projectores. Assim procederam os japonezes fóra da entrada de Port Arthur, onde os Russos perderam o *Petropavlosk* e com ele o celebre almirante Arlexief Macaroff, auctor de varios livros sobre guerra naval e terrestre, muito conhecido pelo seus notaveis estudos sobre as coifas das granadas de ruptura, em quem mantinham tão fundadas esperanças pelo seu prestigio, valor e coragem que mostrou na actividade que conseguiu dar á esquadra, até então fundeada, saíndo frequentemente e procurando bater-se com a esquadra japoneza que se afasava esquivando-se ao combate, alargando por esse facto os limites do bloqueio ; e, na unidade que deva á defesa do porto, evitando o que mais tarde veio a succeder com as rivalidades preniciosas entre a marinha e exercito a tal ponto, que estavam mal uns com os outros, preferindo até quando prisioneiros, oconvivio dos officiais inimigo! Póde avaliar-se por isto, com que condições seria feito o serviço naquella praça forte sob a pressão de odios tão violentos e que tão prejudiciais foram para a defeza da patria comum. Registo este caso que desde o tempo de paz se faz sentir muitas vezes, pela invasão de atribuições, succedendo o que é natural, ordens incompreensíveis, absurdas ou mal dadas, por comandantes que desconhecem por completo o meio e que derimindo responsabilidades, se desculpam uns com os outros, os officiais de armas diferentes, concorrendo assim, para maior confusão e desordem, nos serviços que tão estreitamente se ligam. O bloqueio com as minas, não é recentemente empregado, porque pelos modernos processos de reconhecimento se sabe, antes da esquadra sair, se foram fundeadas minas para serem rocegadas com aparelhos apropriados e entre nós, infelizmente, nunca experimentados.

Um belo emprego para os nossos navios de pesca e da criação de uma reserva naval onde podiam ser empregados

todos esses trabalhadores do mar, a maior parte deles, recrutados ou licenciados de infantaria, artilharia, ou talvez mesmo de cavalaria, quem sabe? perdendo-se assim os conhecimentos próprios da sua arte, que muito melhor podiam ser applicados no meio em que a sua profissão se exerce.

Temos ainda a *guerra de côrso*, que apesar de não ser uma operação de ataque aos portos defendidos, pode comtudo incomodar sériamente as relações comerciais, impedindo o transito para os portos inimigos, de mercadorias e mais material que lhes pode ser essencial e assim originar um bloqueio muito afastado, mas muito incomodo, como aconteceu recentemente com o *Endem* e *Karlsruhue*, se não fôr contrariado convenientemente.

Como estas operações se realizam longe desses portos, só com navios se pode contrariar, reduzir ou aniquilar a sua ação e, portanto saí fóra deste capitulo.

\*

\* \* \*

Para o bom exito de todas estas operações enunciadas, muitos estratagemas são empregados para a realização do fim que se quer atingir, sendo impossivel fixar ou determinar regras.

Devo porém, deixar mencionado, que os agentes secretos, modernamente chamada *policia estrategica*, ao serviço da espionagem tem um papel preponderante em todas as guerras, constituindo perigos, que por serem occultos, difficil é evita-los, fugir-lhes ou remedia-los e de cujo conhecimento só nos apercebemos, na maioria dos casos, depois dos factos consumados.

Outubro, 1915.

MANUEL BARBOSA CASQUEIRO

1.º tent. de mar.ª

# As novas viaturas do exercito

(Continuado da pag. 770)

## V) Arreio de parelha para carro de transporte de pessoal m/907 (completo)

*Partes de que se compõe o arreio :*

**173** — Este arreio compreende:

a) *Arreio de cabeça*, constando de:

Cabeçadas <sup>1</sup> . . . . .	2
Freios m/74 . . . . .	2
barbelas m/77 . . . . .	2
Guias (par) . . . . .	1

b) *Arreio de tração*, constando de:

Molhelhas <sup>2</sup> . . . . .	2
Rabichos . . . . .	2
Retranças . . . . .	2
Suspensorios de retranca m/907 . . . . .	2
Tirantes (pares completos) <sup>3</sup> . . . . .	2
Recuadeiras m/907 (pares) . . . . .	2
Puxadouros (par) . . . . .	1
Pingalim . . . . .	1

<sup>1</sup> Direita e esquerda, segundo a focinheira anda ligada á faceira esquerda ou direita.

<sup>2</sup> Direita e esquerda, conforme a charneira do capêlo fica do lado direito ou do lado esquerdo.

<sup>3</sup> Em cada par, um é direito e outro esquerdo, segundo ficam para a direita ou para a esquerda, a argola para a recuadeira e a fivela da charneira.

## Nomenclatura do arreo

### 174 — Arreo de cabeça.

- |                                |   |   |
|--------------------------------|---|---|
| Cabeçada. . . . .<br>(Fig. 26) | { | (1) faceiras com antolhos, caimbo (2), fivelas e passadores, sendo dois destes (3) para a focinheira ;<br>(4) cachaceira (tendo 4 pontas) com charneira (5) ;<br>(6) siggola com fivela e passadores (2 móveis) ;<br>(7) testeira com passadores para as pontas da cachaceira ;<br>(8) correia de suspensão dos antolhos, com passador ;<br>(9) cordão de ligação dos antolhos, ;<br>(10) focinheira com fivela e passador. |
|--------------------------------|---|---|

Freio m/74 . . . . .  
(Fig. 26-A)

Barbela m/77 . . . . . A nomenclatura é a indicada no n.º 3.  
(Fig. 26-B)

Guias (par) . . . . .

### 175 — Arreo de tracção.

*Molhelha.* (Fig. 27-A). A sua nomenclatura é a indicada no n.º 54 para a molhelha m/907, substituindo nesta a «charneira com fivela» por «charneira com argola quadrada» (Fig. 27-1) e o «fusil» dos ferros da molhelha por «fusil com argola triangular» (Fig. 27-2) para o puxadouro.

- |                                  |   |  |
|----------------------------------|---|--|
| Rabicho . . . . .<br>(Fig. 27-B) | { | (3) corpo ;<br>(4) boneca ;<br>(5) ponta ;<br>(6) fivela ;<br>(7) passador para o suspensorio da retranca ;<br>(8) passador movel. |
|----------------------------------|---|--|

*Retranca m/907*, fig. 27-C,

*Suspensorio de retranca m/907*, fig. 27-D.

- |                      |  |
|----------------------|--|
|                      | (9) correia;   |
|                      | (10) charneira com fivela;                                     |
| Tirante . . . . .    | (11) gancho com linguete;                                      |
| (Fig. 27)            | (12) argola para ligar ao gancho da molhella;                  |
|                      | (13) argola para a recuadeira.                                 |
| Recuadeira . . . . . | A nomenclatura é a indicada no n.º 54 para a recuadeira m/907. |
| (Fig. 27-E)          |  |
| Puxadouro . . . . .  | Correia com fivela e passadores.                               |
| (Fig. 27-F)          |  |
| Pingalim . . . . .   | (1) vara;  |
| (Fig. 28)            | (2) trança;  |
|                      | (3) pita.  |

### **Equipamento para luar**

176—Este equipamento é o indicado nos n.ºs 5 e 6.

### **Maneira de armar o arreoio**

a) *Arreoio de cabeça.*

177—*Cabeçada.* Para se armar o arreoio de cabeça, supondo-se desligados uns dos outros todos os artigos que o compõem começa-se pela cabeçada e procede-se pelo modo seguinte:

Enfiam-se as quatro pontas da cachaceira nos respectivos passadores da testeira, de modo que a fivela da charneira da cachaceira e a testeira fiquem voltadas para a frente; afixam-se depois as pontas anteriores da cachaceira nas fivelas dos extremos das faceiras, ficando os antolhos para a frente,

e uma das pontas posteriores <sup>1</sup> da mesma cachaceira na fivela de um dos extremos da sisgola. Liga-se o cordão dos antolhos á charneira da cachaceira por meio da correia de suspensão, passando-se a ponta da correia pela frente do cordão, de baixo para cima e em seguida pelo seu passador, e puxando-se depois a mesma ponta até que o passador fique junto do cordão para finalmente ser passada por trás da testeira e afivelada á charneira referida. Por ultimo introduz-se a ponta da foci-nheira <sup>2</sup> pelo passador da faceira direita, se a cabeçada é direita, ou pelo da faceira esquerda, se a cabeçada é esquerda, afivelam-se junto do mesmo passador, ficando portanto a fivela para a direita ou para a esquerda, conforme a cabeçada é direita ou esquerda.

**178** — *Freio, barbela e guias.* O freio e barbela colocam-se como se disse no n.º 8, as guias armam-se pela mesma forma que as guias m/907, (n.º 57).

b) *Arreio de tracção.*

**179** — *Rabicho, retranca e suspensorio da retranca.* A ponta do rabicho (fig. 27) enfia-se, de baixo para cima, na argola quadrada da charneira da molhelha, e, depois de metida no passador movel, afivela-se no corpo do rabicho. A retranca e suspensorio da retranca ligam-se conforme se disse no n.º 59.

**180** — *Tirante.* Para se armar o tirante, afivela-se a ponta da correia na fivela da respectiva charneira. Afivelando-se maior ou menor extensão da correia, dar-se-ha ao tirante o comprimento que se desejar.

**181** — *Recuadeiras.* Ligam-se á retranca e aos tirantes por modo analogo ao indicado no n.º 61.

<sup>1</sup> A do lado direito, na cabeçada esquerda; a do lado esquerdo, na cabeçada direita.

<sup>2</sup> A focinheira não póde, pela sua configuração, saír do respectivo passador da faceira esquerda ou do da faceira direita, segundo a cabeçada é direita ou esquerda.

182 — *Molhelha*. Arma-se conforme se disse no n.º 62.

183 — *Puxadouro*. Armada a molhelha, coloca-se, na argola triangular do fusil, o puxadouro, introduzindo-se, na ponta deste aquela argoia, do lado da charneira do capêlo para o lado oposto e passando-se em seguida a mesma ponta pelos dois passadores correspondentes. As pontas dos puxadouros só serão afiveladas depois de terem passado pelas respectivas argolas da lança da viatura, quando fôr engatada a parelha.

184 — Afim de se aparelharem e enfrearem facil e rapidamente as muars devem os arreios estar em arrecadação armados como acabou de dizer-se.

### **Aprelhar e enfrear**

185 — Com este arreo, o condutor aparelhará e enfreará a sua parelha por maneira analoga á seguida nos n.ºs 64 a 75 para o *arreo de parelha de tronco m/907* visto que nos dois arreios os respectivos artigos acham-se semelhantemente dispostos, não obstante alguns destes serem de modelos diferentes num e noutro arreo.

### **Aprelhar e desenfrear**

186 — Pelo motivo apontado no n.º antecedente, o condutor procederá de modo analogo ao indicado nos n.ºs 76 a 81.

### **Engatar e desengatar**

187 — O condutor segurar a parelha e colocá-a-ha convenientemente para engatar, como se disse no n.º 46, ligará a lança da viatura ao puxadouro da muar da sela, metendo a ponta do mesmo puxadouro, de traz para deante, pela argola correspondente da lança, e afivelando-a em seguida; e ligará depois, por modo identico, a lança ao puxadouro da muar da mão.

O condutor passará a engatar os tirantes, primeiro os da muar da mão e em seguida os da muar da sela, introduzindo

os respectivos ganchos, de baixo para cima, nas correspondentes argolas dos balancins, começando sempre pelo tirante de dentro.

**188** — *Ajustamento dos puxadouros, tirantes, recuadeiras e guias.* O conductor ao engatar a sua parelha, ajustará estes artigos, tendo em atenção o indicado nos n.<sup>os</sup> seguintes.

**189** — *Puxadouros, recuadeiras e guias.* Conforme se disse respectivamente nos n.<sup>os</sup> 48, 35, 50.

**190** — *Tirantes.* Devem ser afivelados de modo que os seus comprimentos fiquem em harmonia com o exposto no n.<sup>o</sup> 49.

**191** — *Desengatar.* O conductor começará por desengatar os tirantes, primeiro os da muar da sela e depois da muar da mão. Em seguida desligará a lança dos puxadouros, começando pela muar da mão.

O conductor, tendo desengatado a sua parelha, vai á frente desta, e fal-a sair para fora da lança.

#### VI) Arreio á alemtejana m/907 (completo)

##### *Partes de que se compõe o arreio :*

**192** — Este arreio empregado na tracção das viaturas de duas rodas, tais como carro de companhia, de carne, correio, etc., compreende :

##### a) *Arreio de cabeça*, constando de :

Cabeçadas <sup>1</sup> . . . . .	2
Arreatas . . . . .	2
Guizeiras (par) <sup>2</sup> . . . . .	1

<sup>1</sup> Direita e esquerda, conforme a faceira com antolho fica para o lado direito ou para o esquerdo.

<sup>2</sup> Unicamente para a parelha do carro correio.

b) *Arreio de tracção*, constando de:

Burnis . . . . .	2
Mantas . . . . .	2
Canga . . . . .	1
Cangalhas (pares) . . . . .	2
Arrasta . . . . .	1
Tiradeiras . . . . .	2
Tapiços . . . . .	2
Barrigueiras . . . . .	2
Tamoeiro . . . . .	1
Guarda arreatas . . . . .	1
Chavelha . . . . .	1

*Nomenclatura do arreio :*

**193 — Arreio de cabeça :**

- |                    |  |
|--------------------|--|
|                    | 1) correia com antolho e argola (2), servindo em parte de cachaceira (3) e em parte de faceira;    |
|                    | 4) faceira com antolho, argola (2), fivela e passadores;   |
|                    | 5) siggolas com fivela e passador (superior, media e inferior);                                    |
| Cabeçada . . . . . | 6) charneira da cachaceira com fivela e passadores;  |
| (Fig. 29)          | 7) testeira com passadores (8) para a correia com antolho e pasadores (9) para a siggola superior; |
|                    | 10) correias de suspensão dos antolhos.  |
|                    | 11) focinheira.  |
|                    | 12) corda com ponta de couro;  |
| Arreata . . . . .  | 13) corrente;  |
| (Fig. 29)          | 14) serrilha (guarnecida de couro)   |
|                    | 15) travinca.  |

## 194 — Arreio de tracção :

- Mancinella de armar o arreio
- Burnil . . . . . } 1) massas;  
 (Fig. 30) } 2) cordão;  
 } 3) braços;  
 } 4) maçanetas.
- Canga . . . . . } 1) face anterior;  
 (Fig.<sup>as</sup> 31 e 30 (A)) } 2) face posterior;  
 } 3) lados (direito e esquerdo);  
 } 4) peito;  
 } 5) braçadeiras.
- Cangalho . . . . . } 1) ponta;  
 (Fig.<sup>as</sup> 32 e 30 (B)) } 2) travinca.
- Arrasta . . . . . } 5) corrente maior com argola;  
 (Fig. 30) } 6) corrente menor com gancho e argola.
- Tiradeira . . . . . } 7) correia;  
 (Fig. 30) } 8) argola.
- Tapiço — Fig. 30 (C).
- Barrigueira . . . . . } 9) trança;  
 (Fig. 30) } 10) azelha.
- Tamoeiro — Fig. 30 (D).
- Guarda-arreatas — Fig. 30 (E).
- Chavelha, com argola — Fig. 33.
- Equipamento para muiar:*

195 — Este equipamento é o indicado nos n.<sup>os</sup> 5 e 6.

## Maneira de armar o arreio

### a) *Arreio de cabeça :*

**196 — Cabeçada.** Para se armar a cabeçada, no caso de se supôrem desligadas dela a sigola superior, a testeira e a charneira da cachaceira, unicas partes separaveis, procede-se da maneira seguinte:

Faz-se passar a ponta da correia com antolho pelos respectivos passadores da testeira e pelo passador da charneira da cachaceira (este entre aquelea), de modo que a fivela da charneira, a testeira e os antolhos fiquem para a frente, afivelando-se em seguida aquela ponta á faceira com antolho; afivelam-se depois as correias de suspensão dos antolhos na fivela da charneira da cachaceira; e por ultimo coloca-se a sigola, introduzindo-se a sua ponta, primeiro, pelo respectivo passador da testeira, do lado da faceira com antolho, depois pelo passador da charneira da cachaceira, onde passa por cima desta correia, e finalmente pelo outro passador da testeira, sendo afivelada somente quando se coloca a cabeçada na luar.

**197 — Arreata.** Depois de armada a cabeçada, coloca-se a arreata, enfia-se a travinca pela argola da correia com antolho, de fora para dentro, e em seguida pela argola da faceira com antolho, de dentro para fora.

E' por meio da travinca, depois de atravessada sobre a ultima das referidas argolas, que a arreata fica ligada á cabeçada.

Geralmente as arreatas não são colocadas nas cabeçadas antes destas postas nas respectivas muares.

As arreatas, quando desligadas das cabeçadas, devem conservar-se dobradas, como se vê na fig. 34, para o que, depois de se ajustarem pelas correntes, se dobram em varias partes até se deixar livre a porção necessaria para se enrolar com três ou quatro voltas justas em torno das dobras formadas e se passar em seguida por entre as mesmas dobras.

### b) *Arreio de tracção :*

**198 — Canga.** Para se armar o arreio de tracção, assentar-se-ha a canga, pelos seus lados, em dois cavaletes ou em qual-

quer outro objecto apropriado, para sobre ela se disporem os artigos, conforme se indica nos n.<sup>os</sup> seguintes.

**199** — *Cangalhos*. Introduzem-se nas fendas existentes nos lados da canga, fig. 30, ficando de cada lado um par de cangalhos: o direito, correspondendo á muar da mão; e o esquerdo, á muar da sela.

**200** — *Arrasta*. Coloca-se esta, enfiando-se a corrente maior, pela argola, no cangalho de dentro do lado direito, e a corrente menor, tambem pela respectiva argola, no cangalho de dentro do lado esquerdo.

**201** — *Tiradeiras*. Enfiam-se pelas duas argolas nas pontas dos cangalhos de dentro, ficando uma em cada lado da canga.

**202** — *Tapiços*. São enfiados pelos seus furos nas pontas dos cangalhos, por cima das tiradeiras.

**203** — *Barrigueiras*. Enfiam-se pelas azelhas nas pontas dos cangalhos de dentro, por cima dos tapiços, ficando uma de cada lado da canga.

**204** — *Tamoeiro*. Com curvatura apropriada para se adaptar á canga, coloca-se na parte média desta, ficando pela sua superficie interior encostado aos lados do peito.

**205** — *Guarda-arreatas*. Assenta-se sobre o tamoeiro com as fivelas dos francaletes para a frente, e ajusta-se á canga por meio dos dois francaletes.

**206** — *Chavelha*. Enfia-se pela argola na ponta de um dos cangalhos de dentro, por cima da barrigueira, onde se conservará até se atrelar a parelha.

**207** — *Manta*. Para servir no arreio, dobra-se ao meio no sentido do comprimento, enrola-se depois pelo fêsto, ficando as orelhas para fora, e áta-se cada um dos extremos com um cordel, para não se desenrolar.

**208** — Para se aparelhar com maior rapidez e para conveniente arrumação dos artigos que compõem o arreio, deve este, quando em arrecadação, estar disposto como acabou de se dizer.

A arrasta deve estar enfiada no seu gancho, de modo que não embarasse a colocação da canga, quando se aparelha, e, com este mesmo fim, a tiradeira e a barrigueira de cada muar devem dar algumas voltas em torno da canga, proximo dos respectivos cangalhos em que andam enfiadas.

Cada burnil deve ter em cima a manta, devidamente enrolada e asfente entre a massa e o cordão.

As cabeçadas devem ter a siggola superior desafivelada, e as arreatas devem estar enroladas como se indicou no n.º 197.

### **Aparelhar**

**209** — O condutor transportará o arreio completo para perto da sua parelha, assentando-o no chão; collocará primeiramente o arreio de tracção na parelha, depois as cabeçadas na muar da sela e na muar da mão, e em seguida as arreatas, ajustando convenientemente os diversos artigos do arreio.

O condutor deverá prender a parelha por forma que, pela frente dela, se possa colocar entre as duas muares para lhes assentar a canga.

**210** — *Colocar o arreio de tracção.* O condutor começará por colocar em cada muar o burnil, para o que pegará nos braços deste com as duas mãos, pelo lado do cordão e de modo a segurar tambem a manta, disposta como se disse no n.º 208, e aproximando-se da cabeça da muar levantá-lo-ha até lh'o enfiar no pescoço, junto á agulha, afastando para esse fim os braços do burnil e tendo todo o cuidado em não assustar o animal.

Tirá a manta de cima do burnil e collocá-la-ha á retaguarda deste, assentando-a sobre o animal e conchegando-a bem á face posterior do burnil por forma a ficar com igual comprimento para um e outro lado do pescoço; ligará depois os braços do burnil, pelas maçanetas, com o cordel que se conserva sempre atado a uma destas, cordel com o qual tambem ligará a manta aos referidos braços.

Em seguida o condutor irá, pela frente da canga, pegar nesta com as duas mãos, uma de cada lado do peito, na altura das braçadeiras, e dirigindo-se para a frente das muares eleva-a-ha de modo que, colocado entre estas, possa assentá-la bem sobre os burnis, fazendo para isso descer os cangalhos por entre a massa e o cordão dos mesmos burnis.

Posta a canga, o condutor, desenrolando desta as tiradeiras e as barrigueiras, ligará primeiro a tiradeira e depois a barrigueira de cada muar, procedendo pelo modo seguinte: levará a tiradeira, pelo lado do cangalho de dentro e pela frente da canga, a ligar inferiormente os braços do burnil e a manta por cima do cordel, dando uma ou duas voltas muito apertadas, de traz para diante, fal-a-ha depois subir, sempre bem tensa, pelo lado do cangalho de fora e pela frente da canga, até á ponta deste cangalho, em torno da qual ela dará duas voltas bem justas, por baixo do tapicho: a 1.<sup>a</sup> volta, de diante para traz, de modo que a ponta da tiradeira, depois de passar sob esta correia, fique para a frente; a 2.<sup>a</sup> volta, com a parte livre da mesma correia, com o carnás para fóra, sobre a 1.<sup>a</sup> e em sentido inverso desta, formando um passador por onde passará a referida ponta, que se puxará em seguida até que o mesmo passador se feche, fixando, com aperto, aquela ponta.

Havendo dificuldade em fazer a ligação da tiradeira por baixo do tapicho, tirar-se-ha este, para ser novamente colocado logo que se faça a ligação.

Para ligar a barrigueira, o condutor leval-a-ha, do lado do cangalho de dentro e pela retaguarda da canga, a passar pela cilheira da muar, fazendo-a depois subir até á ponta do cangalho de fora, á qual a fixará por modo analogo ao empregado para a tiradeira.

**211 — Ajustamento do arreo.** O condutor ajustará o arreo, segundo o indicado nos n.<sup>os</sup> seguintes, tendo em vista que os diversos artigos devem andar sempre bem ligados entre si, para evitar ferimentos nas muares e a rapida fadiga destas.

**212 — Burnil.** Sempre bem ligado pelos seus braços, junto ás maçanetas, afim de se adaptar devidamente ás espaduas do animal.

**213** — *Manta*. Enrolada como se disse no n.º 207 para servir de encosto ao burnil, deve ser bem aconchegada e ligada a este, de modo a ficar com igual comprimento para um e outro lado do pescoço da muar.

**214** — *Canga*. Bem assente sobre os burnis e sempre bem ligada a estes, por meio da tiradeira.

**215** — *Tiradeira*. Sempre tão tensa quanto possível, para perfeita ligação do burnil á canga.

**216** — *Barrigueira*. Deve passar uma ou duas mãos travesas distante dos codilhos, permitindo que se possa meter um dedo entre ela e a barriga do animal, e assentando bem nesta para evitar os ferimentos que produziria se ficasse torcida.

**217** — *Tapiço*. Não deve andar dobrado nem enrolado, para bem resguardar da chuva e do sol, o pescoço da muar.

**218** — *Colocar a cabeçada na muar da sela*. O condutor pegando na cabeçada e enfiando-a no antebraço esquerdo, pela cachaceira e com a testeira voltada para si, dirigir-se-ha ao flanco esquerdo da muar, tirará a esta a coleira de prisão, e obrigar-a-ha, carregando-lhe com a mão direita na cabeça, a meter esta pelas sigolas e pela focinheira; ainda com aquela mão, puxará a cachaceira para detraz das orelhas e fará sair estas por entre a cachaceira e a testeira; finalmente, afivelará a sigola superior.

**219** — *Ajustamento da cabeçada*. Ajustar-se-ha como se disse no n.º 26.

**220** — *Colocar a cabeçada na muar da mão*. Do mesmo modo que se coloca a cabeçada na muar da sela (n.º 218).

**221** — *Ajustamento da cabeçada*. Como se indicou no n.º 26.

**222** — *Colocar as arreatas*. O condutor, desenrolando as arreatas ligal-as-ha á cabeçada pela maneira indicada no n.º 197, lançando-as depois sobre o pescoço das muares respectivas.

### **Desaparelhar**

**223**—O condutor começará, por tirar as arreatas; tirará em seguida a cabeçada da luar da mão e depois a da luar da sela; finalmente tirará o arreo de tracção, transportando em seguida todos os artigos para a arrecadação.

**224**— *Tirar as arreatas.* O condutor procederá por modo inverso daquele por que as colocou, dobrando-as (n.º 197) em seguida, e colocando-as no chão a pequena distancia da parelha.

**225**— *Tirar a cabeçada da luar da mão.* O condutor desafivelará a sigola superior; com a mão direita pegará na cachaceira e puxará esta para a frente, afim de fazer sair a cabeçada, que irá colocar no chão, junto das arreatas, depois de ter posto nas luars as respectivas coleiras de prisão.

**226**— *Tirar a cabeçada da luar da sela.* E' tirada da mesma maneira que a da luar da mão (n.º 225).

**227**— *Tirar o arreo de tracção.* O condutor desligará dos burnis a canga, desprendendo dos cangalhos de fóra as respectivas tiradeiras e barrigueiras, que enrolará em volta da canga, proximo dos cangalhos de dentro, em que devem ficar enfiadas.

Em seguida, colocando-se convenientemente entre as luars, voltado para a canga, pegará nesta com as duas mãos, uma de cada lado do peito na altura das braçadeiras, e eleva-la para a fazer sair dos burnis, transportando-a depois para junto das cabeçadas. Por ultimo desligará os burnis e as mantas, e assentando estas sobre aqueles, conforme se disse no n.º 208, tirará estes artigos, que irá colocar junto da canga.

O condutor, tendo desaparelhado a parelha, irá arrumar os arreios na arrecadação.

### **Atrelar e desatrelar**

**228**— *Atrelar. Maneira de segurar a parelha á mão.* O condutor colocado na frente e a meio da parelha, com as costas

voltodas para ela, segura-a pelas arreatas com as duas mãos; a direita de palma para baixo e o dedo indicador entre as correntes, a maior ou menor distancia das serrilhas, conforme se pretende sujeitar mais ou menos as muares; a esquerda segurando as voltas, que se dão ás cordas para encurtar as arreatas afim de não arrastarem no chão. Segurando assim a parelha, dirige-se para a frente da viatura a que deve ser atrelada, e, depois de a colocar no prolongamento da lança, faz recuar as muares de modo que a lança ficando entre elas, possa ser metida pelo tamoeiro, inferiormente á canga, cuja face posterior deverá ficar afastada do furo da lança o necessario para a conveniente colocação da chavelha; tira esta do cangalho em que estiver suspensa, e mete-a de cima para baixo, no referido furo, por forma que o extremo da chavelha passe no lado inferior da lança, junto e á quem das dobras do tamoeiro; desliga a arrasta do seu respectivo gancho e enfia-a pelo argolão da lança, do lado do cangalho em que está suspensa para o lado do mesmo gancho, ao qual é novamente ligada; finalmente levanta os paus de descanço das viaturas e apoia-os nos ganchos correspondentes.

**229** — *Ajustamento do tamoeiro e da arrasta.* Estes artigos teem de satisfazer ao fim indicado nos n.<sup>os</sup> seguintes.

**230** — *Tamoeiro.* Deve ligar com justeza a lança á canga, precisando para isso ter comprimento tal que as suas dobras, assentando nas faces anterior e posterior da canga, apresentem, abaixo desta, aberturas para a passagem da lança com a menor folga possivel.

**231** — *Arrasta.* Serve para travar a viatura, devendo ficar bem tensa, afim de que, a lança vá apoiar-se nela nas descidas ou quando a parelha recua.

**232** — Sempre que o condutor tiver de conduzir a parelha á mão, estando esta atrelada, deverá, para facilidade de condução das muares, reduzir o comprimento das arreatas por meio de um entrançado, que executará do seguinte modo:

Ajustará as arreatas pelas cordas, e formará com estas um pequeno anel, proximo das correntes; puxará depois as cordas,

em dobra, através do mesmo anel, até que este se feche, dando lugar a formar-se com aquela dobra uma azelha ou laçada; procederá com esta azelha, e sucessivamente com as seguintes, da mesma forma que procedeu com o anel, até reduzir o comprimento das arreatas ao desejado.

Para que a serie de laçadas não se desmanche, enfia-se a ponta livre das cordas pela ultima laçada, e puxa-se depois para que esta se feche e aperte as cordas.

O condutor poderá ainda dar com as cordas, assim entre-laçadas, uma volta a tiracolo da esquerda para a direita, deitando depois sobre as costas as pontas das arreatas.

**233** — *Desatreлар*. O condutor começa por suspender os paus de descanso, tirando-os dos respectivos ganchos; desenfia em seguida, do argolão da lança, a arrasta, procedendo por modo inverso daquele por que a enfiou; tira depois a chave-lha, que coloca na ponta de um dos cangalhos de dentro, e, por ultimo, avança com a parelha afim de fazer sair do tamoieiro a lança, tendo o cuidado de não deixar cair esta sem que a viatura esteja bem apoiada nos paus de descanso.

O condutor faz sair a parelha para fóra da lança, logo que esta fôr desligada da canga.

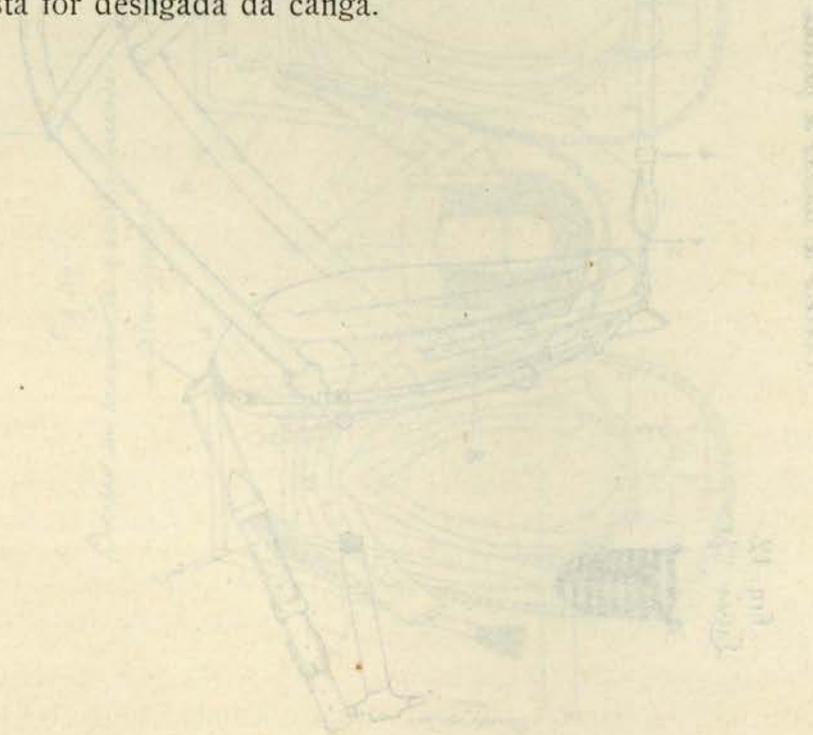


Fig. 12  
Luva m/73

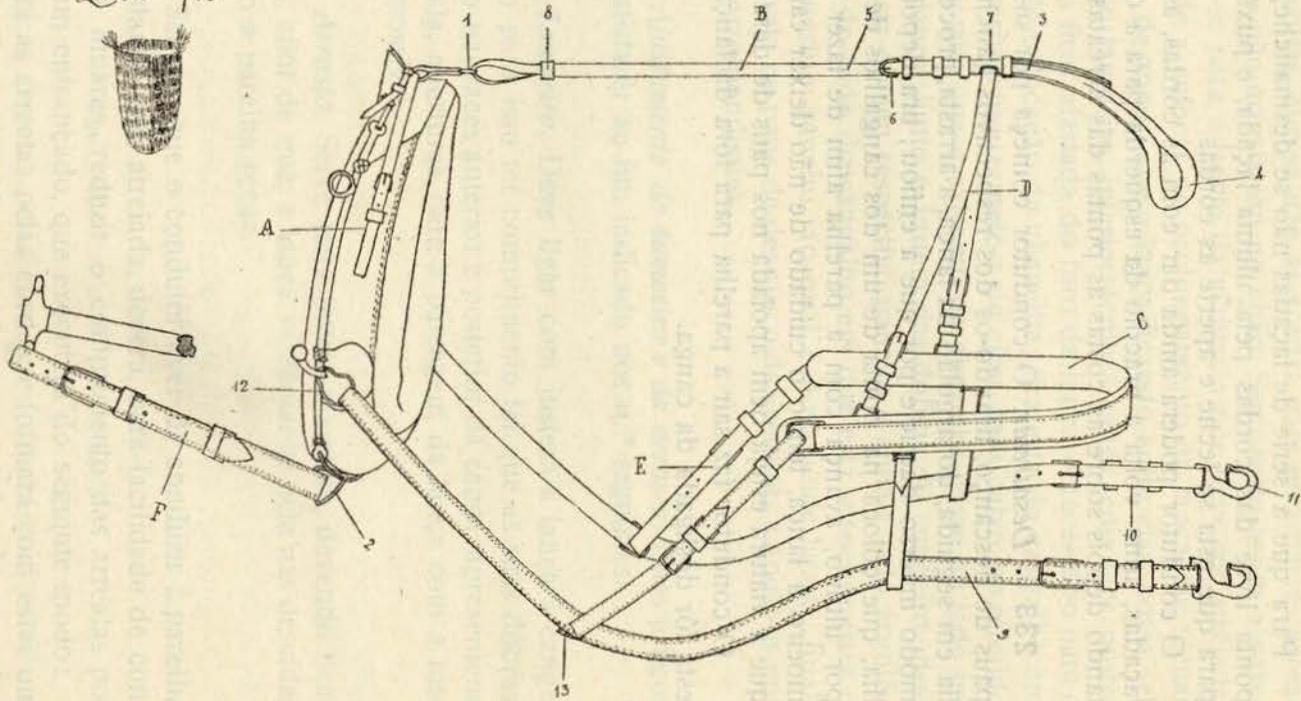


Fig. 27  
Arreio de tracção de parelha para carro de transporte de pessoal m/907

Fig. 34  
Arreatas



Fig. 31  
*Canga*

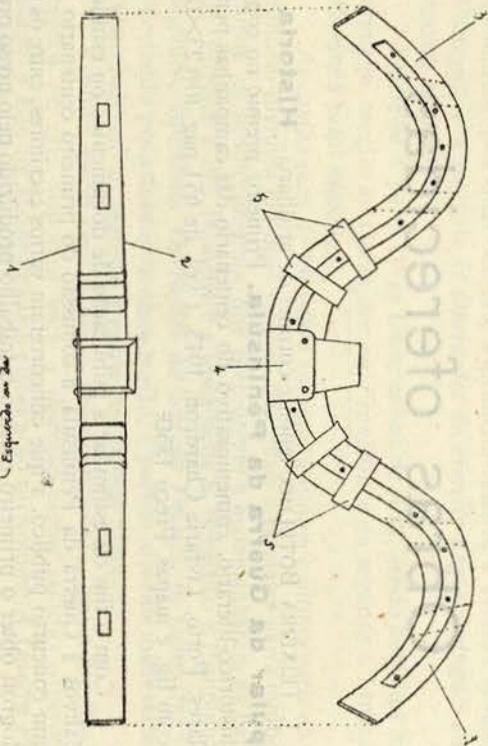
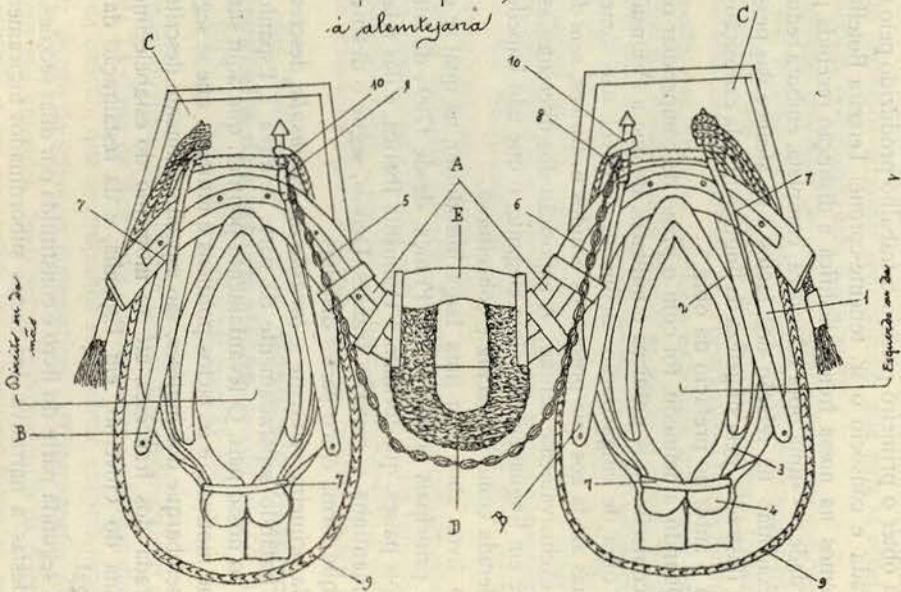


Fig. 30  
*Arreio de tracção de parelha arrejada à alemtejana*



## Obras oferecidas

- 1 J. J. TEIXEIRA BOTELHO, tenente-coronel de artilharia — **Historia Popular da Guerra da Peninsula.** Primeiro premio no concurso historico-literario, comemorativo do centenario das campanhas peninsulares. Porto, Livraria Chardron, 1915. 1 vol. de 651 pag. (0<sup>m</sup>,23×0<sup>m</sup>,15) com fig. e mapas. Preço 1\$50.

Com o fim de estimular a publicação de documentos ou estudos relativos á Guerra da Peninsula, a comissão do primeiro centenario abriu um concurso publico, a que concorreram varios escritores, entre os quais logrou obter o primeiro premio o trabalho produzido pelo nosso presado camarada e consocio o sr. tenente-coronel Teixeira Botelho. O volume, que temos na nossa frente, justifica a distincção recebida por constituir, na verdade, — «uma obra educativa, completa, embora reduzida, de absoluta exactidão na relação dos factos e ao alcance das pessoas medianamente ilustradas, pela singeleza da linguagem e da exposição» —, conforme afirma o autor no prefacio da obra.

Quando a delineou, foi com o plano de compendiar os extraordinarios acontecimentos politicos e militares, de que a Peninsula fôra teatro, numa obra de vulgarização, facilmente acessivel, não sómente aos tecnicos, mas ainda aos que presam os estudos historicos, sem deles pretender lição exclusivamente militar. A exposição dos diferentes assuntos é feita sempre em linguagem singela e elegante, o que não impede de dever ser considerada como vernacula e conceituosa.

O livro abre com uma larga introdução, na qual se dá conta : dos factos principais ocorridos em França, desde 1789 ; da situação politica dos dois países, que formam a Peninsula Iberica, e das relações que com estes mantinha o governo francês. Depois, segue o desenvolvimento da obra, que forma cinco partes distintas.

Na primeira, referente á *Invasão da Peninsula*, descreve o autor este facto, tratando separadamente da parte relativa á Espanha e da que se refere ao nosso país. O levantamento popular, que aqui surgiu, a represão que motivou, e os factos politicos e militares que se seguiram, depois do desembarque dos inglêses, são especificadamente descritos, bem como a retirada dos francêses, até ao momento do estabelecimento da Junta Suprema do Governo, em Espanha, e da restauração da regencia, em Portugal.

A segunda parte do livro é constituída por duas secções. Compreende uma destas a narrativa dos factos subordinados logicamente á epigrafe

*Napoleão em Espanha.* A outra compila a descrição dos que constituíram a *Segunda Invasão em Portugal*.

A parte III do livro, intitulada *Campanha de 1810-1811*, é formada igualmente por duas secções, a primeira relativa á *Terceira Invasão de Portugal*, e a segunda ás *Operações do exercito anglo-português em Espanha, em 1811*.

Refere-se á parte IV ás *Campanhas de 1812*, sendo descritas na sua primeira secção as *Operações na Fronteira* e na segunda a *Invasão da Espanha pelos aliados*.

As *campanhas de 1813-1814* formam a quinta e ultima parte da obra, tambem dividida em duas secções, das quais a primeira narra minuciosamente os acontecimentos, que precederam e acompanharam as batalhas de Victoria e dos Pirinèus e a tomada de S. Sebastião e Pamplona, e a segunda, intitulada *Operações no Sul da França*, os factos que foram ocorrendo posteriormente nesta região, e particularmente interessavam ao nosso país, até ao regresso á patria das nossas tropas.

Exposto assim com o maior desenvolvimento, que a brevidade do espaço de que dispomos para a inserção destas noticias o permite, o plano a que foi subordinada a elaboração do volume *A Guerra Peninsular*, não devemos terminar sem afirmar que nela se revelam bem os dotes e meritos, que distinguem o seu autor.

Autorisado professor de linguas estrangeiras, que cultivava desveladamente a par e passo da nacional, soube colher com propriedade os melhores subsidios para o seu estudo nos autores ingleses, franceses e espanhoís, que mais cuidadosamente se occuparam da Guerra Peninsular. Pelo mesmo modo compulsou os escritores nacionais; que maior escrupulo demonstraram nas investigações historicas relativas áquele periodo. Assim enriquecido com um peculio incontroverso de factos, soube coordena-los com metodo, expo-los com são criterio e dar-lhes o devido relevo em uma linguagem singela, castiça e elegante, que cativa o leitor e o leva a lêr sem enfado, antes com crescente interesse, a importante obra, que concebeu. E, para maior interesse esta inspirar, uma serie de apropriadas gravuras concorrem para a valorizar.

Em suma, qualquer que seja o ponto de vista porque seja apreciada, *A Guerra Peninsular* constitui um dos mais notaveis estudos, que tem sido publicados sobre o assunto, honrando sobremodo a nossa patria e afirmando mais uma vez os notaveis dotes de espirito do seu autor.

2 *Academia das Sciencias de Lisboa. Bosquejo historico sobre a historografia das matematicas*, por RODOLFO GUIMARÃES.

Coimbra, 1915. 1 opusc. (0<sup>m</sup>,23×0<sup>m</sup>,14) com 25 pag.

Quando o autor do presente opusculo tomou assento como sócio effectivo da 1.<sup>a</sup> classe da Academia das Sciencias de Lisboa disse, ao agradecer a sua eleição, que se propunha representar, embora modestamente, dentro da secção de sciencias matematicas a *Historografia Matematica*, a qual, em seu entender, devia ser cultivada dentro da referida secção. E, para mostrar a sua convicção, leu o bosquejo historico, agora publi-

cado, sobre o desenvolvimento da referida *Historografia* até atingir o momento actual, que é o mais prospero de todas as epochas. Essa leitura foi acolhida com o merecido louvôr pelos doutos academicos presentes, e este facto basta para aquilatar o seu valor.

Ao nosso distinto camarada e amigo enviamos as nossas mais sinceras saudações pelo testemunho de consideração, que lhe dispensam sempre pelas suas publicações os nossos mais distintos homens de sciencia.

3 Major ALVARO DE MENDONÇA. Soluções de **Themas Tacticos** *propostos nas provas especiais de aptidão para o posto de major das diferentes armas do exercito*. Lisboa, 1815. 1 vol. de 192 pag. (0<sup>m</sup>,19×0<sup>m</sup>,12).

Não cessamos de afirmar ser de vantagem e interesse incontrovertidos a publicação de livros destinados ao estudo de solução de problemas tacticos. A natural disposição com que grande numero de leitores segue a serie de considerações desenvolvidas para justificar a resolução apontada para cada caso, com o firme proposito de as contestar, dando assim origem a porfiadas discussões, constitui o melhor dos incitamentos para essa ordem de estudos, da maior importancia nos exercitos.

O autor do livro, que hoje anunciamos, diz haver tido sempre uma particular disposição para eles, e foi assim que na sequencia do tempo, desde a publicação do regulamento vigente, se applicou á resolução dos varios temas propostos nas provas escritas de exame para major. Encontrando-se, assim, com um bom peculio de casos concretos, semelhantes aos que comumente constituem as referidas provas, entendeu que bom serviço prestava aos candidatos ao posto aludido, dando-lhes publicidade. Não porque tivesse a pretensão de apresentar soluções unicas, nem mesmo as melhores, porquanto qualquer problema tactico pode oferecer varias soluções aceitaveis, mas porque entendeu que o seu trabalho poderia constituir um guia valioso para aqueles officiaes que, havendo-se conservado afastados das tropas, precisem coordenar ideias e orientar o espirito nessa ordem de estudos.

Não se enganou, por certo, o autor em tais propositos, sendo a sua iniciativa digna de aplauso. No limitado espaço destinado ás presentes noticias, impossivel seria fazer a critica de uma só das soluções oferecidas, quanto mais das dezeseis, que se encontram reunidas no volume. E, quem quizesse fazer essa critica especificada, não só poderia encontrar materia a ventilar e esclarecer em alguns dos desenvolvimentos preconizados, mas ainda na exposição dos proprios temas, que os motivaram.

Na verdade, no assunto cabem, melhor do que em qualquer outro, as divergencias de opinião. Por isso, como bem fez o sr. Alvaro de Mendonça em o afirmar, o escritor tactico o que deve esforçar-se, é em apresentar soluções racionais e certas na applicação dos principios regulamentares, sem ostentar a vaidade da infalibilidade.

Este proposito, que presidiu á elaboração do livro, cuja publicação anunciamos, e a linguagem clara com que os assuntos foram tratados constituem a sua melhor recomendação.

- 4 Ministerio do Fomento. **Boletim Pecuario.** Janeiro a Outubro de 1912. *Publicação mensal da Repartição dos Serviços pecuarios da Direcção Geral de Agricultura.* Lisboa. Imprensa Nacional. 1912-1914.

Da competente estação official recebemos esta importante publicação, para a qual chamamos a atenção dos numerosos membros do nosso exercito, aos quais merecem particular interesse os assuntos pecuarios. E' um repositorio de valiosas estatisticas, cuja importancia ninguem póde contestar. Os mapas relativos á Sanidade Pecuaría, com a enumeração das doenças reinantes em cada mês, regista o numero de casos ocorridos nas diversas regiões do país. No ramo da Industria Pecuaría indicam-se os preços medios dos gados e seus produtos, bem como os preços medios do seu aluguel por dia de trabalho. A quantidade de gado abatido para consumo nas capitais dos distritos tambem tem a sua estatistica especial. E não são igualmente esquecidos os preços medios das forragens, de que igualmente se fez o devido registo.

Aplaudimos a publicação do novo *Anuario*, que é uma demonstração mais do zêlo que a Direcção Geral da Agricultura está desenvolvendo no exercicio da importante missão, que a lei lhe confere.

- 5 **Almanaque do Exercito ou Lista Geral de Antiguidades dos Officiais do Exercito Metropolitano e Empregados civis**, publicado por ordem do Ministerio da Guerra, em conformidade do disposto no artigo 203.º do Decreto com força de lei de 25 de maio de 1911, referido a 31 de dezembro de 1914. Lisboa. 1915. 1 vol. (0<sup>m</sup>,28×0<sup>m</sup>,18) com 367—LXXXIII pag.

Está publicado este livro, certamente o mais manuseado pela classe militar, no qual foram este ano introduzidos alguns aperfeiçoamentos, pelo que felicitamos a pessoa incumbida da sua elaboração. O *Almanaque* termina com um *Indice da Legislação militar em vigor em 31 de dezembro de 1914*, que constitui subsidio valioso para quantos necessitam compulsar as disposições legislativas vigentes. O titulo escolhido, porém, não se amolda rigorosamente á verdade dos factos. A legislação compilada não é toda a vigente, como dele se deduz, mas sómente a que tem sido promulgada na vigencia da Republica. Da antiga legislação grande parte se considera ainda subsistente, e não convem que se pense o contrario, porque a ela tem frequentemente que se recorrer para regular muitos casos omissos na legislação republicana. A parte anulada daquela é apenas a que esta expressamente revogou. Mas isto é um ligeiro senão, que não desmerece o bom serviço prestado com a publicação daquele *Indice*.

- 6 Regimento de infantaria n.º 32—25 de abril de 1915.— **A cerimonia da rectificação do juramento de bandeiras** — Alocução do sr. MANUEL PEREIRA DA SILVA, major de infantaria 32. Penafiel. 1 opusc. (0<sup>m</sup>,17×0<sup>m</sup>,12) de 10 pag.

O presente opusculo contem uma alocução mais do sr. major Pereira da Silva, que não perde ocasião favoravel para procurar exaltar o patriotismo dos seus subordinados, recordando-lhes os nomes e factos mais notaveis que a historia patria regista, exaltando-lhes igualmente o sentimento de disciplina, sem a qual não ha exercito digno do nome. A presente oração é uma das mais felizes do devotado official.

- 7 Ministerio das Finanças— **O Ventre de Lisboa e os generos que aqui pagam imposto de consumo ou de real de agua — Contribuição de Registo no ano economico de 1913-1914 — Real de agua no ano economico de 1913-1914 — Sobre analfabetismo do sexo feminino em Portugal — Sobre o csmercio na Europa desde 1897 a 1912 e sobre comercio e navegação em Portugal desde 1895 a 1914.** — Lisboa. 1915.

A Direcção Geral de Estatistica procurando dar a maior publicidade aos seus trabalhos, resolveu distribuir com profusão folhas volantes destinadas a dar noticia das publicações, em volume, que for realizando. Assim procura interessar o maior numero de pessoas nos assuntos constantes dos trabalhos produzidos. A intenção é boa e deve produzir o apoio da opinião em muitos casos concretos. Para exemplo se pode citar a folha relativa ao analfabetismo do sexo feminino, que é pavoroso, bastando referir, para o comprovar, que, em 1890, havia em Portugal 136 freguezias em que nem uma só mulher sabia lêr; freguezias em que só uma mulher conhecesse a leitura, ou 2, ou 3, ou 4, ou 5, eram então respectivamente em numeros de 107, 94, 94, 80 e 78. Havia, portanto, 589 freguezias com um analfabetismo feminino global de 99 por cento, em numeros redondos, ou de 95 por cento nas pessoas do sexo feminino de mais de 10 anos.

As folhas volantes, que anunciamos, servem para pôr em evidencia tais factos, iuteressando a opinião nas providencias tendentes a remedia-los.

M. S.

- 8 **International Military Digest** — Post Office at New York N. Y. — Estados Unidos da America.

E' este o titulo dum periódico militar que começou a publicar-se nos Estados Unidos da America do Norte e que se afasta muito de todas as publicações militares periodicas. E', em suma, um extracto de todos os jornais militares do mundo ou, pelo menos dos mais importantes, mas—

e nisto está a originalidade e o interesse desta publicação,—em vez de ordenados por jornais, como é costume, os extractos são dispostos por materias. Assim, por exemplo, no artigo *Munições*, está resumido quanto appareceu na imprensa sobre tal assunto; o mesmo a respeito de *Gazes asfixiantes*, *Aeronautica*, *Campanha balkânica*, *Cavalaria*, *Defesa de costas*, e emfim, de todas as questões militares, sobre as quais appareça na imprensa alguma referencia. Para facilidade da consulta são os assuntos dispostos pela ordem alfabetica. O *Digest* tem três series: uma semanal, outra trimestral e outra annual. A primeira é em fasciculos, de cêrca de 70 paginas cada um, em tipo bastante meudo. A serie trimestral condensa a materia dos folhetos semanais em tomos de mais de 200 paginas cada um, e a annual, de que ainda não se publicou volume nenhum, deve abranger o que durante o ano se tiver publicado.

Pelo que dissemos avaliará o leitor certamente a importância desta original e valiosa publicação que evita o trabalho de investigação sobre qualquer assunto militar e que tem o valor duma verdadeira biblioteca.

T. B.

9 **Boletín de Ingenieros**—*Comandancia general de ingenieros*.—Mexico.

Periódico mensal, órgão do comando geral de engenheiros, não é uma publicação nova, mas, sim, uma segunda série de outra muito antiga e com o mesmo titulo.

O fasciculo que temos presente, contém 60 paginas, de formato in-4.º, grande. Adornam-no numerosas gravuras.

---

## CRÓNICA MILITAR

---

### Alemanha

**Instruções publicadas pelo comando alemão sobre o emprego das armas e serviços.**—O correspondente da revista militar norte-americana *Journal of the Military Service Institution*, publica no seu numero de março-abril ultimo a seguinte informação datada da Belgica a 27 de novembro de 1914;

«Caíu em minhas mãos um exemplar das instruções publicadas pelo ministro da guerra alemão para a instrução dos novos exercitos. As instruções insistem, principalmente, sobre três pontos essenciaes, a saber: maior precaução nos ataques da infantaria; a menor importancia das cargas de cavalaria, e o grande desenvolvimento dos reconhecimentos aereos, não só para orientar o comando, senão como auxiliar do fogo de artilharia.

O documento, traduzido *in extenso*, é como segue:

1.º—E' evidente que existem dificuldades para mobilizar novas unidades, mas como nos é absolutamente necessario contar com novos efectivos para

meados de outubro, a fim de poder continuar a guerra, as dificuldades que existem devem ser vencidas.

2.º—Pelo que respeita ao recrutamento de oficiais e praças, é mais essencial atender á aptidão dos escolhidos do que á condição social dos mesmos.

3.º—A experiencia da guerra poz em relevo a necessidade de que os officais não se exponham inutilmente, e que estes não possuam objecto algum de uniforme que os diferencie de um modo sensível das praças.

4.º—*Infantaria*—E' certo que se a infantaria faz uso adequado da ferramenta de sapador, utilizando melhor por este meio os abrigos que o terreno possa oferecer, haverá meio de evitar melhor os ataques de frente, e permitir-lhe-á empregar maiores efectivos nos flancos. Recomenda-se, pois, o maior uso possível dos entrenchamentos em toda a especie de unidades, desde a mais insignificante á maior.

Nenhum dos nossos adversarios tem sido capaz até agora de resistir aos nossos ataques á baioneta.

No ataque da Infantaria é necessario antes de tudo, salvar a zona de fogo da artilharia inimiga com as menores perdas possíveis. Para isso deve-se aproveitar a noite ou o tempo enevado, porque com tais condições é facil, em geral, chegar ao contacto com a infantaria inimiga. Cada periodo de avanço deve ser consolidado com o ferramental de sapador pela possibilidade dum contra-ataque.

5.º—*Cavalaria*—Emquanto á cavalaria, o costume até agora seguido em extremar as unidades no trato de gado durante a paz tem causado serios transtornos. E' necessario que dora avante os solípedes estejam habituados a vivacar e a suportar a alimentação limitada que impõe uma campanha. Os solípedes devem viver ao ar livre com frequencia, a fim de os acostumar ás inclemencias do tempo.

Tambem deve ser proibido adestrar o gado para um trabalho violento, pois é muito mais importante preparar os solípedes para largas marchas, do que para andar lento. E quanto ao soldado de cavalaria, é de grande importancia que conheça o uso da sua carabina. A cavalaria a pé deve estar capacitada para combater exactamente o mesmo que a infantaria. As cargas não representam já nenhum papel na guerra.

6.º—*Artilharia*—A artilharia bate-se hoje quasi que exclusivamente em posições entrencheadas. Por conseguinte, deve-se dedicar grande atenção em instruir as unidades desta arma na tactica dos entrenchamentos. A maneira de descobrir os lugares das peças do adversario deve constituir uma das partes desta instrução.

As baterias nesta guerra estão sendo frequentemente empregadas desde as posições isoladas, para aproveitar no maior grau possível os abrigos que possa oferecer o terreno; mas ha que dedicar especial cuidado em manter a direcção do fogo sobre todas as unidades de artilharia. Doutra maneira resultaria inevitavelmente um intoleravel desperdicio de munições.

Em geral, é necessario ligar a maior importancia á economia das munições. Cada tiro que se desperdiça é um crime.

7.º—*Serviço de aviação*—O papel do aeroplano na guerra alcançou um inesperado grau de importancia. Em vista dos ensinamentos da guerra, nos

campos de manobras deve instruir-se o pessoal para uma cooperação imediata e reciproca intelligencia entre os aviadores, o comando e a artilharia.

Os aviadores em serviço de reconhecimento devem ir munidos de pistolas e granadas de mão.

Embora esta ultima arma não produza resultados apreciaveis na maior parte dos casos, são comtudo de grande efeito para alarmar o inimigo, pelo que devem ser empregados sempre que a ocasião se proporcione.

## **Austria**

**Nova maquina de carregar cartuchos.**—O capitão V. Henriques é o autor de uma nova maquina de carregar cartuchos de espingarda, a qual pelas grandes vantagens apresentadas foi oficialmente adotada.

A maquina póde preparar 110:000 cartuchos em 10 horas de trabalho; funciona automaticamente, empregando somente dois operarios.

Não é possível obter-se este trabalho com os meios actuais, naquele tempo, senão com 24 pessoas pelo menos. O mecanismo da maquina é tão silencioso e perfeito, que os operarios destinados a maneja-la não necessitam possuir conhecimentos especiais; quando em algum cartucho se introduz um excesso de carga, ou se efectua alguma operação irregular, automaticamente a maquina cessa de funcionar.

## **Dinamarca**

**Novo material ligeiro de pontes de campanha.**—O capitão P. Christensen, do exercito dinamarquês, inventou um material especial de pontes de campanha, que proporciona muito maior mobilidade que os trens de pontes até agora em uso.

Consiste o sistema em uma serie de jangadas de construção especial, susceptiveis de se ligarem para formar as varias especies de pontes de que se podem precisar.

Tratando-se de estreitos cursos de agua e de pouco caudal, é a ponte sustentada por meio de estacas, e nos cursos largos e rapidos, são as jangadas fixadas por meio de ancoras. Neste ultimo caso, uma ou duas jangadas movidas a remos são empregadas para a ancoragem das outras e para colocar em posição as secções da ponte.

Quando se tratar de correntes muito rapidas, pode reunir-se o material de modo a dar á ponte as dimensões que sejam necessarias.

Com 14 secções pode estabelecer-se uma dupla ponte capaz de suportar 35 homens equipados, ou 2 solipeles e uma peça de campanha com o seu armão, ou uma viatura de 2.000 quilogramas.

O material é transportado em viaturas de 2 rodas, puxadas por um só cavalo. Ha 3 especies de carros: o ordinario, o dos apetrechos e a viatura das ancoras. Os primeiros transportam as pequenas jangadas, e um troço de taboleiro para constituir o primeiro troço da ponte. Os carros de apetrechos levam 2 jangadas, um taboleiro auxiliar e os elementos precisos para construir um tramo de ponte. Por ultimo, os carros ancoras conduzem duas jangadas, um taboleiro auxiliar, uma ancora e duas cordas de ancora.

Cada 4 carros (2 ordinarios, 1 de apetrechos e 1 de ancoras) formam uma unidade capaz de constituir uma ponte volante de 32 metros de comprimento, ou uma normal de 11 metros de largura para infantaria, cavalaria ou artilharia ligeira de campanha, sem gado. O peso de cada viatura vem a ser de 425 ql., incluindo a carga.

O sistema é simples e de rápido manejo, e o material muito ligeiro, mas não é applicavel para rios de corrente rapida.

## **Estados Balkanicos**

Os dois Buxton, agentes ingleses nos Balkans durante largo tempo, publicaram um livro intitulado «The War and the Balkans», no qual se calcula o numero total de combatentes que as pequenas nações balkanicas reúnem, em 1.300:000 soldados, dos quais 200:000 servios; 500:000 romenos, 350:000 bulgaros e 250:000 gregos.

Os Buxton são de opinião que os defeitos de comando e disciplina destes exercitos se equilibram pela sobriedade e constancia das tropas.

Duas afirmações dos autores chamam a atenção do leitor desde o começo do escrito, e ambas põem em relevo os dotes de observação politica daquelas. A primeira diz: «E' de importancia especialissima ter presente que para os Estados balkanicos o centro de gravidade da guerra não está no Aisne, mas no Vistula». A segunda, lança inteira luz sobre a situação actual do problema balkanico: «Quando o Este constituir o ponto morto de politica europeia a Macedonia era o ponto perigoso da politica balkanica».

Estas duas verdades, sem duvida, tem sido a norma da politica das potencias centrais no Oriente.

## **Estados-Unidos**

**Insuficiencia das defensas.**—Numa reunião convocada em um dos casinos de New-York para tratar da defesa nacional, o general O' Ryan e o capitão Hanna declararam a necessidade imperiosa de reformar o poder militar dos Estados-Unidos.

O capitão Hanna fez as seguintes afirmações: os efectivos verdadeiros do nosso exercito sobem, em suma, ao dobro dos das forças da policia de New York. Os couraçados modernos podem bombardear as defensas e a cidade de New York fóra do alcance dos canhões de costa. As nossas existencias de munições bastariam somente para fazer frente ás necessidades das nossas tropas durante dia e meio de combate. Em vista do actual conflito na Europa, e recordando a historia dos últimos 50 anos, em que a guerra seguiu fazendo os seus estragos em um ou outro lugar do planeta, não é esta a ocasião de pensar que desapareceram as probabilidades de um conflito armado para o futuro.

O capitão Hanna continua dizendo: Um dos ultimos deveres que tive que cumprir como oficial do Estado Maior, antes de solicitar a minha reforma foi fazer um estudo com os meus colegas do Estado maior, acerca da possibilidade duma invasão no nosso territorio. Então começamos por estudar a constituição dos diversos exercitos da Europa, facilidades para o seu trans-

porte para este país, eficacia das suas marinhas e probabilidades que existem destas poderem bater a nossa, forças de que dispomos para fazer frente a estes perigos, e tempo que levaria a remobiliza-las. E sempre, nas comparações, concedemos aos Estados Unidos o beneficio de duvida.

Em janeiro ultimo faz precisamente 100 anos que os ingleses enviaram a este país, com os meios de transporte daqueles tempos, uma expedição de 15:000 homens, que desembarcou em Nova Orleans. Não ha de ser, pois, difficil hoje, com a numerosa marinha mercante de que dispõem as potencias europeias, o pensar em um desembarque nas nossas costas de um exercito de 100.000 combatentes.

O mar é hoje o caminho mais facil para o movimento de um exercito ; e todavia existe a crença, muito generalizada entre o vulgo, de que a defesa das nossas costas tornaria impossivel um desembarque.

Em boa verdade, é um equívoco haver chamado fortificações ás nossas defesas de costa, pois elas não protegem as costas, mas apenas os nossos portos e os grandes centros de povoação e riqueza nelas estabelecidos.

As defesas do porto de New-York são insufficientes para evitar o desembarque de forças hostis nas costas de New Jersey ou nas Long Island ; estas ultimas a 25 milhas escassas da cidade, são tão ineficazes, como se estivessem na ilha mais longinqua de Alaska. E como, por outra parte, as nossas fortificações de costa estão completamente indefesas pela gola, o acesso ás nossas grandes cidades fica aberto a uma invasão. Contra os desembarques nada ha tão eficaz como a defesa movel, e esta requer um exercito.

Uma comissão tecnica nomeada para esse fim recomendou recentemente que se modificassem os reparos como meio de proporcionar aos canhões maior elevação e reduzir o tamanho dos projecteis tem em vista maiores alcances ; mas levar-se-á isto á pratica ? Se merece a mesma atenção que a maior parte das questões recomendadas pelo Ministerio da Guerra nos ultimos 5 anos, teremos os mesmos canhões no seu estado actual, enquanto que o numero de couraçados com que contam os nossos provaveis inimigos, armados com peças de maior eficacia, aumenta constantemente.

O desembarque de forças inimigas em uma costa é uma operação relativamente facil, sobretudo quando, como no nosso caso, o exercito não está capacitado de o poder impedir. A nossa força movel consiste unicamente em uns 25 a 30.000 homens ; o resto está distribuido pelas diferentes guarnições da metropole e pelas nossas possessões de Panamá, Alaska, Philipinas, etc., e seguramente levará mais de um mês a mobilizar as milicias, cujos efectivos não passam de uns 110.000 homens.

Isto é tudo o que dispomos para opormos a forças bem disciplinadas e comandadas, como as que podem ser desembarcadas no nosso territorio ; em frente delas só poderiamos apresentar uma organização deficiente, generais que talvez nunca tenham comandado mais que uma brigada, Estados maiores que nunca tenham executado trabalhos de conjunto e tropas sem instrução e com falta de disciplina.

E' para lamentar que o Ministro da Guerra não tenha podido conseguir os creditos necessarios para elevar os efectivos e dota-los convenientemente, sendo assim que o remedio está em instruir um maior numero de cidadãos para o serviço das armas, a fim de poder dispor de 500.000 homens prontos

a pegar em armas á primeira voz mediante uma acertada combinação do sistema de reservas com a actual da Guarda Nacional.

O general O' Ryan, pela sua parte, afirmou que a politica militar dos Estados Unidos e o sistema em que a mesma se funda, é a de um dinasta : forte em algumas das suas partes, mas fraca nas restantes ; e no conjunto, debil, incoerente e sem consistencia.

**Alguns numeros sobre a produção do material de guerra.**—Em uma interessante entrevista, publicada recentemente no *New York Times*, o celebre inventor Maxim exprime-se nos seguintes termos a proposito da actual produção de material de guerra nos Estados Unidos : «Os estabelecimentos destinados ao fabrico de explosivos, cartuchos, shrapnel e espingardas aumentaram a sua capacidade produtora de tal forma, que hoje contamos com um rendimento dez vezes maior do que o que tínhamos ao começar a guerra. E é de esperar que para meados do proximo inverno este numero se torne vinte vezes maior.

A luta entre outras nações contribuiu evidentemente para que estejamos melhor preparados para uma guerra ; mas ha a notar que apesar de serem muitos os recursos de todas as especies que estamos proporcionando aos aliados, estes só representam uns 20 por cento das suas necessidades ; o que equivale a dizer que se repentinamente nós nos vissemos envolvidos em um conflito armado contra um grande potencia, temos todas as probabilidades de ser vencidos, a menos que descobramos o meio de centuplicar a nossa produção, sobretudo a que se refere a explosivos e munições de todas as especies.

As necessidades de material que se apresentaram nesta guerra, não tiveram até agora precedente, e por elas pode julgar-se o que sucederá nas guerras futuras. Na luta de trincheiras, por exemplo, julgam-se necessarias quatrocentas vezes tantas espingardas quantos homens hajam para a defesa. Duas para alternar no fogo, porque uma só alcançaria temperaturas tão elevadas, que não seria possível utiliza-la. Uma terceira para o caso de sobrevir alguma ligeira avaria em uma das duas primeiras. E a quarta para substituir a que decerto estará sofrendo reparações de alguma importancia. Isto quer dizer que para um milhão de soldados são hoje necessarias 4 milhões de espingardas. E tudo isto nos faz vêr as enormes necessidades do nosso país se sobrevem uma guerra».

O sr. Maxim continua dizendo que os Estados Unidos ensinaram muito á Europa durante esta guerra, especialmente no que respeita ao fabrico da polvora sem fumo, pois conseguiu-se uma classe especial para espingarda que permite obter até 20.000 tiros com uma mesma arma, sem que se altere em nada a sua precisão. Significa isto uma economia, em numeros redondos, de uns 100 milhões de dollars para equipar um milhão de homens.

A polvora sem fumo americana desperta a alma muito menos que a europeia, com excepção de que emprega o exercito alemão.

Em materia de explosivos, nada de novo foi descoberto nesta guerra.

A turpinite é um poema, uma criação de imaginação. Apesar das noticias transmitidas por alguns correspondentes da guerra, pode afirmar-se que não tem existencia real. Indubitavelmente se referem a um composto da mesma potencia que o ácido picrico.

No que respeita aos gazes asfixiantes a minha opinião é— termina dizendo Maxim—que não constituem uma arma seria de guerra, pela simples razão que são menos eficazes do que o fogo das actuais granadas. As batalhas modernas decidem-se pela potencia dos explosivos empregados e pela quantidade de chumbo que se arroja sobre o inimigo.

A guerra de hoje, pois, mais do que uma luta de individuos tornou-se em um renhido pugilato entre as industrias dos países beligerantes.

## **França**

**Tropas perdidas entre vapores atmosfericos.** — No decorrer da ultima batalha ferida no norte de Arras, na qual tomaram parte importantes efectivos alemães e franceses, produziu-se um singular fenomeno meteorologico, que paralisou completamente o tiro da artilharia e ainda o da infantaria.

De repente, uma especie de nevoeiro de densidade extraordinaria, produziu-se na região onde se combatia. Estes vapores, de côr cinzento arroxado, lançaram um cheiro insuportavel.

A opacidade produzida era tal, que a poucos metros de distancia os soldados não se viam uns aos outros.

Os meteorologistas do Observatorio de Montsouris, interrogados a este respeito, deram varias explicações deste fenomeno, dos quais a mais verosimil é a que o logar do combate, estando situado a curta distancia dos pantanos de Albert, constantemente circundado por uma atmosfera circundada de humidade, é provavel que se tenha produzido uma deflagração de camadas superiores do ar, devido aos tiros de artilharia que tiveram logar durante varios dias sem interrupção.

Estas provocaram uma condensação ao nivel do solo das moleculas pestilenciais, flutuando por cima das trincheiras e que em seguida foram transportadas pelo vento ao campo de batalha.

## **Inglaterra**

**Aeroplanos e artilharia.** -- Em um discurso pronunciado na Camara dos Comuns, o sr. Asquith, presidente do ministerio, disse o seguinte a respeito do auxilio prestado á artilharia pelos aeroplanos: «É inutil dizer que, desde o principio da guerra se reconheceu, com respeito ao emprego da artilharia, como ao serviço de reconhecimentos de todas as especies, no mar e em terra, que o uso scientifico e desenvolvido dos aeroplanos se tornou uma das necessidades mais rudimentares para todas as marinhas e exercitos do mundo.

«Qualquer governo, e especialmente o inglês, faltaria gravemente ao seu dever, se não fizesse todos os seus esforços, não só para assegurar o desenvolvimento mecânico do aeroplano, como tambem para garantir uma adequada reserva de pilotos e observadores bem instruidos e experimentados.

«Nenhuma parte dos nossos problemas militares e navais, tem merecido mais constantemente a nossa atenção do que esta».

## **Russia**

**Os serviços de aviação na frente oriental.** — Um boletim do Aero Club da America, emite a opinião de que as derrotas russas foram, em parte, devi-

das á falta de aeroplanos que não lhes permitiram efectuar reconhecimentos em grande escala, nem evitar que os aviadores alemães descobrissem os movimentos das suas forças e posições por elas ocupadas. Assim se explica o que o comando alemão, com forças relativamente pequenas, mas acompanhadas de grande numero de aeroplanos pilotados por aviadores experimentados, tenha podido avançar até por terrenos difíceis e tomar as praças fortificadas.

No começo da guerra, os russos dispunham de 800 aeroplanos e os alemães de cerca de 1:000, e enquanto que estes dispunham de 1:000 aviadores com uma instrução completa, a Russia apenas tinha 400, a maior parte dos quais, embora classificados como pilotos, não tinham praticado nos serviços de aviação militar.

Além disso, os aeroplanos de que a Russia dispunha, eram de modelos muito diferentes com motores de especies distintas, de modo que os pilotos que conheciam um determinado tipo de maquina, não eram capazes de trabalhar com os demais.

Muitos dos aparelhos eram monoplanos ligeiros, dotados de motores de 50 cavalos, e teve-se que prescindir deles. E, os 10 biplanos Sykorsky que estavam já em serviço antes da guerra, tem o inconveniente de não poderem ser sempre utilizados, por exigir o seu manejo, espaçosas zonas de terreno, onde praticasse as operações de ascensão e aterragem. Isto sem contar com que, tendo menor velocidade que as maquinas alemãs, oferecem bom alvo aos canhões dos seus aparelhos.

Por estas razões, não é de esperar um grande rendimento desta especie d'apparelhos.

Por outro lado, os aviadores russos, faltos de experiencia, só effectuaram subidas ocasionalmente, e ainda assim, poucas foram as que se viram. Em compensação, os alemães andam continuamente no ar e voltam com informações detalhadas e fotografias das posições russas.

Mas ha mais ainda; os artilheiros alemães estavam familiarizados ao estalar a guerra, com o tiro contra balões e aeroplanos, ao passo que os russos não haviam tido prática alguma desta especie de tiro.

Numa palavra, o exercito russo estava falto de preparação para o emprego dos aeroplanos.

## Venezuela

**O seu exercito.** — A Republica de Venezuela, foi das primeiras da America do Sul, que adotou o serviço militar obrigatorio. As continuas revoluções não impediram, todavia, que a lei promulgada para tal efeito, entrasse em vigor.

A lei sujeita ao serviço das armas, todos os mancebos de idade de 18 até á de 50 anos.

Em principios de 1913, o Governo, patrioticamente empenhado no progresso e prestigio das instituições armadas do país, pensava contratar uma missão militar chilena para reorganizar e instruir o exercito. Até fins de 1912, recrutava-se este ainda pelo voluntariado, sendo permitidas as substituições.

*Composição do exercito e seu efectivo.*— Em janeiro de 1913, compunha-se o exercito de 32 unidades, a saber :

24 batalhões de infantaria ;  
7       »       » artilharia ;  
1 regimento » cavalaria.

O regimento de cavalaria a 4 unidades de infantaria, guarnecem Caracas, capital da Republica. 19 batalhões achavam-se distribuidos pelas capitais dos Estados, cidades de La Guaire e Puerto Cabello; o ultimo tinha a seu cargo a vigilancia da fronteira. Os batalhões de artilharia estavam distribuidos por Caracas, La Guaire, San Carlos de Marecaibo e Puerto Cabello.

O efectivo no orçamento para 1913, foi 800 officiaes e 8:000 praças.

O pessoal dos serviços de saude e Intendencia, não estava ainda militarizado.

*Divisão administrativa e militar.*— Administrativamente, Venezuela está dividida em 20 Estados, dois ferritorios e um distrito federal.

Em Ordem do exercito, em 1913, dividia-se em sete *Comandancias* com séde em : Marecaibo, Ciudad Bolivar, Valencia, Barquisimeto, Juan Griego, San Cristóbal e Caracas.

O Ministerio da Guerra, tem ingerencia em todos os assuntos seleccionados com o exercito. A Inspeção geral do exercito, reúne ás que lhe são próprias, as atribuições do comando.

*Instrução militar.*—Só havia um instituto militar para a preparação teórica e técnica dos officiaes combatentes: a Academia militar, fundada em julho de 1910 e instalada em um sumptuoso edificio que rivaliza com os melhores estabelecimentos deste genero na America.

O curso era de 3 anos, e os alunos que mais se distinguiam eram mandados ao estrangeiro, para aperfeiçoar os seus conhecimentos militares.

Em 1913, o Governo do Peru, acedeu ao desejo de Venezuela, admitindo na sua Escola militar, 25 alunos daquela republica.

Para instrução das praças existem, desde 1913, a Escola de officiaes inferiores, para cabos e sargentos, e o Campo militar de tiro.

*Armamento.*—A infantaria usava a espingarda Mauser de 7<sup>mm</sup>, modelo 1894; a artilharia estava armada de peças Krupp, calibre 7<sup>mm</sup>,5 e Schneider Canet, do mesmo calibre. A cavalaria levava carabina Mauser, calibre 7<sup>mm</sup> e lança.

Nas capitais da *Comandancia* havia depositos bem dotados de material de guerra, e o mesmo succedia em outros pontos do país.

As provisões eram suficientes para mobilizar uns 100:000 homens.

## DIVERSOS

*Proporção entre a infantaria e artilharia francêsa e alemã.*— Atualmente o numero de peças para cada 1:000 espingardas, é o seguinte : Considerando só a artilharia ligeira de campanha

}	França, 4,6.
}	Alemanha, 5,76.

}	França, 50.
}	Alemanha, 6,4.

Considerando a artilharia ligeira e pesada de campanha

## BIBLIOGRAFIA

## I—LIVROS

## Inglaterra

- 1 BUCHAN (J.) *Nelson's History of the War*. Vol. 4. Cr. 8vo, pp. 280.  
Nelson net 1/
- 2 EDELSHEIM (Freiherr von) *Germany's Naval Plan of Campaign against Great Britain and the United States*. Cr. 8vo, pp. 120. Hodder & S. net 1/
- 3 FOX (Frank) *The Agony of Belgium*. Being Phase I of the Great War. Cr. 8vo, pp. 326. Hutchinson net 6/
- 4 HEBERT (Maxime) *The German Danger—Do You Realise It? Can You Shoot Straight? Reflections of a Frenchman Who Knows His Germany*. (The Great War, 1914. 15.) 12mo, pp. 52. Garden City Press 1/
- 5 «MILTON-MAJOR» *Drill Blocks*. Designed by a Field Officer Instructor to facilitate the private study of Squad Drill and Platoon and Double Company Manœuvres In box. G. Philip net 2/6; Handbook to ditto, net 6d
- 6 PARROTT (Sir Edward) *The Children's Story of the War*. Vol. 1, From the Beginning of the War to the Landing of the British Army in France. Illustrated. Royal 8vo, pp. 326. Nelson 3/6
- 7 PEARCE (Charles E.) *War Up to Date*. A Vade-Mecum of Modern Methods of Warfare, together with a Naval and Military Dictionary. With illustrations, including 120 reproductions of Naval and Military Badges. 12mo, pp. 124. S. Paul & Co. net 1/
- 8 STRONG (Rowland) *The Diary of an English Resident in France during Twenty-two Weeks of War Time*. Cr. 8vo, pp. 358. Nash net 6/
- 9 UNEXPECTED *Tidings of the War and of the Future*. With a Preface by the Countess of Portsmouth. Cr. 8vo, bds., pp. 144. K. Paul net 1/
- 10 WALKER (Thomas James) *The Depot for Prisoners of War at Norman Cross*, Huntingdonshire, 1796-1816. 2nd ed. 8vo, pp. 416. Constable net 10/6
- 11 FORTESCUE (Granville) *At the Front with Three Armies: My Adventures in the Great War*. Illustrated. 8vo, pp. 72. A. Melrose net 6/
- 12 GIBSON (J.) *Boy Scout's Woodcraft Note Book*. For Naturalist's Badge. 12mo, swd. J. Brown net 6d
- 13 HEILGERS (Louise) *Somewhere in France: Stories of the Great War*. Cr. 8vo, pp. 194. Dryden Pub. Co. net 3/6
- 14 POLE (W. Tudor) *The Great War: Some Deeper Issues*. 12mo, pp. 108. Bell swd, net 1/; 2/
- 15 STEVENSON (J. H.) *The Story of the Argyll and Sutherland Highlanders*, 91st and 93rd Foot. Cr. 8vo, swd., pp. 80. MacLehose net 1/
- 16 T.P.'s *Journal of Great Deeds of the Great War*. Vol. 2. Folio. «T.P.'s Journal» net 4/6
- 17 TIPS for the Front: *What to Do and What to Avoid in Active Service*. By «Rousillon.» 32mo, limp. Gale & Polden net 6d
- 18 TRAPMANN (Captain A. H.) *Straight Tips for «Subs.»* 32mo, limp, pp. 45. Forster Groom net 6d
- 19 BUCHAN (John) *Nelson's History of the War*. Vol. 1. Cr. 8vo, pp. 254. Nelson net 1/
- 20 CAPPUYNS (E.) *Louvain: A Personal Experience*. 8vo, swd. Knapp, Drewelt 3d
- 21 D'EGVILLE (Howard) *The Invasion of England*. Cr. 8vo, swd., pp. 48. Hodder & S. 6d
- 22 ESSON (C. C.) *Company Drill*. Illustrated, 2nd ed 12mo, swd. Harrison & Sons net 6d
- 23 KNIGHT (W. S. MacBean) *History of the Great European War*. Its Causes and Effects. Vol. 2. Royal 8vo, pp. 213. Caxton Pub. Co. net 8/6

- 24 MORRIS (Charles) and Dawson (Lawrence H.) *Why the Nations are at War*. The Causes and Issues of the Great Conflict. A Graphic Story of the Nations involved ; Their History and Former Wars ; Their Rulers and Leaders ; Their Armies and Navies ; Their Resources, and the Reasons Why They are Involved in the War and the Issues at Stake. With a postscript by Eden Phillpotts. With 32 plates and a coloured frontispiece. 8vo, pp. 480. *G. G. Harrap* net 5/
- 25 *Notes on Elementary Field Training*. By «Grenadier.» Cr. 8vo, swd., pp. 54. *H. Rees* net 1/
- 26 SCOBIE (Captain I. H. MacKay) *An Old Highland Fencible Corps*. The History of the Reay Fencible Highland Regiment of Foot or Mackay's Highlanders, 1794-1802. Royal 8vo, pp. xlii. — 413. *Blackwood*. net 21/
- 27 WHITEHOUSE (J. H.) *Belgium in War*. A Record of Personal Experiences. Illustrated. 8vo, swd., pp. 28. *Camb. Univ. Press* net 1/
- 28 APPLIN (R. V. K.) *Machine-Gun Tactics*. New and cheaper ed. Cr. 8vo, pp. 184. *H. Rees* net 3/6
- 29 ATTERIDGE (A. H.) *The British Army of To-day*. (People's Books.) 12mo. *Jack* net 6d
- 30 BROMAN (Allan) *Short Course of Physical Training for the Recruits of the New Armies*. 12mo, pp. 48. *Bale, Sons & Danielsson* net 1/6
- 31 CLIFFORD (W. G.) *The British Army*. Illustrated. (The «Peeps» Series.) Cr. 8vo, pp. 96. *Black* net 1/6
- 32 *In the Foreign Legion*. By Legionnaire 17889. New ed. Cr. 8vo, pp. 284. *Duckworth* net 2/
- 33 PERSONAL *Portfolio of the Great War* (The). 1914-15. 4to. *Newnes* net 2/6
- 34 *T.P.'s Journal of Great Deeds of the Great War*. Vol. 1. Edited by T. P. O'Connor. Folio, pp. 364. «*Daily Telegraph*» net 4/6
- 35 ALTSHEIER (Joseph) *The Guns of Europe*. Illustrated. 8vo, pp. 330. *Appleton* 3/6
- 36 ESSON (Captain C. C.) *Company Drill Illustrated*. 8vo, swd., pp. 29. *Harrison* net 6d
- 37 GORDON (W. J.) *Flags of the World Past and Present: Their Story and Associations*. Illustrated. 8vo, pp. 272. *F. Warne* net 6/
- 38 *Guide for the 303-inch Vickers Machine Gun, Magazine Rifle Chamber, Mounted on Tripod Mounting, Mark IV*. 16mo, swd. *Gale & Polden* net 6d
- 39 *Indian Army A B C. Being a Record of some of those Depressing Events that occur in the Daily Life of every Officer in the Indian Army*. 12mo. *Thacker*. net 1/
- 40 KYLE (J. A.) *Trek Carts and Bridge Building for B.P. Boy Scouts*. Cr. 8vo, bds. *J. Brown* net 6d
- 41 O'NEILL (Elizabeth) *The War, 1914-15. A History and an Explanation for Boys and Girls* Illustrated. Royal 8vo, pp. 92. *Jack* net 1/6
- 42 «*Out There*»; or, *The Platoon Commander in Warfare*. By «One of Them.» 12mo, pp. 47. *Sifton Praed*. net 9d
- 43 *Squad Drill Illustrated*. 12mo, swd., pp. 44. *Harrison*. net 6d

## II—PERIODICOS

**Portugal**

- 3 *Revista de artilharia*, n.º 136 de novembro de 1915. Projétores eléctricos. Retalhos da guerra. Importancia das minas submarinas na defesa dos portos. A guerra europeia — Diario da guerra.

**Argentina**

- 1 *Revista militar*, n.º 273 de outubro de 1912. Algunos ejercicios tácticos, con tropas, desarrollados en el Campo de mayo por los alumnos del

- 1 I Curso de la Escuela superior de guerra. De la iniciativa de los comandantes de compañía en la instrucción de tiro. Efectos destructores de las ondas hertzianas. Jurisprudencia militar. Noticias oficiales.

### Brazil

- 1 *Boletim mensal do Estado maior do exercito*, n.º 5 de novembro de 1915. Notas editoriales. Medicina militar. Estado maior, 1.ª secção — Alimentação e reabastecimento dos exercitos em campanha. Historia das fortificações do Brazil. A patrulha de official como orgão da missão estrategica da cavallaria.

### Espanha

- 1 *Boletín de intendencia e intervención militares*, n.º 49 de dezembro de 1915. Consumo y producción de carne congelada. De automobilismo. Las Academias militares en España durante el siglo XVIII. Reformas militares. Homenaje al Excelentísimo Sr. D. Antonio Blázquez.
- 2 *Estudios militares*, n.º de outubro de 1915. La guerra europea: Crónica politico-militar. Recuerdo historico: El general Villate, conde de Valmaseda. Memoria hecha sobre la base de apuntes tomados durante el curso de 1911 en la Escuela de Tiro de infanteria. El infante y el terreno. Igregio historial de la segunda Academia de Infanteria. Resolución de los problemas tacticos. Breve resumen de la campaña de Tracia.
- 3 *Informacion militar del extranjero*, n.ºs 4 e 5 de outubro e novembro de 1915. Aumento del ejercito de Inglaterra. Prácticas alemanas en la guerra moderna. El Zeppelin. Bulgaria — Proceso historico de su formación. Sobre el fusil automatico del porvenir.
- 4 *Memorial de artilleria*, n.º de novembro de 1915. Nuevos estudios acerca de las polvoras españolas modernas. Elementos del haz de dispersión de las balines producido por la explosion de un shrapnel. Efectos que sobre el tirador producen las armas portatiles de fuego. El tiro de alza unica á percusión de nuestras baterias de campaña.
- 5 *Revista de caballeria*, n.º de novembro de 1915. A defender-se, jinetest. Un libro notable del general Banús. Crónica de las acciones de la caballeria en la guerra de las naciones. Un héroe nuestro. Consideraciones sobre el arma de caballeria.
- 6 *Revista tecnica de infanteria y caballeria*, n.ºs de 1 e 15 de novembro de 1915. Las ciencias y la guerra. Aspectos de la infanteria: Los granaderos. Estudios de Estrategia y tactica general. Estudio geografico, militar y naval de España. El Marqués de la Romana: Su influencia en los sucesos de Galicia (1808-1810).

### Italia

- 1 *Rivista di cavalleria*, n.º de 15 de novembro de 1915. Forza numerica degli ufficiali dell' arma di cavalleria. Andando al frente... Cronistoria delle azioni della Cavalleria nella guerra delle naz oni. La seconda battaglia di Ypres.

### Noruega

- 1 *Norsk militært tidsskrift*, n.º 11 de novembro de 1915. Krigen VII. Hørens fotfolksregimenter inntil 1662. Ordnertforelse. Nogen eksempler of momenta. Verdenskrigen for hundred aar siden. Meddelelser fra ind of utland.

### Perú

- 1 *Boletín del Ministerio de guerra y marina*, n.ºs 13 e 14 de julho de 1915. Conferencias de la Escuela superior de guerra (Curso de Historia militar, Curso de infantaria, Curso de tactica). Conferencias dadas en la Escuela de ingenieros (Fortificación). Conferencias regimentarias (El adiestramiento de las patrullas de infanteria. Servicio de los Ejercitos en campaña).

