

REVISTA MILITAR

Administração — Largo da Anunciada, 9 — Lisboa

N.º 9

Setembro 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 Diário de Notícias, 110 — Lisboa

A Política Internacional de Eduardo VII

E

Sua influencia na guerra actual

Não é propriamente na Inglaterra, nem na França, menos ainda na Rússia, que se deve procurar a causa do acordo anglo-franco-russo, mas sim na Alemanha. Foi o temôr da acção inteligente e tenaz desta potencia na conquista da supremacia marítima e comercial, quem determinou a Inglaterra a aproximar-se da França, com a qual sempre vivera, desde a queda dos Stuarts, em guerras continuas e seguidamente da Rússia, com a qual igualmente não havia vivido em melhor harmonia.

Quem quizer conhecer com segurança a razão de ser da politica de alianças e *ententes*, que determinaram a attitude actual das potencias, deve começar por estudar as alterações profundas sofridas durante os ultimos trinta anos pela politica externa da Inglaterra. Apresentou esta três fases distintas: a primeira, de isolamento e quietação; a segunda, de assômo imperialista e expansão colonial; a terceira, de preocupação pela manutenção do equilibrio europeu, tal qual já havia ocorrido nos seculos XVII, XVIII e começo do XIX.

Na longa serie dos actos diplomaticos, desde 1880 até ao acordo anglo-francês de 1904, a Inglaterra procurou resolver especialmente determinadas questões coloniais, limitando as suas combinações de natureza politica ao tratado de aliança com o Japão, e a afirmar cada vez mais a ligação com a Italia,

que dela se havia aproximado, depois da paz de Vila Franca e da politica relativa a Roma seguida por Napoleão III, assuntos estes que haviam irritado profundamente a opinião italiana. Com essa ligação a Inglaterra procurava ainda encontrar uma garantia contra as ambições francêsas no Mediterraneo, reveladas na apropriação de territorios africanos banhados por este mar.

Na primeira das fases precedentemente aludidas, como ainda se não houvesse desenvolvido nas demais nações, nem a febre do proteccionismo, nem a da expansão colonial, a opinião inglêsa conservou-se tranquila, e a politica adoptada inspirou-se em um mixto de optimismo livre-cambista e naquela indiferença pessimista em materia colonial, que caracterizava a escola de Manchester, e dominou, até 1872, em todas as relações da Inglaterra com as suas colonias. Das causas da crise europea, encerrada no Congresso de Berlin, a Inglaterra só tinha conservado a inquietação e tendencia hostil, que lhe inspirava a Russia, pela sua acção invasora na Asia central e pela pretensão dominadora sobre Constantinopla, que sempre pretendeu exercer, quer directamente quer por intermedio de um Estado dependente.

Esta preocupação levou naturalmente a Grã Bretanha a aproximar-se das potencias, cuja politica se havia inspirado no pensamento de obrigar a Russia a deter-se nas tendencias dominadoras, seguidamente á conclusão do tratado de San-Stefano. Foi este o fundamento da associação que, no Congresso de Berlin, se notou entre as politicas inglêsa e austriaca, harmonia essa que se manteve ainda depois de realizada a aliança austro-alemã, originada no Congresso de Berlin, a qual mais se robusteceu quando, em 1881, esse facto se ampliou com a adesão da Italia, constituindo-se a Triplice Aliança.

A intimidade da Inglaterra com a Italia continuou a afevorar-se no momento de se manifestar, não só a crise colonial aberta depois de 1880, mas a tendencia da politica inglêsa em se apoiar nas potencias centrais. Era natural que assim houvesse sucedido, por ser com a França que a Grã Bretanha tinha que debater as questões mais espinhosas e prolongadas, a começar pela occupação do Egipto, a qual, desde 1882, se tornou a mais importante delas todas, em razão da politica protestativa contra aquele acto, adotada pela França, refractaria a todo o

acordo, e entrincheirada na mais completa intransigencia politica.

Quando, depois de 1884, a Alemanha definiu a sua politica de expansão colonial no sudoeste da Africa, no Togo, nos Camarões e nas ilhas do Pacifico, a Inglaterra, que ainda não tinha podido renunciar á ideia instintiva de que lhe pertencia o monopolio das regiões ultramarinas, franziu as sobrancelhas e tomou uma attitude, por vezes rude, que exasperou a opinião colonial alemã. Mas o Principe de Bismarck, entendendo que a questão do Egipto era a primordial para a Inglaterra, e a mais desagradavel para a França, proseguiu imperturbavelmente na politica de apoio áquele país, não se collocando jamais do lado francês, não obstante esse agravo recebido. A propria questão da occupação do sudoeste da Africa não alterou a orientação alemã: «A Inglaterra, dizia Bismarck, é mais importante para nós do que Zanzibar e toda a costa oriental da Africa».

E' claro que os alemães não se dispensaram de fazer aos inglêses a sua partida, como é de uso dizer em linguagem vulgar. Em retaliação, conseguiram que a conferencia africana de Berlin houvesse, não só promovido a anulação do tratado anglo-português, relativo á foz do Congo, mas declarado que a occupação efectiva era o unico criterio admissivel para fundamentar a occupação africana.

Foi este acto que produziu na Inglaterra a febre de expansão, a que seguidamente se entregou, e que iniciou a aludida segunda fase da sua politica internacional.

Mas, a constante boa vontade com que a diplomacia alemã havia procedido, com respeito ás pretenções colonias inglêsas, proseguiu inalteravel, não obstante uma ou outra nuvem surgida, o que se demonstra pela declaração do Chanceler de Caprivi, que havia substituido o Principe de Bismarck, quando explicava a razão do tratado de 1890, pelo qual a Alemanha reconhecia á Inglaterra a posse de Zanzibar, em troca da ilha de Heligoland, no mar do Norte, dizendo: «— Quizemos, de preferencia a tudo o mais, assegurar o nosso acôrdo com a Inglaterra»—.

Se a politica colonial alemã se manteve sempre independente da Inglaterra, evitando cuidadosamente, comtudo, qualquer razão de agravo, a da Italia marchou sempre de inteiro accordo com esta potencia. Foi a convite da Grã Bretanha

que os italianos, em 1885, ocuparam Maçuá, e pelas suas diligencias que a Europa reconheceu a posse respectiva. Foi pelos protocolos anglo-italianos de 24 de março e de 15 de abril de 1901, que foi reconhecido á Italia o direito de ocupar a Etiópia e de ligar a Eritrea ao Banadir, resalvando a região do Nilo, o que provocou uma azeda, mas passageira, discussão entre os jornais dos dois países. No proprio momento em que esta controversia era mais viva, em 7 de dezembro de 1894, declarava, comtudo, o Barão Blanc, ministro dos negocios estrangeiros italiano, na Camara dos Deputados, que — «a solidariedade da politica das duas potencias nos negocios do Egipto era completa, e que, sendo-lhes conexas todas as questões africanas, aquela comunhão de interesses tinha igualmente caracter geral para os assuntos referentes ás comunicações do Mediterraneo com o interior da Africa, na parte que interessavam, quer ao governo otomano, quer ao sultão de Marrocos — ».

De uma tão formal declaração depreende-se bem que, não era na Africa oriental, mas no Mediterraneo, e sob a forma de garantia contra as ambições francêsas, que a Italia esperava colher os frutos da sua conformidade com a Inglaterra. Correu até, sem que tenha sido desmentido, que uma triplice *Entente* em tal sentido se estabelecêra então entre a Inglaterra, a Italia e a Espanha, inquietas, aquela pelo futuro da Tripolitana e esta pelo de Marrocos. Foi assim que, tanto a questão egipcia, como a questão mediterranea, mantiveram aquelas três potencias na mesma orientação seguida pela Alemanha, ciosa de manter o *statu quo* territorial, redundante da campanha de 1870-1871.

E, não obstante, as relações anglo-alemãs azedaram-se na ocasião, multiplicando-se as manifestações de hostilidade inglêsa contra os alemães, agravadas pelo telegrama do Imperador Guilherme a Kruger. Serviu então o acordo anglo-italiano, para temperar os azedumes suscitados, como serviu igualmente para suavizar a situação dos italianos na Africa, onde, em 1 de março de 1896, haviam perdido em condições tragicas a batalha de Adoua.

Tambem nessa epoca adquiria a mór intensidade a rivalidade colonial entre a França e a Inglaterra. Na China, colaboravam os diplomatas russo e francês na aquisição da Man-

chúria, para uma das partes, e das provincias limitrofes do Tonkin, para a outra, inquietando e irritando a opinião britânica com tais pretensões. Na Africa ocidental, as tentativas empregadas pela França para adquirir o vale do Alto Nilo e a substituição do tratado anglo-congolês por outro franco-congolês concorriam para exasperar as paixões, que chegaram ao ponto culminante, no fim de 1898, quando o sirdar Kitchener, depois da batalha de Omdourman, encontrou a missão francesa Marchand em Fachoda, que intimou a retirar.

A campanha extremamente violenta da imprensa inglesa contra a França, não obstante a evacuação daquela posição, continuou até ao mês de fevereiro de 1899. Cessou só então, e breve se houve conhecimento da conclusão do tratado de 21 de março de 1899, pelo qual a França reconhecia de facto, embora com restrições jurídicas, a situação da Inglaterra em toda a bacia do Nilo.

A má vontade contra a Russia em nada foi atenuada com a assinatura do acordo de 29 de abril de 1899, por virtude do qual ficou entendido que os caminhos de ferro ao longo da Grande Muralha da China seriam construídos pelos russos, e pelos ingleses os do vale do Yangtsen. O ressentimento dos ingleses contra a Russia persistia.

A guerra do Transvaal havia conseguido atenuar algum tanto o prurido da expansão inglesa, pondo simultaneamente em relevo a situação desfavoravel em que a Inglaterra se encontrava no seu isolamento, tanto mais grave quanto que os cidadãos alemães tomavam violentamente o partido dos boers. O governo de Berlim em vez de seguir, porém, esta tendencia nacional, preferiu negociar com a Inglaterra, e os franceses disto tiveram o presentimento, dizendo-se na sua imprensa que, com a carta a Kruger, o Imperador procurava obter uma compensação no arquipelago de Samôa. O dito foi logo confirmado pelo correlativo acordo anglo-alemão de 1899, e pelas seguintes declarações de lord Salisbury, feitas no banquete do *Lord Maire* de 9 de novembro de 1899: — "Foi esta manhã, que haveis tido conhecimento do acordo concluído entre nós e um dos Estados continentaes com o qual mantemos, ha muitos anos, ainda maiores relações de simpatia e amizade do que com os outros. O acordo torna-se interessante, sobretudo, pela indicação, que dá, de serem as nossas relações presentes com a nação alemã, as melhores que podíamos desejar —".

Como a aquisição definitiva do arquipélago Samoês dependia da adesão dos Estados Unidos, e esta foi concedida, não faltou quem pensasse numa especie de *tugendbund* ou «aliança de povos teutonicos, virtuosos e fortes, contra as nações viciosas e decadentes, cuja herança se arriscava a originar causas de conflitos entre as nações fortes». No seu famoso discurso de Leicester, M. Chamberlein aludiu claramente a essa Triplice Aliança Teutonica, e, como pronuncio de tal facto, a Inglaterra assinava efectivamente com os Estados Unidos, a 5 de fevereiro de 1900, um tratado derogando o denominado Clayton Bulver, nos termos do qual os ingleses se tinham reservado, em 1850, direitos identicos aos dos Estados Unidos sobre qualquer canal inter-oceanico, que fosse constituido através do istmo da America Central.

As negociações respectivas não deram, porém, resultado, como o afirmou o chefe da opposição lord Rosebery, em 15 de fevereiro de 1900, sem haver sido contradictado. E os factos demonstraram, que em vez das relações se haverem apertado entre a Alemanha e a Inglaterra, não cessaram elas de declinar a partir dos primeiros meses daquele ano. O segredo de uma tal reviravolta existia na malevolencia cada dia mais fortemente manifestada entre germanos e ingleses, oriunda da tenaz e forte concorrência comercial, a que já se aludiu neste jornal¹, e, sobretudo, na descoberta de um vasto projecto de expansão alemã no Oriente.

Demais, na vida politica interna da Inglaterra grandes transformações se haviam operado, ao mesmo tempo que a opinião se atemorizava com a ideia ameaçadora de um imperialismo alemão, tendente a alcançar a hegemonia europeia para fazer frente à Inglaterra. Coincidiu esse movimento da opinião com dois factos da mesma natureza, porquanto representavam o desaparecimento da scena politica de duas figuras de notavel importancia historica.

Tendo falecido a Rainha Victoria, o rei Eduardo VII era corôado, em 1901. E, logo em 1902, desaparecia da scena politica lord Salisbury, o discipulo de lord Beaconsfield, que foi o primeiro inglês que lutou contra a França, durante vinte anos, para assegurar a expansão britanica na Africa. Com a

ocorrência desses obitos coincidiu o encerramento da segunda fase da política exterior da Inglaterra.

A terceira fase surgiu com o advento ao trono de Eduardo VII, mas desenvolveu-se com o tacto e prudência, que se mostraram ser, no seu breve reinado, os atributos predominantes deste soberano, que evitou quanto lhe foi possível fazer sequer suspeitar que, por haver mudado de mãos a realeza, a direcção dos negocios passava a ser diferente da do passado. Não obstante, ninguém hoje pôde duvidar de que Eduardo VII, fundado na longa observação dos factos e no perfeito conhecimento dos homens, tinha uma politica inteiramente pessoal, nitidamente definida e excelentemente seguida, que se cifrou em terminar com o «*explendido isolamento*», substituindo-o pela restauração do «*equilibrio europeu*», de modo a contrabalançar o poder alemão, que representava uma ameaça para a supremacia marítima e comercial da Inglaterra.

O seu primeiro cuidado foi pôr fim á guerra do Transvaal, que havia ensombrado os dois ultimos anos de vida da Rainha Victoria, sem vantagem alguma para a Inglaterra. A paz de Vereingien, negociada por Botha e Kitchener, tornou-se facil, porque ambos estes ilustres soldados se sentiam animados e apoiados, embora de longe, pelo chefe do Estado. Um ano após a assinatura do respectivo trabalho, Eduardo VII desenvolvia amplamente a sua obra, já iniciada, em janeiro de 1902, pela *entente* franco-italiana relativa ao Mediterraneo, que fazia desaparecer as desconfianças anteriores, e conciliava as duas potencias, pela segurança do desinteresse francês na Tripolitana, em troca do desinteresse italiano em Marrocos.

Na primavera de 1903 deixava aquele monarca a metropole, embarcando em direcção a Lisboa, com o intento de apagar todos os resentimentos, que aqui ainda então existiam contra a Inglaterra, por virtude das violencias contra nós exercidas com respeito a Moçambique. De todos os portuguezes é conhecido o perfeito tacto, o acento de completa lealdade com que, referindo-se á antiga existencia e renovação da aliança anglo-portuguezsa, ele procurou assegurar o respeito pela conservação dos preciosos restos do nosso imperio colonial.

De Lisboa o Rei dirigiu-se a Gibraltar, e de Gibraltar a Malta, onde era a primeira vez que desembarcava um soberano inglês, com o intento de abrandar as más disposições dos

respectivos habitantes contra o dominador. Com uma serie de prometidas providencias, logo realizadas, conseguiu efectivamente o seu empenho, seguindo para Napoles, que visitou como turista.

Dáí passou a Roma, onde tinha uma dupla e dedicada missão a desempenhar. Era a primeira, tornar do Rei Victor Manuel um amigo sincero, obtendo dele a manutenção da clausula, que foi um dos pontos vulneraveis da Triplice Aliança, por virtude da qual a armada italiana ficaria imobilizada, no caso de uma guerra da Inglaterra no Mediterraneo. Essa clausula, que ficou assegurada, e fez dizer a Crispi que a Italia procedia em terra de acordo com a Alemanha, e no mar com a Inglaterra, foi algum tanto prejudicada pela renovação da Triplice, conforme se deduziu das declarações do ministro dos negocios estrangeiros italiano.

A segunda missão, desempenhada junto de Leão XII, foi-o com um tacto tão subtil, que a côrte de Roma, velha escola da diplomacia, ficou verdadeiramente encantada. O Papa e o Rei, chefe nominal do Anglicanismo, tiveram uma longa conferencia, da qual resultaram importantes consequencias.

De Roma dirigiu-se Eduardo VII a Paris, onde esperava um bom acolhimento official, por isso que as questões que, havia quinze ou vinte anos, haviam dividido a França e a Grã Bretanha, como eram a do Egito, a da pesca na Terra Nova, e a delimitação das respectivas zonas de influencia na Africa, desde o começo do seu reinado tinham sido resolvidas ou estavam a caminho de o ser. Mas por melhores que fossem as disposições das esferas governativas, a nação não podia esquecer, nem o abandono a que a Inglaterra a votára, em 1870, nem o agravo de Fachoda, que havia ferido cruelmente o amor proprio nacional. Por esses motivos os nacionalistas chegaram a pensar em assobiar o regio visitante, mas, ou porque soubessem que ele levava o proposito de substituir nos espiritos essa predisposição de amargura e de desconfiança pela inteiramente oposta, ou por outro motivo, o certo é que o acolhimento, que lhe fez a população de Paris ao dar ali entrada no dia 1.º de maio de 1903, foi cortez, embora frio, e isto não obstante as simpatias que o Príncipe de Gales havia conquistado nas frequentes vezes que visitára aquela capital. Mas este estado dos espiritos transformou-se, como por encanto, quando

o rei pronunciou a seguinte alocução na Camara do Comercio inglêsa, no acto da sua visita ;

«A Providencia quiz que a França fosse a nossa vizinha mais proxima, e, ousou esperal-o, a nossa melhor amiga. Não ha duas nações no mundo cuja prosperiedade as torne mais intimamente solidarias uma da outra. E' possivel que tenha havido mal entendidos e causas de dissentimento no passado; mas essas divergencias creio que se dissiparam e esqueceram, e estou persuadido de que a amizade e admiração que todos temos pela nação francêsa e pelas suas gloriosas tradições pôde, num futuro proximo, tranformar-se num sentimento de sincera e profunda afeição entre os povos das duas nações. E' este o alvo dos meus desejos e conto convosco, senhores, que residís nesta bela cidade e recebeis a hospitalidade da Republica francêsa, conto com todos, e com cada um de vós em especial, para me auxiliardes na realização deste proposito.»

Logo que estas palavras foram transmitidas pela imprensa, o Rei foi alvo das mais delirantes ovações, que maior entusiasmo provocaram, quando, visitando o *Hotel de Ville*, e respondendo á alocução do Presidente da Municipalidade, disse : — «Jámais esquecerei a minha visita a esta encantadora cidade, e posso assegurar-vos que será com o maior prazer, que eu voltarei a Paris, onde sempre me julgo como se estivesse na propria casa».

Desde este momento se deve considerar lançada a base da *Entente cordiale*, e se definiu a linha de conduta, que tem sido impertubavelmente seguida pelas duas nações, de procederem de inteira harmonia nos assuntos internacionais, dando-se assim mutuo apoio.

Dois meses depois da visita a Paris do Rei Eduardo, chegava a Londres o Presidente da Republica francêsa, que era M. Loubet, a fim de a retribuir, sendo então que Lord Lansdowne, ministro dos negocios estrangeiros do Reino Unido, disse para M. Delcassé, ministro dos negocios estrangeiros da França, que acompanhava aquele chefe do Estado: «Agora conversemos».

Efectivamente, a conversação entabolou-se durante oito meses, nos quais variaram os interlocutores, mas se manteve sempre firme o proposito de chegar a acordo completo, que é de justiça reconhecer continuava a constituir o pensamento do-

minante do monarca inglês. E esse acôrdo ficou selado pelo pacto de 8 de abril de 1904, constituído pela «Convenção relativa á Terra Nova e á Africa Ocidental», e pela «Declaração relativa ao Egito e a Marrocos». No primeiro desses diplomas ficaram resolvidos assuntos locais, que haviam constituído de longa data motivos de alarme e ressentimento para as duas nações, embora tivessem apenas limitada importancia para qualquer delas. No segundo, pelo contrario, resolviam-se dois assuntos da maior importancia para qualquer dos pactuantes: a Inglaterra recebia da França o compromisso formal de não entrar a sua acção no Egito, quer reclamando que se fixasse um praso determinado para a occupação daquela região, quer por qualquer outro modo não previsto; a França obtinha, com respeito a Marrocos, identico compromisso da Inglaterra, reconhecendo este país, que, sendo a França uma potencia extensamente lemitrofe do imperio cherifiano, lhe competia vigiar pela sua tranquillidade, prestando-lhe assistencia em todas as reformas administrativas, economicas, financeiras e militares, de que tanto necessitava. Ainda um compromisso reciproco, valido por 30 anos, assegurava aos ditos pactuantes a liberdade comercial e a igualdade de tratamento dos respectivos subditos, quer no Egito, quer em Marrocos.

A parte mais difficil do programa, que se havia imposto a si mesmo o Rei Eduardo, era conseguir a aproximação da Russia, á qual se opunham antigos prejuizos e recentes agravos entre os dois países, que convém rememorar.

A occupação da Manchúria pelas tropas russas aumentava ao tempo a inquietação economica e politica que a Inglaterra, havia longos anos, mantinha sobre os progressos da influencia do imperio moscovita na China. Para minorar essa inquietação não haviam bastado, nem o acôrdo anglo-russo de 16 de abril de 1899, nem o anglo-alemão de 16 de outubro de 1900, ambos relativos á acção no Celeste Imperio, porque o primeiro não suspendeu neste a infiltração russa, e o segundo não conseguiu obter da Alemanha a que fizesse causa comum com a Inglaterra para obter a evacuação da Manchúria pelos russos.

Preocupada com a questão do Transvaal, que absorvia de momento toda a sua energia, a Inglaterra reconheceu a indispensabilidade que tinha de alcançar um aliado, que sustentasse

na Ásia a sua acção própria. E encontrou-o no Japão, que lutava com dificuldades analogas.

A occupação da Manchúria pelos russos, ameaçava a invasão da Coréa, que era necessaria ao Japão: economicamente, pela larga produção do arroz, que constitue a base da sua alimentação; estrategicamente, porque lhe assegura o dominio dos mares asiaticos; politicamente, pela base continental que oferece a um país insular. Demais, para continuar a sua transformação, o Japão tinha necessidade absoluta de ouro, que só na Europa poderia obter.

Com o fim de alcançar um aliado, que coadjuvasse o Japão no pensamento que o dominava, partiu para a Europa o marquez Ito, que encontrou cerradas para o seu intento as chancelarias a que primeiro se dirigiu. O contrario, porém, lhe succedeu em Londres, porquanto, havendo ali chegado em janeiro, logo era assinado, com a data de 6 de fevereiro de 1902, o tratado em que os dois países, inspirados no unico desejo de manter o *statu quo* e a paz geral no Extremo Oriente, e especialmente interessados em garantir a independencia da China e da Coréa, tomaram pelo periodo de cinco anos os seguintes compromissos:

«Art. 2.º — Se a Grã-Bretanha ou o Japão, para a defesa dos interesses respectivos superiormente indicados, se encontrarem em guerra com outra potencia, a outra parte contractante guardará estricta neutralidade e esforçar-se-ha por impedir que outras potencias tomem parte nas hostilidades contra o seu aliado.

«Art. 3.º Se no caso referido alguma potencia ou algumas potencias tomarem parte nas hostilidades contra o dito aliado, a outra parte contratante virá em seu auxilio, fará a guerra em comum com ella, e concluirá a paz de comum acôrdo».

A consequencia imediata deste tratado foi a Russia assinar com a China outro tratado, de 12 de abril do mesmo ano, fixando as datas da evacuação successiva da Manchúria para 8 de outubro de 1902, 8 de abril e 8 de outubro de 1903. E, porque só no primeiro dos prazos indicados o compromisso tomado foi respeitado, e outros factos demonstraram o intento da Russia em continuar a ameaçar a integridade da China na-

quela região, o Japão pronunciou a sua atitude agressiva, em 5 de fevereiro de 1904, cujos resultados são geralmente conhecidos.

Quando o tratado de paz russo-japonês estava sendo negociado, concluía-se a renovação por dez anos do tratado de aliança anglo-japonês, o qual tem a data de 12 de agosto de 1905, sendo os seguintes os principios comuns, que animavam os pactuantes:

1.º A consolidação e a manutenção da paz geral nas regiões da Asia Oriental e das Indias;

2.º A manutenção dos interesses comuns de todas as potencias na China, com a segurança da independencia e da integridade do Imperio chinês e do principio de igualdade para o commercio e para a industria de todas as nações na China;

3.º A manutenção de todos os direitos territoriais das altas partes contratantes nas regiões da Asia Oriental e das Indias.

A preponderancia politica do Japão na Corêa foi reconhecida pela Inglaterra. Em compensação, aquele país reconhecia á Inglaterra, em virtude dos seus «interesses muito particulares na fronteira das Indias, o direito de tomar nas proximidades dessa fronteira, as providencias, que reputasse necessarias para a protecção das suas possessões na India». O artigo respectivo prestava-se a todas as interpretações, até á dum projecto de acção militar contra a Russia na Asia central. A clausula da cooperação militar mantinha-se a mesma, que fôra descrita no primeiro tratado, salvo no que diz respeito ao art. 7.º relativo aos «meios a empregar para tornar os recursos disponiveis», porquanto a nova redacção deixava subentender que essa cooperação militar poderia ter por teatro, tanto a Europa como a Asia.

Se o primeiro tratado de aliança anglo-japonês era considerado pelos russos como tendo especialmente por fim prejudicar os seus interesses, o segundo não lhes mereceu melhor conceito, não obstante os termos conciliatorios empregados na nota pela qual foi comunicado ao governo de S. Petersburgo.

A consolidação das vitorias japonêsas pela garantia inglêsa selada nesses diplomas inquietava muito justamente o governo do Czar, apesar das aludidas precauções diplomaticas tomadas. Os jornais acusavam francamente a Inglaterra, não só de haver excitado o Japão e provocado a guerra, mas de alimentar

com o seu ouro a revolução com que aquele governo teve de lutar logo depois de terminada a campanha.

Tal era a situação anglo-russa no momento em que o Rei Eduardo VII se propoz conseguir aplacar as divergencias e desconfianças, que lavravam nos dois países, porquanto a opinião inglêsa em nada cedia á russa na manifestação do seu rancôr. A França prestou-se da melhor vontade a servir de intermediaria nas negociações a entabolar para tal fim, e levou efectivamente a bom fim os seus esforços, visto as circunstancias aconselharem a Russia a aceitar o *statu quo* asiatico, guardando para momento mais favoravel o plano de expansão naquella região.

Uma comissão internacional, que funcionou em Paris, incumbida de esclarecer e estudar as causas de dessentimento entre russos e ingleses, foi o primeiro dos processos usados para chegar á reconciliação. Um ano mais tarde já as negociações corriam directamente entre Londres e S. Petersburgo, e a 31 de agosto de 1907 era assinado nesta capital, entre os dois seculares adversarios, o tratado que assegurava o acôrdo asiatico por meio da resolução de todas as questões existentes, relativas á Persia, ao Afghanistan, ao Tibet e ao Golfo Persico.

Aplacadas assim as dificuldades existentes, nos dias 10 e 11 de junho de 1908 o rei Eduardo VII e o Czar Nicolau II encontravam-se em Revel, sendo acompanhados, o primeiro por Sir Charles Hardinge, representante do *Foreign Office* e o segundo por M. Isvolski, ministro dos negocios estrangeiros. A cordialidade das palavras publicamente trocadas entre os dois soberanos foi geralmente considerada como a demonstração formal de uma nova orientação politica da Russia. Efectivamente, tendo liquidado pelo modo que fica exposto os seus negocios no Extremo Oriente, foi desde então na Europa, na peninsula dos Balkans, no teatro tradicional dos seus grandes triunfos militares e diplomaticos, que ela passou a exercer a sua actividade.

Na Inglaterra não foi, desde logo, compreendida a importancia do acto realizado pela iniciativa do rei Eduardo, mas a acção do tempo conseguiu, e a lição dos factos demonstrou por mais de uma vez, a vantagem de se haver constituido na Europa um novo grupo de potencias, que se acordou denominar

Triple Entente, que obrigava a conter por algum tempo em justos limites a insaciavel ambição alemã.

A politica, que fica apontada, foi sempre seguida pelo rei Eduardo com tal habilidade e tão especial tacto, que não só Lord Lansdowne, como Sir Edward Grey, successivos ministros dos negocios estrangeiros durante o seu reinado, reconheceram, seguidamente ao seu falecimento, que nenhum outro monarca havia cumprido mais fiel e religiosamente do que ele a regra constitucional que—«manda fazer pelo *Foreign Office* o trabalho do Rei em materia de politica estrangeira».

A quem quizer acompanhar reflectidamente as variantes da politica inglêsa no derradeiro quarto do ultimo seculo não deixará de causar pasmo o vê-la brusca e sucessivamente anti-francêsa, anti-russa e anti-alemã.

O facto não é para surpreender, dados os caracteres da mentalidade nacional, mas um distincto diplomata francês, M. René Millet, explicou-o bem satisfatoriamente. Por mais contradictoria que a Inglaterra pareça nos seus actos successivos, ha sempre perfeita unidade e nitidez no fim, que a anima, que é a grandeza do Imperio. Jamais ela obedece aos impulsos do coração, quando estes prejudicam os seus interesses. Tendo a recear successivamente o progresso dos francêses na Africa, dos russos na Asia e a concorrência dos alemães no mundo inteiro, defendeu-se sempre desses perigos, evolucionando devidamente no jogo de ambições, que separaram as potencias. Seguiu ela impertubavelmente o seu caminho, mudando de amigos, mas nunca daquele proposito patriotico. As alianças e acordos, que celebrou, representaram para os inglêses apenas um meio para resolverem as questões nacionais, sendo estas sempre o fim, que os animou.

Não era que esperar procedimento diverso, quando os seus interesses maritimos e comerciais lutavam desesperadamente contra o assedio vigoroso, que lhes era feito pela Alemanha.

Ja se disse com notavel propriedade, e só podemos repeti-lo neste momento, que embora o Rei Eduardo VII houvesse reinado apenas nove anos, se pôde assegurar que ele continua ainda a reinar, senão pessoalmente, por virtude de acção politica, que concebeu e movimentou com aquella orientação,

e sem a qual não é arriscado o assegurar que muito diferentes haveriam de ser os resultados da guerra presente, porquanto a Alemanha teria conseguido sem maior dificuldade realizar grande parte das suas omnipotentes ambições.

General MORAES SARMENTO.



TRANSPORTES NO SUL DE ANGOLA

Recordando...

Num pequeno alto dos nossos trabalhos lêmos ha dias, nos jornais, que os nossos valorosos soldados deslocando-se do seu forçado acantonamento nos Gambos haviam avançado para o Humbe e Dongoéna.

Cheios de justificável alegria por tão grata noticia, pensámos muito no nosso Sul de Angola, nas numerosas fôrças que ali temos, e logo nos acudiu ao espirito a lembrança das dificuldades extraordinarias com que devem ter lutado aquêles que têm a seu cargo a manutenção de tão importantes contingentes.

Comparámos, *in mente*, 1907, o Cuamato, com a sua "coluna forte de 1.800 espingardas" com os milhares de homens que hoje por lá servem. Lembrámo-nos das enormes e variadas contrariedades de então, pensámos nas de hoje e, como, entretidos, prolongassemos o alto pensámos mais que...

*

*

*

Em 1907, e ha quanto tempo nisto se pensava, foi organizada uma coluna de operações destinada a entrar e ocupar as terras de além Cunéne que, pelos tratados internacionais, nos haviam cabido na partilha do continente africano.

Se as tentativas anteriôres haviam falhado, (e não vêm ao caso os porquês) é certo que désta feita a coluna se desempenhou da sua missão, como é de muitos sabido.

Menos de 2.000 homens que em meados de Maio se haviam concentrado no planalto, eram em 12 de Novembro obrigados a separarem-se porque lhes faltava que comer...

*

* *

E porquê? Qual a origem dessa não prevista situação? Inércia, desleixo de quem tinha á sua conta o serviço de subsistências?

Justiça a quem de direito, e sempre. Nada disso. Sem elogios, que os não sabêmos fazer, e sem cumprimentos que nos não estão no habito, o certo é que todos os que a seu cargo têm, lá longe, o cuidar de nós o fazem, sem excepção, de fórma que poderão, talvez, ser igualados, mas não acreditamos que excedidos.

*

* *

Quem desembarcásse em 1907 em Mossamedes, lindissimo porto e formósa vila, enxergava na curva sul da baía o ancoradouro e, a entestar com a Alfandega, e numa ponte que, junta a outra que na curva norte, no Sáco de Giraúl se destinava ao serviço dos caminhos de ferro, resumidos pode dizer-se, os serviços do porto.

Os desembarques faziam-se pela Alfandega e depois de muitas e variadas manobras de guindastes fraquissimos, de pessoal insufficiente e do resto, a carga (e só dessa nos ocupamos) era armazenada, como era possivel, para a seu tempo seguir ao seu destino.

*

* *

Se quizessemos, uma vez posto o pé em terra, seguirmos para o interior, ou tomaríamos pela velha estrada á base da Chela, a pé, de carro boer, ou de tipoia, para depois subirmos a serra galgando-o pelo Chácuto, se pretendessemos alcançar a Chibia, pela portéla da Bibála, se quizessemos ir ao Lubango, ou pelo Bruco se necessitassemos chegar á Humpata, mas, em qualquer das hipoteses, dispostos a vencer um desnivel de 2.000 metros, rapido e quasi a prumo, ou então aproveitariamos o caminho de ferro até ao quilometro 73 e daí, apanhando a carreteira, marchariamos ávante como se tivéssemos começado a pé, de carro boer, ou de tipoia, a nossa viagem.

*

* * *

E como era interessante o percurso, duma ou doutra fôrma!
Que variedade de aspectos, de paisagens! Que flora exuberante! Que esplendurosos escenarios!

Desde o litoral até Campangombe, Bibala ou Chácuto, o terreno é baixo desdobrando-se, aqui e além, em pequenas lombas e cômoros de ligeiro relêvo.

Areento á saída de Mossamedes, árido no Giraúl, onde apenas, de largo em largo, afluía uma raquitica vegetação, começa, nas alturas da Pedra Grande e á medida que nos aproximamos da serra, a cobrir-se, cada vez mais, de verdura intensa e luxuriante. E, não obstante, água (com que tristeza o pensamos!) nem um fio! Se alguma desce lá do alto logo desaparece na areia das terras baixas, para desconhecido destino!

De subito depara-se-nos uma mole granito-calcárea, soberba e magestosa, como que um marco miliario colossal, especie de barreira entre os 100 quilometros que vimos de arrastadamente percorrer e o *interland*, tão vasto que, pioneiros de Africa ha tanto, ainda o não percorremos todo!

Tudo mudou agora. Encanta-nos o olhar surpreendido a risonha paisagem verdejante, onde palmeiras e fetos gigantes-cos, trepadeiras multicôres, cipós de formas extravagantes se desenvolvem num conjunto formidável, nêssa desordem artistica de que só a natureza possui o segredo. A agua rumoreja por todos os lados e regatos cristalinos cortam o solo como serpentes niqueladas. Hortas, pomares, um pouco do Portugal que deixámos muito longe, pedaços de Cintra, trechos do Bus-saco, tudo nos prende os olhos embevecidos, nos enebria e convida a descançar um pouco, cobrando alento para trepar ao extenso plató de mais de 2.000 quilometros quadrados de área,—a zona dos climas aptos á colonisação—que suavemente vai descendo até ao Cunéne que, se por muito tempo o oasis delicioso nos não prender com os seus encantos, vamos alcançar em breve.

*

* *

Emquanto descansamos, porem, á mistura com outros pensamentos vem-nos á ideia que a Chela faz parte da comprida cordilheira que partindo da Lunda, atravessa Benguela e vai acabar como começou, docemente, nos areais da Damaraland, tendo-se aberto no seu percurso, de centenas de quilometros, vezes sem conto para dar passagem a inumeros cursos de agua e para nos facilitar o acesso, pelas suas portélas, ao planalto que a acompanha; que o terreno, na descida dôce para o Cunene, é nuns pontos silicioso, noutros formado de argila, cortado de numerosos rios, ribeiros e riachos, coberto a miudo de densos matagais, de enormes manchas de arvoredos, o que tudo concorre para a dificuldade de transito mórmente quando o sol, no seu giro imutavel, deixa a terra mergulhada nas trevas.

Descançámos já. Vamos, subida a serra, pernoitar ao Tchilinguiro.

E as cargas? Quando e como chegarão até cá?

Custou-nos tanto a trepar!

*

* *

O caminho de ferro de Mossamedes, cujos trabalhos iniciais datam de 1888, começou a construir-se em 1905, depois do desastre do Cunene, e destinava-se, principalmente, *a assegurar os transportes e abastecimentos militares para projectadas operações que teriam por fim vingar o ultraje sofrido.*

De 0^m,60 de bitola (embora tudo esteja preparado para receber linha de 1^m), avançou sempre vagarosamente e quando em 1907 foi necessario utiliza-lo tinha 73 quilometros de extensão, apenas. Era por essa linha, e nêsse percurso, que se faziam os transportes no primeiro troço da *zona do interior.*

O material circulante era deficiente e nem todo podia ser utilizado por carecer de frequentes reparações, que não sendo o pessoal demasiado demorariam muito, de noite não se viajava e, acresce que, apenas circulavam na linha seis máquinas (algumas ainda da construção) o que tudo junto á necessidade

de se prover ás exigencias da vida do planalto, resultava uma enorme morosidade de transferencia das cargas da *estação do interior* para a do quilometro 73, *de transição*, de forma que não deveriam transportar-se diariamente, em media, mais de vinte e cinco toneladas para a colúna.

*

*

*

Chegada á *estação de transição* a carga era baldeada para carros boers, pesadas viaturas puxadas por *espanas* de dez ou doze juntas de bois que, pachorrentamente, transportavam duas toneladas de cada vez procurando chegar ao Lubango dentro dos nove dias dos seus contractos.

*

*

*

O planalto, nêsse tempo, dispunha de umas quatrocentas viaturas deste tipo que assim poderiam carregar na estação terminus cerca de oitocentas toneladas que levariam ao Lubango no praso já assente, poriam nos Gambos cinco dias depois, chegando ao Humbe nos ultimos dias da semana seguinte, a não sobrevirem contrariedades.

*

*

*

Subida a Chela e chegados os carros ao planalto eram expedidos imediatamente para o Cunéne, — pequena etape de uns 296 quilometros, — atravez uma região falha de aguas e pela velha e mal conservada carreteira que saindo do Lubango, vai pela Huila, Chibia, Chaungo, Quihita, Gambos, Cahama, Chicusse e Catequero ao Humbe.

Este percurso, adicionado aos quilometros já percorridos e aos que ainda seria necessario transpôr para chegar ao fim, prefazia um total de 445.000 metros que, segundo o estipulado, deviam ser vencidos em vinte e dois dias, contados da *estação de deposito*, no quilometro 73 do caminho de ferro, ao *posto principal* do Humbe, com o carro carregado. O certo é,

porém, que vimos chegar muitos carros com 45 dias de viagem e que alguns nunca chegaram ao seu destino por terem encahado no caminho!

*

* *

Deve notar-se que os transportes começaram muito antes de a coluna chegar á Africa.

De 1906 até então não se descansára. Na longa linha organizada com grande antecedencia escalonaram-se os *postos de etape*.

Na *Zona do interior*, que terminava no Lubango, tinham-se estabelecido *depositos de reunião* em Mossamedes. Ao kilometro 73 da linha ferrea havia-se fixado a *estação de deposito*, onde os carros recebiam os volumes que levavam até á *testa de etape*, no forte Roçadas.

Na *Zona da retaguarda*, Lubango ao Cunene, haviam sido estabelecidos *depositos centrais de etapes* na Chibia e Lubango, e na grande carreteira Lubango-Humbe, de que já falámos, estavam escalonados os *postos principais de etapes* na Quihita, Gambos, Cahama, Tchipélongo e Humbe, separados entre si cerca de três dias de marcha e ainda, nos intervalos dêles, uns doze *postos de etape* á distancia média de um dia de viagem.

Em todos estes postos existiam já armazenados muitos generos e quando os percorremos não achamos falta do necessario para dar de comer aos soldados. Se não fôra a muita falta de agua (e quando a havia era tão má!) que por vezes nem para uma companhia chegava, diriamos mesmo que nada faltava.

*

* *

Concentradas as praças no Cunéne ainda pelo caminho ficaram carros e carros de viveres, polvora e vario material, e logo que tivemos o que foi julgado indispensavel marchámos para o interior. Depois receberiamos o resto, estava a chegar!

Por lá andamos quanto foi preciso e logo que regressados, depois de batidos completamente os cuamatos e os seus alia-

dos, pretendia o glorioso comandante bater o Evale, ou mais propriamente ocupá-lo, para o que não teria sido necessario disparar um tiro dado o ascendente moral que a coluna havia conquistado, foi esta dissolvida porque, tendo-se procedido a um balanço, se viu que havia apenas bolacha e vinho para quatro dias e os restantes generos para quinze!

O serviço de transportes, apesar de cuidadosamente organizado, não lograra fazer chegar ao Cunene até outubro o necessario para que uma coluna tão reduzida pudesse continuar ali a viver!

*

* *

E o serviço fizêra-se na epoca melhor, quando não ha chuvas e, portanto, quando as carreteiras não são pantanos, quando os rios não são torrentes impetuosas difíceis de vencer, quando o gado tem capim para o seu sustento e quando os homens melhor suportam o clima depauperante das regiões africanas.

*

* *

Tudo o que fica dito vem a proposito de havermos pensado muito nas dificuldades com que devem ter lutado os nossos camaradas que hoje percorrem os mesmos caminhos que já percorrêmos.

*

* *

O caminho de ferro avançou, não ha duvida. Está já em Bela Vista, uns 47 quilometros mais adiante, e muito perto de Quilemba, a pouco mais de uma legua. De Quilemba ao Lubango serão umas quatro leguas, aproximadamente, de forma que a longa viagem de nove dias (quilometro 73—Lubango) fica reduzida a dia e meio. Mas, (e ainda no nosso tempo) o numero de carros boers diminuiu sensivelmente, podendo computar-se, por excesso, em trezentos os que devem existir no planalto. Como transportar toda a carga que é necessária?

Produzirá o caminho de ferro, o que não cremos, as sufi-

cientes viagens e terá material que chegue para triplicar a tonelagem que então transportava?

Poder-se-hão pôr lá em cima (e não contemos com as reservas e todo o material limitando-nos, unicamente, ao que seja "comer") as trinta toneladas diárias de que precisam os nossos 7.000 soldados com os seus 2.000 solípedes? E o planalto? Os colonos? Tudo aquilo que come? Como vão para lá os generos?

E os milhares de pretos da construção do caminho de ferro (uns 7.000, creio) como serão diariamente abastecidos das 7 toneladas de viveres de que carecem?...

E o resto?...

*

* *

E vamos pensando, ainda, como será interessante lêr-se o relatório final do serviço de etapas da coluna que está operando no sul de Angola. Porque... é fácil, e é comodo, disreter sobre coisas de Africa, pontificar perante um auditorio ignorante do que ali se passa, de como ali se vive e sofre, desconhecedor das dificuldades e atritos que surgem a cada passo obstando á execução dos mais bem combinados planos, desmentindo as previdencias dos mais entendidos e experimentados...

O que pode parecer imprevidencia, erro, desfalecimento, visto cá de longe, onde não ha negros boçais, indolentes, supersticiosos, que é preciso conduzir e excitar como animais remissos, onde não ha a sêde que tortura, a febre que prostra e mata, onde não é necessario talhar á força de braço a estrada que se ha de percorrer, pode, muita vez, ter origem bem diferente da que lhe atribuem, no comodo remanso dum gabinete, os que das terras de Africa apenas conhecem os mapas bizarramente coloridos...

J. DE MELO VIEIRA

Tenente de infantaria

A mobilização do exercito da Republica

Uma das grandes vantagens da actual constituição organica do nosso exercito, consiste, sem duvida, na simplificação que dela resulta para a mobilização das unidades, quem nos trabalhos preparatorios dessa complexa operação, quer na propria execução desta, quando decretada a convocação extraordinaria dos militares licenciados.

Só poderá contestá-lo quem obstinadamente queira persistir na sua fidelidade á rotina ou quem, por nefasta obsecação de espirito, só pretenda pôr em fóco os inconvenientes da actual organização, negando-se a reconhecer-lhe os mais evidentes beneficios.

Constituidas as unidades, tanto quanto possivel com elementos regionais, segundo o actual sistema de recrutamento e de licenciamento¹ das praças e levada ao maximo, desde o tempo de paz, a aproximação dos efectivos das unidades principais — os regimentos de infantaria — pela cuidada e racional divisão territorial militar, baseada actualmente, com o possivel rigor, na densidade da população das diversas regiões do país, torna-se dispensavel o trabalho gigantesco e porventura improficuo que anteriormente realizavam os quartéis generais e o Estado Maior do exercito, na previsão dos transportes, mais que problematicos, de homens que na ocasião da mobilização teriam de marchar. . . de Bragança para Tavira e de Faro para Valença, com o fim de igualar matematicamente os efectivos dos corpos mobilizados.

A conservação dos militares licenciados no efectivo das unidades onde têm os seus registos e onde hão de apresentar-se em caso de mobilização, durante os dez anos sucessivos da

¹ V. art. 487.º da lei organica do exercito (O Ex. n.º 11 de 1911) e a circular n.º 376 de 6-4-912 da Rep. do Gabinete do M. da Guerra (O. Ex. n.º 4 de 1912) que esclarece aquele artigo.

sua permanencia no 1.º escalão do exercito (tropas activas), dispensou a existencia da entidade *distrito de reserva* que anteriormente servia de intermediario entre o regimento e o *reservista*, poupando-se consequentemente toda a sóma de trabalho burocratico que tal sistema originava.

A propria intervenção official das autoridades civis, no acto da mobilização deve ficar consideravelmente reduzida, limitando-se a sua missão, quasi exclusivamente, a mandar afixar os editais de convocação extraordinaria, que os militares licenciados não deixarão de respeitar e cumprir tão prontamente como terão acatado e cumprido, durante alguns anos sucessivos, os editais que os convocaram para as escolas de repetição.

E o habito, já então inveterado nos militares licenciados, de se apresentarem anualmente nas suas unidades para aqueles exercicios, contribuirá, por certo, para que eles marchem a apresentar-se igualmente, sem hesitação nem demora, quando afixado o edital da convocação extraordinaria, dispensando-se, por esse facto, os *quadros de conduta* e todas as mais disposições que o Regulamento de mobilização previa e que eram realmente inevitaveis quando o soldado *reservista* tinha perdido por completo, durante longos anos, o contacto com o seu regimento, ou quando era destinado, pelo plano de mobilização, a um corpo diferente daquele em que antes tinha servido.

E' que, na verdade, o *licenciado* de hoje não tem a menor semelhança com o *reservista* de outros tempos.

Emquanto o *reservista* era um simples cidadão com obrigações militares que só readquiria os seus direitos e deveres de soldado desde que era incorporado na unidade a que o destinavam¹, o *licenciado* de hoje é um soldado autentico, que tem o seu regimento, que tem o seu numero e o seu lugar marcado na unidade a que pertence, e que apenas, em vez de se achar no quartel como os seus camaradas do quadro permanente, se encontra em casa, no gozo de uma licença ilimitada que interromperá logo que se torne necessario ocupar o seu posto de honra.

¹ Só desde esse momento ficava sob a alçada do Codigo de Justiça Militar e do Regulamento disciplinar do exercito (organização de 1899).

Bastam os factos que deixamos apontados para comprovar a incontestavel simplificação que da nova lei organica resultou para os processos de preparação e execução da mobilização do exercito, regulamentados em 1906.

Em plena vigencia desse regulamento tivémos ocasião de colaborar durante três anos consecutivos, nos trabalhos de preparação da mobilização, elaborados na antiga Direcção geral do Serviço do Estado Maior. Seguidamente, em serviço na nossa arma, tivémos ocasião de estudar a preparação da mobilização da bateria que comandámos, já depois de vigorar a actual organização do exercito. E posteriormente, proporcionou-nos o acaso, no comando interino dum grupo independente, ocasião de cuidar da preparação da mobilização desta unidade.

Falta-nos, pois, apenas, para termos percorrido todo o teclado da mobilização, colaborar directamente nos trabalhos que competem aos quartéis generais, trabalhos que só agora vamos ter ocasião de realizar por dever do cargo que actualmente desempenhamos; mas essa falta é suficientemente suprida pelo conhecimento minucioso que, no Estado Maior, travámos com tais trabalhos, que forçoso era compulsar e examinar meticulosamente, para a elaboração do plano geral de mobilização do exercito.

Temos, pois, obrigação de conhecer o assunto, por experiencia e estudo proprio, melhor que uma grande parte dos officiais arregimentados cuja cooperação em tais trabalhos tem sido muito mais restrita. E daí o nosso arrojo de apresentar algumas considerações, de character práctico, sobre as condições da preparação da mobilização nas unidades, em harmonia com a actual constituição organica do exercito, considerações que, porventura, poderão ter alguma utilidade para aqueles dos nossos camaradas que forem menos experientes na materia.

Referir-nos-hemos particularmente á móbilização da bateria e do grupo de baterias de artilharia de campanha, sendo, porém, evidente que as mesmas considerações são applicaveis, *mutatis mutandis*, ás simples unidades activas das outras armas e serviços do exercito.

*

* *

A preparação da mobilização da bateria, consiste na elaboração e conveniente arrumação dos documentos constantes

do *quadro I*, onde se indicam os respectivos modelos e as disposições regulamentares que os exigem ou justificam.

Analisemos rapidamente cada um desses documentos.

1) *Mapa diario da força*.—Não se refere o texto do Reg. Mob. ao mapa diario das unidades, mas a ele aludem as *instruções gerais* que constituem a primeira pagina da *Agenda de mobilização* (modelo n.º 32 do Reg. Mob.).

Com efeito, hoje principalmente, desde que cada unidade conta, no seu efectivo, com todos os homens que devem constitui-la em pé de guerra, dos quais uns se encontram no quartel e outros, a maioria, se acham em suas casas prontos a apresentar-se á primeira voz, o *mapa da força* constitue realmente o principal documento da mobilização da bateria, porque deve indicar, dia a dia, o que nela existe, em pessoal, e o que lhe falta para completar o seu efectivo de mobilização.

Estava longe de satisfazer a este fim o modelo n.º 1 (ou 2) que primitivamente acompanhou o *Regulamento geral do serviço do exercito* na 2.ª parte — Serviço interno — publicada na O. Ex. n.º 15 (1.ª serie) do ano findo. Posteriormente rectificado, permite agora aquele modelo, conhecer o estado diario de mobilização da bateria, pela simples inspecção dos numeros nele escriturados.

Podia-se, talvez, ter reduzido o seu excessivo comprimento a pouco mais de metade, se tivessem sido suprimidas as 22 (!) colunas onde são discriminados os diversos *impedimentos*, e que nos parecem dispensaveis visto essa discriminação ser repetida no verso do mapa, e se fossem igualmente discriminadas no verso as diversas *diligencias* a que o modelo destina 13 colunas.

Reduzidas essas 35 colunas apenas a duas onde se indicasse a totalidade dos impedidos e das diligencias, ficaria o mapa mais manuseavel, vantagem de grande apreço para quem o escritura e para quem tem de o compulsar, e em nada seria prejudicada, parece-nos, a clareza e o desenvolvimento das suas multiplas indicações, restando ainda no verso espaço sufficiente para as *propostas*, *pretenções* e *punições*, que diariamente não são numerosas.

Abstraindo, porém, desse pequeno defeito e de qualquer outro aperfeiçoamento de que porventura seja susceptivel, o

mapa diario da força, actualmente regulamentar, fornece a respeito do *peçoal*, assim como do *animal* da bateria, os esclarecimentos necessarios relativamente aos efectivos de mobilização desta unidade e constitue o documento primordial, a base fundamental de todos os trabalhos de mobilização, motivo por que a sua elaboração deve merecer especiais cuidados e a atenção constante dos comandantes de bateria.

Vem aqui a pêlo lembrar a estes nossos camaradas a conveniencia de chamarem a atenção dos comandos dos seus grupos logo que tenham excedidos os efectivos de guerra das suas unidades, a fim de provocarem a transferencia oportuna desses excedentes quer para outras baterias, quer para as secções de munições, quer, finalmente, para outras unidades, como prevê, para certos casos, a Circular n.º 376 de 6-4-912 da Rep. do Gab. do M.^{rio} da Guerra ¹.

2) *Relação dos officiais e praças que devem passar á bateria de deposito no acto da mobilização.*—Tambem o Reg. Mob. não se refere expressamente a esta relação, mas depreende-se do art. 31 (3.^a Parte) a conveniencia de que cada unidade a tenha preparada desde o tempo de paz, preenchendo-a com as indicações que antecipadamente podem ser obtidas (parte final do art. 31) e completando-a, no acto da mobilização, com a enumeração dos que, por circunstancias de momento (art. 31 b), não possam marchar para campanha.

O *modelo I* que propomos e temos adoptado, parece satisfazer, com a maior simplicidade ao fim a que é destinado.

3) *Relação das praças a promover ao posto immediato.*—Exigida pelo art. 30.º do Reg. Mob., subsiste ainda a necessidade desta relação, onde serão mencionadas as praças que, satisfazendo ás condições de promoção ao posto immediato, exigidas pelo Regulamento de promoções (O. Ex. n.º 4 de 1913), não

¹ Esta circular, publicada na O. Ex. n.º 4 (1.^a serie) de 1912 (pg. 170) e destinada especialmente a esclarecer a doutrina do art. 487.º da lei organica do exercito, foi transcrita em parte (o n.º 6.º relativo ás praças da *reserva*) no actual Regulamento geral—4.^a parte, art. 39.º—(O. Ex. n.º 16 (1.^a serie) de 1914). Comquanto não encontremos transcritas no mesmo Regulamento as disposições do n.º 5.º, a que especialmente aludimos acima, consideramo-las em vigor, por não nos constar nem ser provavel que tenham sido revogadas.

tenham sido promovidas para os quadros permanentes ou milicianos por não se terem dado as circunstancias em que, nos termos do mesmo regulamento, devem realizar-se tais promoções.

Na mesma relação devem também ser inscritos os sargentos-ajudantes que satisfaçam ás condições legais de promoção a alferes, promoção que se tornará necessaria, no acto da mobilização, nas armas e serviços onde não haja oficiais milicianos em numero suficiente para completar os efectivos de guerra das diversas unidades e formações.

Esta relação, para a qual adoptámos o *modelo II*, é entregue pela bateria, nos ultimos dias de dezembro, na secretaria do grupo, onde será completada com a indicação das unidades a que serão destinados cada um dos promovidos, segundo as necessidades da mobilização. Desta distribuição pelas unidades será dado, oportunamente, conhecimento ás baterias.

A mesma relação será transcrita na *Agenda de mobilização* na folha a esse fim destinada (pag. 748 do Reg. Mob.).

4) *Folha de matricula das praças*. — As folhas de matricula das praças, segundo o Reg. Geral em vigor (4.^a Parte — art. 11.^o) existem, no tempo de paz, na secretaria do grupo, onde são escrituradas. Devem, porém, no acto da mobilização, ser entregues ás baterias as das respectivas praças, das classes a mobilizar, se não fôr superiormente revogada a disposição — talvez inconveniente — do art. 14.^o do Reg. Mob., segundo a qual aquelas folhas fazem parte do arquivo da mobilização da bateria.

Não vemos, realmente, a vantagem de sobrecarregar o arquivo da bateria mobilizada com os maços de folhas de matricula, que em maior segurança ficariam entregues á unidade de deposito, com a qual a bateria em campanha estará, normalmente, em comunicação; e tanto mais que, segundo o art. 210.^o do Reg. Mob., cada praça transporta consigo a sua *caderneta militar*, copia fiel da folha de matricula.

Cumprindo-se o disposto no Reg. Mob., se a praça perde a sua *caderneta*, o que não será difficil, e se o arquivo da bateria por qualquer motivo se extravia, o que bem pode acontecer em campanha, perde-se por completo a biografia militar da praça; outro tanto não sucederia se a folha de matricula tivesse ficado na unidade de deposito.

E' indispensavel, sem duvida, que, no acto da apresentação dos licenciados, as folhas de matricula sejam entregues ás baterias para que nestas se verifique a identidade das praças e se lancem naquelas folhas, ao mesmo tempo que nas cadernetas, as verbas de apresentação, operações estas que seriam inexequiveis no grupo, dentro do limitado tempo que as circunstancias impõem. Mas, logo que tais operações estejam concluidas, devem as baterias, em nossa opinião, restituir as folhas de matricula á secretaria do grupo que oportunamente fará entrega delas á bateria de deposito.

Segundo o Reg. Geral (4.^a Parte — art. 11.^o) devem as folhas de matricula estar permanentemente arquivadas em pastas separadas por baterias, em cada bateria por classes de recrutamento e dentro de cada classe por concelhos e paroquias.

Parece-nos querer levar demasiadamente longe a classificação, sem vantagem alguma para o serviço e tornando complicado o arquivo sobretudo nas maiores unidades. Assim, na secretaria dum reg.^o de infantaria, com 12 companhias, supondo que em cada comp.^a só ha praças de três concelhos e que cada concelho tem em média 10 paroquias, haverá arquivadas 3.600 pastas (!) com folhas de matricula das praças das 10 classes do activo ¹.

Julgamos de toda a vantagem a arrumação das folhas por baterias e dentro de cada bateria por classes de recrutamento, mas em cada uma dessas classes poderiam as folhas ser colocadas por ordem dos numeros de bateria das praças, e tanto bastaria, a nosso vêr, para que, com o auxilio do *caderno de*

¹ Partimos da hipotese de que no regimento houve o cuidado de destinar, anualmente, a cada comp.^a recrutas do mesmo concelho, o que tem a maior vantagem não só para a mobilização como para a coesão que convém existir dentro de cada companhia, coesão muito maior quanto melhor as praças se conhecerem. No entanto, ou porque o numero de homens de um só concelho não atinja o efectivo a encorporar na companhia ou porque haja graduados de concelhos diferentes, o que é inevitavel, parece-nos que supôr em cada companhia praças dos três concelhos é já admitir um caso bastante favoravel. A média adoptada de 10 paroquias por concelho tambem nada tem de exagerada, porque muitos ha com 30 e 40 paroquias.

chamada do grupo e do *indice da bateria*, facilmente se encontrasse no arquivo a folha de matricula respeitante a qualquer praça.

Era isto, de resto, o que se achava determinado na circular n.º 80 de 6-12-911, da 3.ª Rep. da 1.ª Direcção geral da Sec.ª da Guerra, publicada na O. Ex. n.º 25 daquele ano, e que o Reg. geral não reproduziu certamente por lapso, pois de outra forma se não pode explicar a disposição quasi absurda do citado art. 11.º

A classificação por *domicilios* consta dos *cadernos de chamada*, distintos por freguezias e agrupados por concelhos, reunidos estes por D. R.; e essa classificação é inconfundivel com a que é constituída pelas folhas de matricula, agrupadas por unidades, por classes e dentro destas por numeros.

Confundir as duas classificações é pois lapso evidente, que se torna necessario desfazer de pronto.

5) *Indice da bateria*. — Apenas por incidente se refere o Reg. geral a este *indice*, geralmente usado nas baterias, como livro auxiliar, e hoje, a nosso vêr, indispensavel, como verdadeiro *caderno de chamada* da bateria.

O modelo que propomos, sob o numero III, parece-nos satisfazer a este fim, fornecendo todas as indicações indispensaveis para a convocação ordinaria ou extraordinaria dos officiaes e praças da bateria.

A sua renovação basta que seja feita de dez em dez anos, quando se renova, segundo o regulamento geral, a numeração das praças da bateria.

Com este *indice*, escriturado sempre em dia, e com os documentos a que fizemos referencia nos n.ºs 1, 2 e 3, parece-nos que fica dispendo o capitão de todos os esclarecimentos necessarios sobre a mobilização do *peçoal* da sua bateria, em qualquer occasião.

6) *Relação dos solipedes incapazes do serviço de campanha*. — Manda o art. 87.º do Reg. Mob. que esta relação referida a 31 de Dezembro de cada ano, seja entregue pelas baterias ao comando do grupo para que este não conte com tais solipedes no seu efectivo mobilizavel.

Como solipedes incapazes do serviço de campanha e que,

como tais, devem passar, no acto da mobilização, á bateria de deposito, devem considerar-se, segundo o Reg. Mob.:

- a) os que tiverem menos de 5 anos;
- b) os que, tendo mais de 14 anos ou tendo sido julgados inaptos para o serviço activo,¹ possam ainda ser utilizados na instrução (serviço moderado);
- c) os que tiverem sido julgados incapazes definitivamente, mas ainda não tiverem sido vendidos.

Temos adoptado para esta relação, o *modelo IV* que nos parece corresponder satisfatoriamente ao seu fim.

7) *Relação dos solípedes que devem ser apresentados na bateria no acto da mobilização.*—Embora todos os solípedes da bateria se encontrem registados no respectivo *Caderno de alterações* (mod. 32 do Reg. Geral), incluindo os presentes e os ausentes da fileira, parece-nos de toda a vantagem que exista na bateria uma relação, constantemente em dia, dos que se acham ausentes, compreendendo as *montadas de serviço* de oficiais estranhos á unidade, os solípedes *propriedade* de praças da unidade (na cavalaria) nos termos do art. 4.º da VI Parte do Reg. Geral e *os cedidos* a praças licenciadas nos termos do art. 35.º (e do n.º 5.º, para a cavalaria) do mesmo diploma.

Todos estes solípedes devem ser apresentados na bateria no acto da mobilização, devendo por tal motivo figurar no *mapa da força* (mod. 1 ou 2), onde as *propriedades* e os *cedidos* poderão, por exemplo, ser inscritos na coluna da soma dos licenciados mobilizaveis. E a relação que propomos e que poderá ser do *mod. V*, facilitará o verificar a apresentação, naquele momento, não só dos referidos solípedes ausentes, como ainda dos solípedes *de requisição* que a bateria teria de receber para mobilizar, e que de antemão lhe devem estar destinados, nos termos do disposto nos arts. 120.º e 124.º do Regulamento de requisições militares de 1913.

¹ O Reg. Mob. refere-se aqui á classificação feita em outubro de cada ano, como determinava o Reg. de remonta então em vigor; mas o Reg. de remonta actual (de 1911) não fixa época especial para aquela classificação, motivo por que omitimos aquela referencia.

8) *Mapa do material mobilizado.*— Este mapa (mod. 19-B do Reg. Mob.) que nas baterias se deve encontrar escriturado a lapis (art. 127.º do Reg. Mob.) e sempre em dia, desempenha, a respeito do material da bateria, o mesmo papel que o mapa diario da força, a respeito do seu pessoal e animal, isto é, indica, dia a dia, qual o material mobilizavel existente na bateria e qual o que lhe falta ou sobra em relação á *dotação a mobilizar.*

Esta dotação, determinada nos quadros da 2.ª Parte do Reg. Mob., para as diversas especies de material de cada unidade, é a que se inscreve permanentemente na coluna (1) do mapa, preenchendo-se, dia a dia, as colunas (2) (3) e (4), segundo as alterações que se forem produzindo na carga do material da bateria, completando-se o mapa nas colunas (5) e (6) por diferença entre as colunas (1) e (2), visto que os artigos *em mau estado* não são considerados mobilizaveis (Reg. Mob. — art. 109).

Cada unidade organizará, nestas condições, um mapa mod. 19-B para cada uma das classes de material que lhe são atribuidas pelo Reg. Mob. (2.ª Parte). Assim, por exemplo, cada uma das baterias do grupo a cavalo tem de organizar oito destes mapas, correspondendo cada um deles a cada um dos quadros n.ºs 92 a 99 do Reg. Mob. (2.ª Parte).

Em cada um deles serão inscritos os diversos artigos de material *precisamente pela ordem e classificação em que se encontram naqueles quadros*, designando-os conforme as nomenclaturas em vigor. A exigencia que sublinhamos, não é de mero capricho, mas uma necessidade imprescindível para não dificultar o trabalho ulterior, já de si complexo, dos Q. G. e do E. M. do Ex.º

As ordens rigorosas ultimamente emanadas do Arsenal do exercito e constantes, na sua maior parte, do *Boletim* n.º 4, do mesmo arsenal, correspondente ao mês de Junho de 1913, tendentes a regularizar as cargas de material de guerra das unidades, dotando-as com os artigos completos estritamente necessarios para a sua mobilização, devem facilitar consideravelmente a elaboração destes mapas, até ha pouco bastante complexa, pela quantidade de artigos que havia em carga ás unidades, uns incompletos, outros em sobra relativamente ás suas dotações a mobilizar.

Os mapas ^m/19-B são entregues anualmente na secretaria do grupo, referidos a 31 de dezembro, e são restituídos às baterias logo que o comando do grupo os tiver utilizado para a elaboração dos seus mapas (^m/19-A).

9) *Carga do material não mobilizavel.* — A carga do material que, por não ser incluído nos quadros da 2.^a Parte do Reg. Mob., não é mobilizavel e deve portanto ser entregue á bateria do deposito no acto da mobilização, deve estar, em cada unidade, constantemente em dia (Reg. Mob. art. 126.^o).

Esta carga é organizada segundo as disposições da alinea *y*) do n.^o 34.^o do citado Boletim n.^o 4 do Arsenal do exercito, (rectificada no n.^o 14.^o do Bol. n.^o 3 de 1914) e só será entregue á unidade de deposito, com o material respectivo, na occasião da mobilização.

Á mesma unidade de deposito será igualmente entregue o material que figurar *em mau estado* nos mapas ^m/19-B e que por esse facto não faz parte da *colecção de campanha* (Reg. Mob. art. 109.^o).

10) *Agenda de mobilização.* — Na *Agenda de mobilização* (mod. n.^o 32 do Reg. Mob.) reúne cada bateria todos os dados de que carece para a sua mobilização, em pessoal, animal e material.

Claro está que só pode ser completamente escriturada pela bateria, depois de recebidos do comando do grupo todos os elementos para isso necessários (Reg. Mob. art. 39.^o, 92.^o e 132.^o).

Ficarão então descritos minuciosamente na *agenda* todos os pormenores das operações da mobilização da bateria, em harmonia com as disposições do plano de mobilização do grupo e com as ordens do seu comandante.

A *agenda* constitue, portanto, o documento mais importante e completo, a synthese, por assim dizer, da preparação da mobilização da bateria, e a base da sua execução, motivo por que deve merecer, do comandante desta unidade, a maior atenção e o mais assiduo cuidado.

11) *Caderno de campanha.* — Entre os varios documentos que, desde o tempo de paz, devem existir no arquivo de mo-

bilização da bateria, figura o *caderno de campanha* (Reg. Mob. art. 140.^o), o qual deve ser escriturado a partir do primeiro dia de mobilização, depois de encerrados e entregues na secretaria do grupo os diversos registos e documentos do tempo de paz que aquele caderno substitue (Reg. Mob. art. 208.^o).

O *caderno de campanha* cuja escrituração se regula pelas instruções que constam do verso da propria capa (Reg. Mob., pag. 770), começa a ser escriturado na ocasião da mobilização, registando-se-lhe no capitulo I (correspondente ao antigo *caderno de alterações*) os numeros e nomes dos officiaes e praças que ficam constituido a bateria mobilizada (V. *Instruções gerais* da Agenda de mobilização, pg. 744 e 745 do Reg. Mob.).

12) *Impressos de mobilização*.— Finalmente, do arquivo da bateria fazem parte os impressos necessarios para a mobilização, tanto do pessoal, como do animal e material, parte dos quais devem existir desde o tempo de paz, adquirindo-se na ocasião os necessarios para completar a colecção (Reg. Mob. art. 140.^o).

Esses impressos acham-se relacionados na primeira parte do Quadro n.^o 362 do Reg. Mob. (2.^a parte), a que deverão ainda acrescentar-se os *mapas periodicos das perdas, modelo III-A do R. C.* (2.^a parte—Instruções para as diversas armas), que, certamente por lapso, ali não foram mencionados.

Não fixa o Reg. Mob. o numero de exemplares de cada modêlo que devem constituir a *colecção*, que assim fica ao critério dos comandantes determinar, tendo em vista o maior ou menor consumo que, em virtude da sua aplicação, cada um desses modêlos, deverá ter em campanha.

Tais devem ser, em resumo, os elementos de preparação da mobilização da bateria ou das unidades suas similares.

Num proximo artigo, nos ocuparemos da preparação da mobilização do grupo de baterias.

LUIZ A. F. MARTINS
Cap.

Quadro I

Mobilização da bateria de campanha

DOCUMENTOS	Referencia			Data	Destino
	Regulamento	Art.	Mod. (a)		
Pessoal :					
1) Mapa da força da bateria	Reg. geral 2. ^a parte	5	1 e 2	Diario	Secr. do grupo
1) Relação dos oficiais e praças que devem passar á bateria de deposito	Reg. mob. 3. ^a parte	31	I	Da mobilização	Idem
3) Relação de praças a promover em caso de mobili- zação	Idem	30	II	31 de dezembro	Idem
4) Folhas de matricula das praças	Idem	140	—	—	—
4) Folhas de matricula das praças	Reg. geral 4. ^a parte	11 e 12	21	-Em dia	(b)
5) Indice do pessoal da bateria	Reg. geral 6. ^a parte	22-b)	III	Idem	Faz parte do ar- quivo da batr.
Animal :					
1) Mapa da força da bateria	Reg. geral 2. ^a parte	5	1 e 2	Diario	Secr. do grupo
6) Relação dos solípedes incapazes do serviço de cam- panha, que devem passar á bateria de deposito ..	Reg. mob. 3. ^a parte	31 e 87	IV	31 de dezembro	Idem
7) Relação dos solípedes que hão de ser apresentados no acto da mobilização	Reg. geral 6. ^a parte	35	V	Em dia	Faz parte do ar- quivo da batr.
Material :					
8) Mapa do material mobilizavel e do necessario para a mobilização	Reg. mob. 3. ^a parte	127	19-B	31 de dezembro	Secr. do grupo
9) Carga do material não mobilizavel, que deve pas- sar á bateria de deposito	Idem	126	(c)	Em dia	Secr. do grupo no acto da mob.
Arquivo :					
10) Agenda da mobilização	Idem	39, 92 e 132	32	(d)	Fazem parte do arquivo de mo- bilização da ba- teria.
11) Caderno de campanha	Idem	140 e 208	33	Da mobilização	
12) Colecção de impressos	Idem	37, 92 e 131	(e)	—	

a) Os modelos numerados em algarismos romanos não são regulamentares.

b) Segundo o Regulamento geral, estas folhas são arquivadas na Secretaria do grupo onde são escrituradas.

c) Esta carga deve ser organizada conforme determina o n.º 34-y) do *Boletim do Arsenal do Exército* n.º 4 de 1913.

d) É escriturada depois de recebidos do comando do grupo todos os elementos para isso necessários, segundo o disposto nos art.º 39, 92 e 132 do

Regulamento Mob. (3.^a parte).

e) Conforme o quadro n.º 56: da 2.^a parte do *Reg. Mob.*

Formato : papel almaço

MOD. I

..... Grupo **Regimento de art. n.º***Bateria**Mobilização em 19.....**Pessoal*

Relação dos oficiais e praças da bateria que devem passar á bateria de depósito

N.ºs	Postos	Nomes	Motivo da transferencia (a)

Quartel em, de de 19.....

O comandante da bateria

(a) Indicar sumariamente o motivo que justifica a passagem do oficial ou praça á bateria de depósito, nos termos da alinea a) do art. 31.º do Reg. Mob.

Formato : papel almaço

MOD. II

..... Grupo **Regimento de art. n.º***Bateria**Mobilização em 19.....**Pessoal*

Relação das praças a promover em caso de mobilização

N.ºs	Postos	Nomes	Postos a que serão promovidas	Condições de promoção (a)	Unidades a que são destinadas (b)

Quartel em, de de 19.....

O comandante da bateria

(a) Indicar sumariamente as condições que justificam a promoção proposta.

(b) Esta coluna é preenchida no comando do grupo, conforme a distribuição feita (Reg. Mob. — art. 30.º).

Formato: papel almaço, folha aberta

MOD. III

Grupo

Regimento de artilharia n.º

Bateria

Índice do pessoal da bateria

Anos de 19 a 19

Numero	Posto	Nome	Classe	Domicilio			Entrada na bateria			Convocações e revistas (b)	Ausências (c)	Saída da bateria			Observações
				Concelho ou bairro	Paróquia	Logar	Data	Prove-niencia (a)	Registo geral Fils.			Data	Destino (a)	Registo geral Fils.	
cm 1	cm. 1,5	cm. 5	cm. 1	cm. 2,5	cm. 2,5	cm. 2,5	cm. 2	cm. 2,5	cm. 1,5		cm. 2,5	cm. 2	cm. 2,5	cm. 1,5	cm. 3,5

a) Indicação abreviada de: *recrutado, voluntario, compelido, transferido de...*, etc.

b) Cada coluna é destinada a um ano, indicando-se pela seguinte forma as convocações e revistas:

1913	1915	1915	etc.
E. Rep.	C. Extr.	Rev.	

c) Indicação abreviada do ano e destino. Ex. 1913-Angola, 1914-Brazil, 1915-Pesca, etc. Esta indicação será escrita a lapis para ser apagada na ocasião do regresso da praça.

d) Indicação abreviada da unidade ou serviço para onde teve passagem (art. n.º 1, G. N. R., G. F., etc.), baixa do serviço, etc.

As novas viaturas do exercito

(Continuado do n.º 3 da *Revista Militar* de 1908)

Quando, em 1908, publiquei a descrição das novas viaturas do exercito, reconheci logo a necessidade de ser tambem publicada a descrição dos arreios, usados nos animais destinados á sua tracção.

O trabalho, cuja publicação é hoje iniciada ¹, corresponde pois a uma necessidade, para todos quantos, no exercito, têm de tratar a questão dos transportes por viaturas de tracção animal, tendo ainda a recomenda-lo o facto da sua grande oportunidade.

Na verdade, exactamente agora, quando tanto se cuida da instrução profissional de officiais e sargentos do nosso exercito, especialmente sob o ponto de vista do serviço de campanha, a publicação deste trabalho constitue, a meu vêr, não somente o cumprimento do compromisso, por mim contraído, para com os meus camaradas e para com o exercito em geral, e, em especial, para com os officiais do serviço de administração militar, de completar, tão breve quanto possivel, a publicação que, em 1908, havia encetado, como tambem a de contribuir, dentro dos minguados recursos de que disponho, para a difusão dos conhecimentos profissionais entre os membros da grande familia militar.

Poderão objectar-me que é tarde já para fazer tal publicação, mas, como é bem certo, que, *mais vale tarde do que nunca*, ao apresentar-vos este trabalho tenho a convicção de que, mais uma vez, fareis justiça aos bons desejos que me animam de, sempre e quaisquer que sejam as circumstañcias em que me encontre, ser util ás instituições militares do meu País e, em espe-

¹ Este trabalho foi decalcado nos apontamentos que me foram fornecidos pelo meu querido amigo e distintissimo major de artilharia Homem Teles. Os magnificos desenhos que o ilustram são trabalho do mesmo official.

cial, aos serviços administrativo-militares dos quais sou o membro de menor valor.

Eis as unicas causas que me levaram a fazer agora a publicação de um tal trabalho que, de resto, considero dever, de ha muito, estar publicado.

Tenente-coronel VASCONCELOS DIAS.

Arreios empregados na tracção das viaturas m/907

I — Estes arreios constituem seis grupos a saber:

- I) Arreio de parelha de tronco com cangalha m/907 (completo).
- II) Arreio de parelha de tronco m/907 (completo).
- III) Arreio de parelha de tronco para guiar á bolêa m/907 (completo).
- IV) Arreio de parelha de sota m/907 (completo).
- V) Arreio de parelha para carro de transporte de pessoal m/907 (completo).
- VI) Arreio á alemtejana m/907 (completo).

I) Arreio de parelha de tronco com cangalha m/907 (completo)

Partes de que se compõe o arreio :

2 — Este arreio, destinado a servir na tracção dos carros de munições de infantaria, de ferramenta de batalhão, sanitarios regimentais e nas muares de munições das companhias de infantaria, compreende:

a) *Arreio de cabeça* constando de:

Cabeçadas m/907 ¹	2
Freios m/74	2

¹ Direita e esquerda, conforme a faceira com antolho, está do lado direito ou do lado esquerdo.

Barbelas m/77	2
Guias m/902 (par)	1

b) *Arreio de carga e de tracção* constando de:

Albardões com cangalha m/907	2
Cilhas á portugêsa m/66	2
Cilhas de sobre carga m/66	2
Molhelhas m/97 ¹	2
Retranças para albardão m/907	2
Suspensorios de retrança para albardão m/907	2
Tirantes de tronco m/907 (pares) ²	2
Chicote m/902	1

Nomenclatura do arreio :

3 — Arreio de cabeça:

Cabeçada m/907 . (Fig. 1)	1, correia com antolho, com caimbo (2);
	2, fivela e passadores. Uma parte desta correia serve de cachaceira;
	3, outra de faceira;
	4, faceira com antolho, caimbo, fivelas e passadores;
	5, sisgola com fivela e passador;
	6, fracaleta da cachaceira com fivela e passadores;
	7, testeira com passadores;
	8, correia de suspensão dos antolhos, com passador;
	9, cordão de ligação dos antolhos;
	10, focinheira com fivela e passador.

¹ Direita e esquerda, conforme a charneira do capelo é cosida ao lado direito ou ao lado esquerdo do corpo da molhelha.

² Em cada par um é direito outro esquerdo segundo fica para a direita ou para a esquerda a argola, depois de colocado o tirante com o gonilho para a frente e o gancho para cima.

Freio m/74 . . . (Fig. 2) . . .

- (1) caimbas;
- (2) argolas das caimbas;
- (3) espelhos;
- (4) olhais dos espelhos;
- (5) ganchos;
- (6) bocado;
- (7) montada (no bocado).

Barbela m/77 . . . (Fig. 3) . . .

- (1) elos;
- (2) argola da gamarrilha.

Guias m/902 (par) (Fig. 4) . . .

- (1) guias;
- (2) tesouras com caimbo (3);
- (4) braços.

4 — Arreio de carga e de tracção :

Albardão	}	1) canal;
		2) lados;
		3) suadouros;
		4) correias de ligação da molhelha, com argola (triangular) fivela e passadores;
		5) correias de ligação da retranca, com fivela e passadores;
		6) francaletes de ligação da cangalha, com fivela e passador;
		7) suspensorios dos tirantes com fivelas e passadores;
		8) correias com argolas (uma de cada lado do albardão, com argola anterior e posterior).
Cangalha	}	9) face anterior, com argola para o francalete da molhelha;
		10) face posterior com argola para o francalete do suspensorio da retranca;
		11) cantoneiras de ligação das faces;
		12) lados;
		13) costelas, com argola para as pontas para cilha;
		14) pontas para cilha;
		15) francaletes para atracar os cunhetes do cartuchame com fivela e passadores.

Cilha á portugûê- } 1) corpo;
sa m/66 (Fig. 5) . . . } 2) charneiras com fivela e passador.

Cilha de sobre- } 1) corpo;
carga m/66 (Fig. 6) . . } 2) charneiras (uma com argola e outra
com travinca);
} 3) corda.

Molhelha m/97 } 1) corpo { 2) massas;
(Fig. 7) . . . } 3) cordão;
} 4) capêlo com ponta;
} 5) charneira para a ponta do capêlo;
} 6) ferros { 7) fusil;
de mo- } 8) ganchos;
lhelha. } 9) argolas;
} 10) escateis;
} 11) francalete de apertar os ferros da mo-
lhelha;
} 12) atacas de ligação dos ferros da mo-
lhelha;
} 13) francalete da molhelha.

Retranca para al- } 1) corpo;
bardão m/907 . . . } 2) charneiras com fivela e passadores;
(Fig. 5) . . . } 3) fendas para passagem das correias de
ligação da rétranca.

Suspensorio da re- } 1) suspensorio;
tranca para albardão } 2) francalete do suspensorio, com fivela
m/907. (Fig. 5) . . . } e passadores (um movel).

Tirante de tronco } 1) corda (com a parte anterior revestida
m/907 } de cabedal);
(Fig. 5) } 2) cabeças do tirante;
} 3) ganchos com linguete;
} 4) gonilho com 5 elos;
} 5) argola.¹

¹ Esta argola destina-se á recuadeira nos arreios em que existe este artigo, não tendo, portanto, applicação neste arreo.

- Chicote m/902. (Fig. 8) { 1) cabo;
2) cabrestilho;
3) correia;
4) pita.

Equipamento para luar :

5 — Cada luar tem os seguintes artigos de equipamento :

Bolsas de ferragem m/903	2 — fig. 9
Coleira completa m/902	1 — » 10
Corda de forragear m/903	1 — » 11
Luva m/73	1 — » 12
Saco de boca m/89	1 — » 13
Saco para palha m/903	1 — » 14
Sacos para ração m/82 (par)	1 — » 15

6 — Alem dos artigos designados ha ainda: cobertor m/78, burnil m/901 e protector de zinco, que fazem parte dos accessorios e artigos de reserva.

O burnil e o protector de zinco, sendo destinados a evitar, em marcha, o agravamento de feridas respectivamente nas espaduas e na agulha das muares, devem empregar-se logo que se note principio de ferimentos nos sitios indicados.

Maneira de armar o arreo

a) *Arreo de cabeça :*

7 — *Cabeçada.* Para se armar o arreo de cabeça, supondo-se desligados uns dos outros todos os artigos que o compõem, começa-se pela cabeçada e procede-se do modo seguinte: assenta-se a síscola sobre a correia com antolho, e fazem-se passar as pontas ¹ destas duas correias pelos passadores da testeira e pelo passador do francalete da cachaceira (este entre aqueles), de modo que a fivela do francalete, a testeira e os antolhos fiquem para a frente e afivela-se em seguida a ponta da

¹ A ponta da síscola deverá ser afivelada só depois de se colocar a cabeçada na luar.

correia, com antolho, á faceira. Liga-se o cordão dos antolhos ao francalete da cachaceira, por meio da correia de suspensão, passando-se a ponta desta 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 traz da testeira e afivelada ao referido francalete, juntamente com a ponta deste. Por ultimo mete-se a ponta da focinheira, de traz para deante, pelo respectivo passador da correia com antolho, e em seguida de deante para traz, pelo passador da faceira com antolho, afivelando-se junto deste passador.

Por esta forma, a fivela da focinheira fica do lado da faceira com antolho, lado em que deve ficar também a fivela da sigola, quando se ajustar a cabeçada á muar.

Estas fivelas ficam, portanto, do lado direito ou do lado esquerdo da cabeçada, conforme esta é direita (destinada á muar da direita ou da mão) ou esquerda (destinada á muar da esquerda ou da sela).

8 — Freio e barbela. Armada a cabeçada, liga-se-lhe o freio, por meio dos caimbos das faceiras, que se afivelam aos olhais dos espelhos, de modo que fique com as argolas para a parte posterior da cabeçada. Coloca-se depois a barbela, enfiando-se esta por um dos extremos num dos ganchos do freio, devendo ficar destrocida e com a argola da gamarrilha para baixo.

9 — Guias.¹ Para se armarem, estando completamente desarmadas, formam-se primeiramente as tesouras e depois afivelam-se estas aos extremos das correias, que, juntamente com as tesouras, constituem as guias completas.

Arma-se cada tesoura, assentando a sua correia mais comprida sobre a mais curta, com os caimbos para o mesmo lado, e afivelando-se uma á outra, de modo que a correia mais curta seja o braço maior da tesoura. Uma parte da correia mais com-

¹ Compõe-se a fig. 4, de duas tesouras e de duas correias cosidas uma á outra por um dos seus extremos, tendo cada uma destas uma fivela no extremo livre. As tesouras são formadas por quatro correias, cada uma com um caimbo, num dos extremos, e terminando, pelo outro extremo, duas delas em ponta e as outras duas (as mais curtas) numa fivela.

prida da tesoura será o seu braço menor, cujo comprimento poderá comtudo variar, conforme a altura em que ele fôr afivelado ao outro (de comprimento constante); a outra parte da mesma correia, terminando em ponta, servirá para se fazer a ligação da tesoura.

As guias, assim armadas, só se ligam aos freios depois das muares aparelhadas e enfreadas, devendo conservar-se, até então, dobradas, como se vê na fig. 16, para o que se faz o seguinte: juntam-se os seus dois ramos, por forma a sobrepor-se as fivelas correspondentes, e dobram-se em seguida por voltas largas, a partir dos caimbos, deixando-se uma porção livre, que será enrolada com 4 ou 5 voltas justas em torno das dobras formadas, e depois passada por entre as mesmas dobras.

As guias podem então ser suspensas pela azelha formada pela parte final.

b) *Arreio de carga e de tracção:*

10 — Albardão com cangalha. Para se guarnecer o arreio de carga e de tracção com todos os artigos que lhe pertencem, no caso de estarem desligadas as suas diferentes partes, começa-se por se colocar o albardão sobre um cavalete, de modo a ficar apoiado pelo canal. Assenta-se depois sobre o albardão a cangalha, a qual deverá ficar com a sua face anterior sobre a parte mais estreita ¹ dos lados do canal. Em seguida liga-se a cangalha ao albardão por meio dos francaletes, que, abraçando as costelas, se afivelam.

Colocada a cangalha, em cujos grampos respectivos se acham presos os francaletes de atracar os cunhetes, dobram-se-lhe os lados, por forma que a parte inferior destes, que é movel, vá encostar-se á parte superior.

Metem se depois, de dentro para fôra, pelas argolas das costelas as pontas para cilha, que, tendo passado nos seus passadores, se pucham até que estes fiquem junto das argolas.

¹ A parte mais estreita dos lados do albardão constitue a sua parte anterior, que se distingue ainda da posterior pela posição dos francaletes de ligação da cangalha, sendo os da parte anterior os mais proximos da costura do canal.

A cada uma das argolas anteriores do albardão prendê-se uma correia de ligação da molhelha, ¹ depois de se enfiar nesta correia a argola triangular ² e de se fazer passar a respectiva ponta primeiramente pelo passador movel, que se faz correr até junto da mesma argola, com o fim de fixar esta, e em seguida pelo passador fixo do lado do carnás. E' assim disposta que a referida correia se liga á argola do albardão, passando-se a sua ponta por esta argola, de deante para traz, e afivelando-se na fivela correspondente.

A cada uma das argolas posteriores do albardão, prendem-se uma correia de ligação da retranca e um suspensorio do tirante: a ponta deste entra na argola, de deante para traz, passa pelo passador do lado do carnás, e afivela-se de modo a formar um passador para o tirante; a ponta da correia de ligação da retranca passa igualmente pela argola, de deante para trás, entra no passador movel, que se faz correr até junto da argola, vai passar pelo passador fixo do lado do carnás, afivelando-se só depois de ser introduzida pela fenda da retranca, quando esta é ligada ao albardão.

11 — *Cilha á portugêsa.* E' afivelada nas pontas para cilha do lado esquerdo no arreio destinado á muar da mão, e nas pontas do lado direito, no arreio destinado á muar da sela.

12 — *Cilha de sobre-carga.* Depois de dobrada completamente por voltas sucessivas, a começar pela charneira com travinca, enrola-se-lhe em torno a corda, cuja ponta é metida por entre as dobras da cilha e em seguida atada a uma das cantoneiras de ligação das faces: á da direita no arreio destinado á muar da mão, á da esquerda, no arreio destinado á muar da sela.

Esta cilha serve para ajustar as cargas, quando dispostas nos flancos e dorso das muares.

¹ A correia de ligação da molhelha, a de ligação da retranca e o suspensorio do tirante, tendo cada uma dois passadores fixos, um dos quais do lado do carnás, distinguem-se pelo comprimento, sendo a de ligação da retranca a mais comprida e o suspensorio do tirante a mais curta.

As correias de ligação da retranca e da molhelha teem um passador movel, alem dos fixos.

² Esta argola é enfiada no gancho respectivo da molhelha, quando se aparelha.

13 — *Retranca e suspensorio da retranca.* Depois de afivelada nas charneiras da retranca as pontas do respectivo suspensorio, é a retranca ligada ao albardão por meio das correspondentes correias de ligação, que se passam de dentro para fóra, pelas fendas existentes nos extremos do corpo da retranca e se afivelam. Em seguida faz-se passar a ponta do francalete do suspensorio da retranca, de baixo para cima, pela argola da face posterior da cangalha e depois pelo passador movel, afivelando-se na respectiva fivela.

14 — *Tirantes.* Metem-se nos passadores formados pelos respectivos suspensorios, de modo que os gonilhos fiquem para a frente.

A fim de que os tirantes não andem caídos, enfiam-se-lhes os ganchos, de baixo para cima, na argola da face posterior da cangalha, da qual só se desprendem na ocasião de se engatar.

15 — *Molhelha.* Para se armar a molhelha, procede-se do modo seguinte: une-se superiormente, afivelando-se a ponta do capelo á charneira correspondente; apertam-se depois os ferros com o respectivo francalete, cuja ponta, sendo metida primeiramente, de fóra para dentro, pelo escatel do ferro do lado da charneira do capelo e em seguida pelo passador do francalete do lado do carnás, se puxa até que a fivela do mesmo francalete fique proxima daquele escatel; introduz-se ainda a mesma ponta pela azelha ¹ do francalete da molhelha e depois pelo escatel do outro ferro, de dentro para fóra, para se passar novamente pela azelha e se afivelar logo que os ferros estiverem convenientemente justos.

16 — Os arreios devem estar em arrecadação completamente armados como se acabou de indicar, a fim de se aparelharem e enfrearem as muares com toda a facilidade.

O albardão com cangalha, assente sobre um cavalete, sempre que seja possível, deverá ter por cima da cangalha a cilha,

¹ Para se formar esta azelha, introduz-se a ponta do francalete da molhelha no seu passador do lado do carnás e puxa-se depois até que a abertura da azelha formada fique reduzida á necessaria para dar passagem ao francalete de apertar os ferros da molhelha.

a retranca e os tirantes, conservando-se estes artigos ligados ao albardão, como se disse.

A molhelha, o arreio de cabeça e as guias (dobradas conforme se indicou no n.º 9) devem dependurar-se em cabides ¹.

Aparelhar e enfrear

a) Muares para a tracção das viaturas :

17 — O condutor conduzirá para perto das suas muares os respectivos arreios completos, que colocará no chão, de modo que a parte anterior dos albardões fique voltada para a garupa das muares, que devem estar presas pelas correntes das suas coleiras. Aparelhará e enfreará primeiramente a muar da sela, depois a muar da mão, ajustando-lhes os arreios á medida que os fôr assentando, e por ultimo colocará as guias.

18 — *Aparelhar a muar da sela.* O condutor começa por colocar a molhelha na muar, para o que, desprendendo esta, lhe enfia a molhelha pela cabeça, devendo para isso volta-la com a parte mais larga para cima e ter todo o cuidado em não molestar com ela os olhos do animal.

O condutor, logo que mete a molhelha no pescoço da muar, prende esta novamente pela corrente e depois de voltar a molhelha com a parte mais larga para baixo, ajusta-lha ás espaldas. Em seguida, pela esquerda do albardão com cangalha, segura este com as duas mãos nas partes anterior e posterior do canal e aproximando-se do flanco esquerdo da muar levanta o albardão, por forma que, passando-o por cima da garupa do animal, para que este não se assuste, lho possa colocar levemente sobre o dorso.

Desloca-o, depois, brandamente e segundo a conformação do dorso do animal, de modo a assenta-lo bem no seladouro.

Colocado assim o albardão com cangalha, que deve ter por cima desta a cilha, a retranca e os tirantes, o condutor faz passar a ponta do francalete da molhelha, de baixo para cima, pela

¹ Sobre o modo como os arreios devem estar guardados nas arrecadações, veja-se as instruções especiais publicadas no Boletim do Arsenal do Exercito, n.º 10, de 31 de outubro de 1909.

argola da face anterior da cangalha, afivelando-a, em seguida, na respectiva fivela; deita depois a cilha para o lado direito, e, tomando-a por baixo da barriga da muar, afivela-a nas pontas do lado esquerdo, apertando-a ligeiramente; desce a retranca ao seu lugar, passando para fóra dela a cauda da muar; enfia nos ganchos da molhella as argolas triangulares das respectivas correias de ligação e bem assim os gonilhos dos tirantes; e finalmente, acaba de apertar a cilha.

Quando a molhella não couber pela cabeça da muar, desafivelam-se o capêlo e o francalete de apertar os ferros, a fim de se abrir a molhella.

19 — Ajustamento do arreio. Aparelhada a muar, o condutor ajustar-lhe-ha o arreio, tendo em atenção o indicado nos numeros seguintes.

20 — Molhella, correias de ligação da molhella e francalete da molhella. Para que a molhella esteja bem ajustada, deve ela adaptar-se pela sua superficie interior em todo o comprimento das espaduas. Por debaixo da parte superior da molhella devem poder passar-se facilmente dois dedos, de traz para deante; e na sua parte inferior deve passar-se, com facilidade, a palma da mão entre a molhella e o peito do animal.

Quando a molhella não se ajuste bem ás espaduas deve ser empregado o burnil, que se adaptará á superficie interior da molhella, ligando-se depois a esta pelos respectivos francaletes.

As correias de ligação da molhella e o francalete da molhella devem afivelar-se na altura conveniente para que a molhella não puxe pelo albardão para a frente nem este puxe pela molhella para a retaguarda quando o animal exercer o esforço de tracção.

21 — Albardão com cangalha. Deve ser colocado sobre o dorso do animal, mais para traz do que para deante, de maneira a aliviar os membros anteriores e a desviar o peso para a garupa, que é mais resistente.

Para que o albardão com cangalha fique bem justo, é necessario que assente sobre o dorso do animal sem lhe comprimir as costelas; que a borda anterior do albardão fique proxivamente uma ou duas mãos travessas atraz das espaduas; que se possa facilmente meter os dedos entre a sua parte inferior e

o corpo do animal; que o garrote e os rins tenham bastante liberdade, para o que deverá meter-se facilmente a mão entre estas partes e o albardão; e finalmente que as faces anterior e posterior da cangalha fiquem bem verticais.

Sempre que a parelha estiver engatada, as cangalhas devem ser dispostas como se disse no n.º 10, a fim de evitar que, durante a marcha, os esforços das muares sejam prejudicados pelo encontro das partes salientes dos lados interiores das cangalhas, e os lados correspondentes dos albardões sejam damnificados pelo roçar das cangalhas com demasiada pressão.

Quando porem as muares devam transportar os cunhetes a dorso os lados da cangalha devem assentar totalmente sobre o albardão.

22 — Cilha. Deve ficar afastada uma a duas mãos travessas dos codilhos, para não produzir ferimentos e tão justa quanto o necessario para que apenas se possa passar um dedo entre ela e a barriga do animal.

23 — Retranca, correias de ligação da retranca e suspensorio da retranca. A retranca deve andar quasi horisontal e um pouco abaixo da parte mais saliente das nádegas, não ficando muito apertada para não dificultar o movimento dos membros posteriores. Consegue-se o bom ajustamento da retranca afivelando-se, na conveniente altura e em ambos os lados, os respectivos suspensorios e as correias de ligação.

Para que a retranca fique bem ajustada em comprimento deve poder meter-se facilmente o braço entre ela e a luar.

24 — Enfrear a luar da sela. Para este fim o condutor coloca-se á esquerda da luar, com a respectiva cabeçada enfiada no ante-braço esquerdo, junto ao pulso, pela cachaceira e com a testeira voltada para si; tira a coleira á luar, e obriga-a, carregando-lhe com a mão direita na cabeça, a meter esta pela sisgola e focinheira; segura-a depois pela cabeça com a mão esquerda, e com a direita introduz-lhe o bocado do freio na boca, elevando o braço esquerdo para que o bocado não possa sair da boca; puxa-lhe em seguida a cachaceira para detraz das orelhas, e faz sair estas por entre a cachaceira e a testeira; finalmente, afivela a sisgola e enfia a barbela no gancho respectivo.

25 — *Ajustamento do arreoio.* O condutor, depois de enfreada a muar, ajusta-lhe o arreoio de cabeça, conforme é indicado nos numeros seguintes.

26 — *Cabeçada, freio e barbela.* — A testeira deve assentar bem sobre a testa do animal. A focinheira deve assentar horizontalmente no focinho, podendo meter-se com facilidade um dedo entre esta e aquella. A sigoladeve afivelar-se de modo que entre ela e a ganacha caiba facilmente a mão aberta, devendo a fivela ficar do lado da faceira com antolho.

Os antolhos devem ficar de um e outro lado com o centro a altura dos olhos da muar, e a correia de suspensão dos antolhos deve ficar justa sómente o bastante para que estes não possam oscilar.

Os caimbos, onde se prendem os olhais do freio, devem ficar a igual altura nos dois lados, de modo que o bocado do freio assente na boca do animal um 0,^m015 (um dedo atravessado proxivamente) acima dos colmilhos e sobre as barras. Para se colocar o freio na altura conveniente, graduar-se-á o comprimento das faceiras da cabeçada pela fivela da faceira com antolho.

A barbela deve ser destorcida para assentar bem na barbada, com ajustamento tal que possa meter-se um dedo entre esta e aquella; deve ser colocada de maneira que a argola da gamarilha fique para baixo.

27 — *Aparelhar a muar da mão.* — O condutor procede por modo identico áquele por que aparelhou a muar da sela, executandó, porém, pelo lado direito daquela muar o serviço que nesta fez pelo lado esquerdo.

28 — *Ajustamento do arreoio.* — Conforme se indicou para a muar da sela (n.^{os} 20 a 23).

29 — *Enfrear a muar da mão.* — E' enfreada do mesmo modo que a da sela (n.^o 24).

30 — *Ajustamento do arreoio.* — Conforme se indicou para a muar da sela (n.^o 26).

31—Colocar as guias.—O condutor começará por desdobrar as guias, que assentará sobre as cangalhas por fórma que não possam cair, ficando cada tesoura por cima da sua luar; enfiará depois o braço mais curto de cada tesoura pela argola do lado de fóra da molhelha, afivelando-o em seguida pelo respectivo caimbo á correspondente argola do freio; fará passar os braços mais compridos, cruzando-os, pelas argolas do lado de dentro das molhelhas, afivelando-os depois ás correspondentes argolas do freio. Assim, cada tesoura ficará ligada pelo braço mais curto á luar respectiva e pelo mais comprido á outra luar.

b) *Muares para transporte de carga a dorso:*

32 — O condutor conduzirá para perto da sua luar o respectivo arreio completo, que colocará no chão, de modo que a parte anterior do albardão fique voltada para a garupa da luar, que deve estar presa pela corrente da sua coleira.

Começará por aparelhar, seguindo-se o enfrear e o colocar das guias, tendo o cuidado de ajustar os arreios á medida que os fôr assentando.

33 — *Aparelhar.*—O condutor procede conforme foi indicado no n.º 18.¹

34 — *Ajustamento do arreio.*— Conforme o indicado nos n.ºs 20 a 23, tendo em atenção o que no n.º 21 se diz com respeito á posição dos lados da cangalha, quando as muares devam transportar os cunhetes a dorso.

35 — *Enfrear.* — A luar é enfreada como se disse no n.º 24.

36 — *Ajustamento do arreio.*— Conforme se indicou no n.º 26.

¹ Convem notar que os tirantes dos arreios das muares de munições de batalhão entram no numero dos 10 pares, que fazem parte dos artigos de reserva do batalhão (Regulamento da mobilização—2.^a parte—quadro 183).

Podem por conseguinte ser transportados nos carros de bagagem ou irem postos nos respectivos arreios.

37 — *Colocar as guias.* — Desafivelam-se as tesouras dos extremos da correia das guias de maneira a constituir, por essas tesouras, as redeas do freio de cada uma das muares de munições da companhia.

As tesouras ou redeas são afiveladas pelos caimbos ás argolas do freio, ficando as fivelas para o lado de fóra. ¹

Desaparelhar e desenfrear

Muares para a tração das viaturas:

38 — O condutor começará por tirar as guias; depois desenfreará e desaparelhará a muar da mão e em seguida a da sela; e transportará por ultimo os arreios para a arrecadação.

As muares são sempre desenfreadas antes de desaparelhadas.

39 — *Tirar as guias.* — O condutor, desafivelando das argolas dos freios os caimbos das guias, tira estas, dobra-as como se disse no n.º 9 e vai colocá-las no chão a pequena distancia da parelha.

40 — *Desenfrear a muar da mão.* — O condutor desafivela a sigola e tira a barbela de um dos ganchos, deixando-a suspensa no outro; coloca-se á esquerda da muar e puxa com a mão direita a cachaceira da cabeçada, fazendo descer esta para dar lugar a sair da boca da muar o bocado do freio; põe a coleira na muar, prende-a pela respectiva corrente e vai depois colocar a cabeçada no chão, junto das guias.

41 — *Desaparelhar a muar da mão.* — O condutor começa por desenfiar dos ganchos da molhelha as argolas triangulares, correias de ligação, e bem assim os gonilhos dos tirantes, assentando estes sobre a cangalha.

Vai depois ao flanco direito da muar. desliga da argola anterior da cangalha o francalete da molhelha, e em seguida

¹ A correia das guias é enrolada no pescoço de uma das muares ou transportada no carro de bagagem, juntamente com as guias de reserva pertencente ao batalhão.

afrouxa a cilha, desafivelando-a, de alguns furos, das pontas daquele lado, péga na cauda da muar com a mão direita e com a esquerda levanta a retranca, que coloca sobre a cangalha: acaba depois de desapertar a cilha, que igualmente lança para cima da cangalha; péga no albardão pela parte anterior e posterior do canal, levanta-o nos braços e vai collocar-o no chão, junto do arreio de cabeça da muar. Em seguida tira a molhe-lha, pegando-lhe com as duas mãos e voltando-a com o capelo para baixo, a fim de facilitar a saída pela cabeça do animal, e vai encostá-la ao albardão.

42 — *Desenfrear a muar da sela.* — Esta muar é desenfreada do mesmo modo que a da mão (n.º 40).

43 — *Desaparelhar a muar da sela.* — Procede-se de maneira analoga á seguida para a muar da mão (n.º 41) sendo porém feito pela esquerda daquele animal o serviço que nesta se executou pela direita.

Muares para transporte de carga a dorso

44 — *Desenfrear.* — O conductor procederá como se indicou no (n.º 40), devendo puxar, com a mão direita, as tesouras ou redeas de freio para junto da cabeçada, na ocasião de tirar esta ¹.

45 — *Desaparelhar.* — Procede-se como no n.º 43.

Engatar e desengatar

46 — *Engatar. Maneira de segurar a parelha á mão.* — O conductor collocado entre as duas muares, voltado para a frente, segura-as pelos braços das guias, com as mãos de palma para baixo e o dedo indicador entre os caimbos dos referidos braços.

Segurando assim a parelha, dirige-a para a frente da via-

¹ Quando o arreio, findo o serviço, for guardado na arrecadação, devem as tesouras ou redeas serem desafiveladas das caimbas do freio, e ligadas á correia das guias que lhes pretencem conforme se disse no n.º 9.

tura em que deve engatar, e depois de a colocar no prolongamento da lança da viatura, faz recuar as muares, de modo que a lança fique entre elas. Em seguida liga a lança á mulhella da luar da sela, passando o gancho escatelado do extremo do respectivo puxadouro da lança pelo fuzil da molhella, enfiando-o depois num dos elos do mesmo puxadouro, e fechando aquelle gancho com uma atáca de couro passada nos escateis.

Por modo identico, liga a lança á molhella da luar da mão. Ligada assim a lança, o condutor apoiará o pau de descanso da viatura no respectivo gancho e passará depois a engatar os tirantes, primeiro os da luar da mão e em seguida os da luar da sela, desenfiando os ganchos da argola da face posterior da cangalha e introduzindo-os, de baixo para cima, nas respectivas argolas dos balancins, começando sempre pelo tirante de dentro.

47 — *Ajustamento dos puxadouros, tirantes, suspensorios dos tirantes e guias.* O condutor, quando engata a parelha, deve ajustar convenientemente estes artigos, conforme se indica nos n.^{os} seguintes.

48 — *Puxadouros da lança.* — Devem ficar com o comprimento necessario para que a lança fique sensivelmente horizontal.

49 — *Tirantes suspensorios dos tirantes.* — Os tirantes devem ficar tensos estando a lança sensivelmente horizontal. Os tirantes de dentro devem andar mais curtos de um elo que os de fóra, afim de que os esforços das duas muares sejam sempre ligeiramente convergentes e nunca divergentes.

Os suspensorios dos tirantes devem dar passagem aos tirantes sem lhes mudar a direcção quando estes estiverem engatados e tensos.

50 — *Guias.* — O condutor depois de engatar a parelha, verificará se os braços das tesouras estão afivelados na altura conveniente para o bom governo das muares.

51 — *Desengatar.* — O condutor começa por desengatar os tirantes, primeiro os da luar da sela e depois os da luar da

mão, devendo suspendel-os pelos ganchos nas argolas das faces posteriores das cangalhas, á medida que os fôr desengatando.

Em seguida suspende o pau de descanso da viatura, tirando-o do respectivo gancho, e desliga das molhelhas os correspondentes puxadouros da lança, começando pela luar da mão, e tendo o cuidado de não soltar completamente a lança, sem que a viatura esteja bem apoiada no pau de descanso.

O condutor, tendo desengatado a parelha, vai á frente desta e fal-a sair para fóra da lança.

(Continúa)

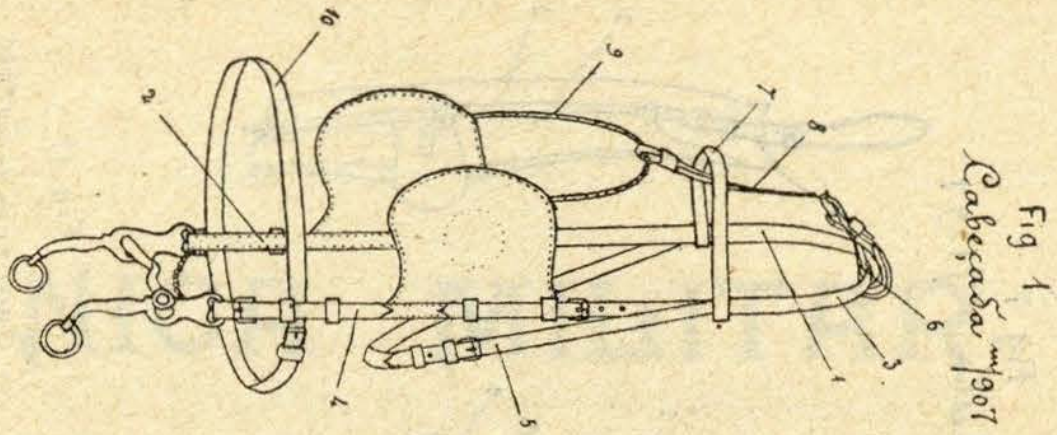


Fig. 1
Cabecada m/907

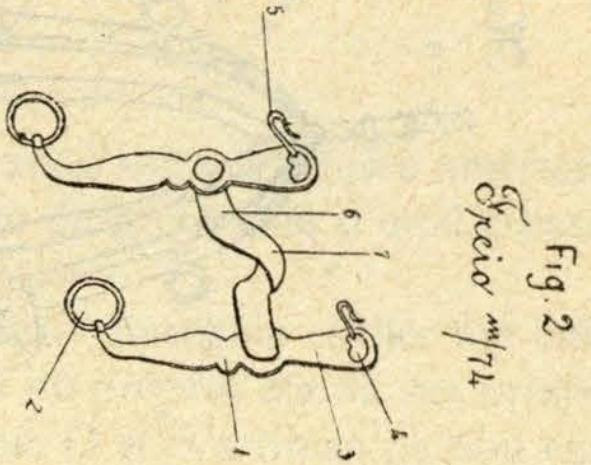


Fig. 2
Greio m/74

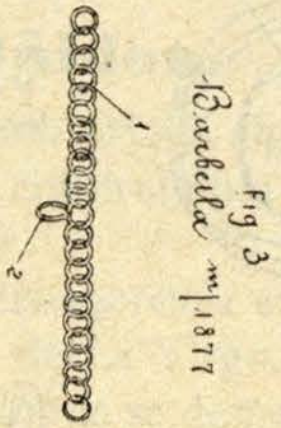


Fig. 3
Barbeta m/1877

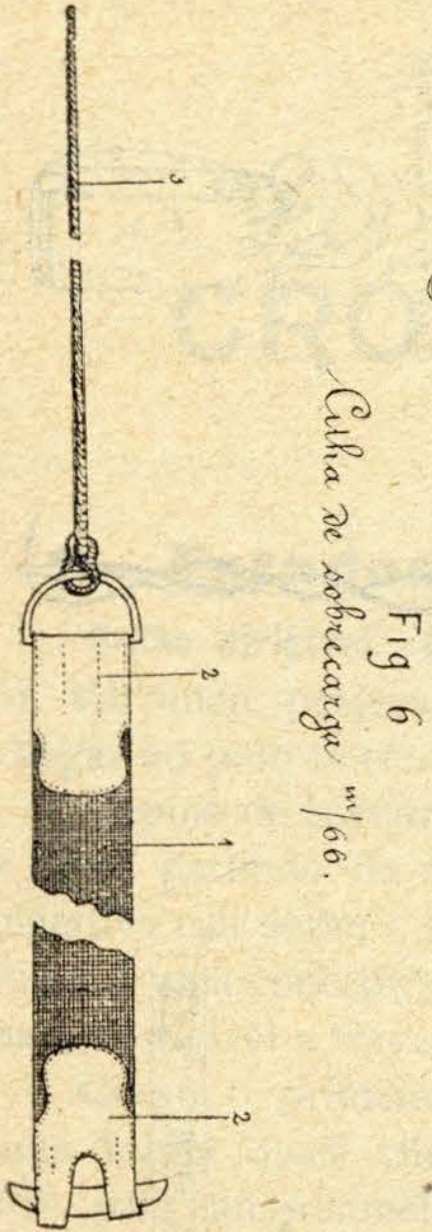


Fig. 6
Cilha de sobrecarga m/66.

Fig. 8
Chicote m/902

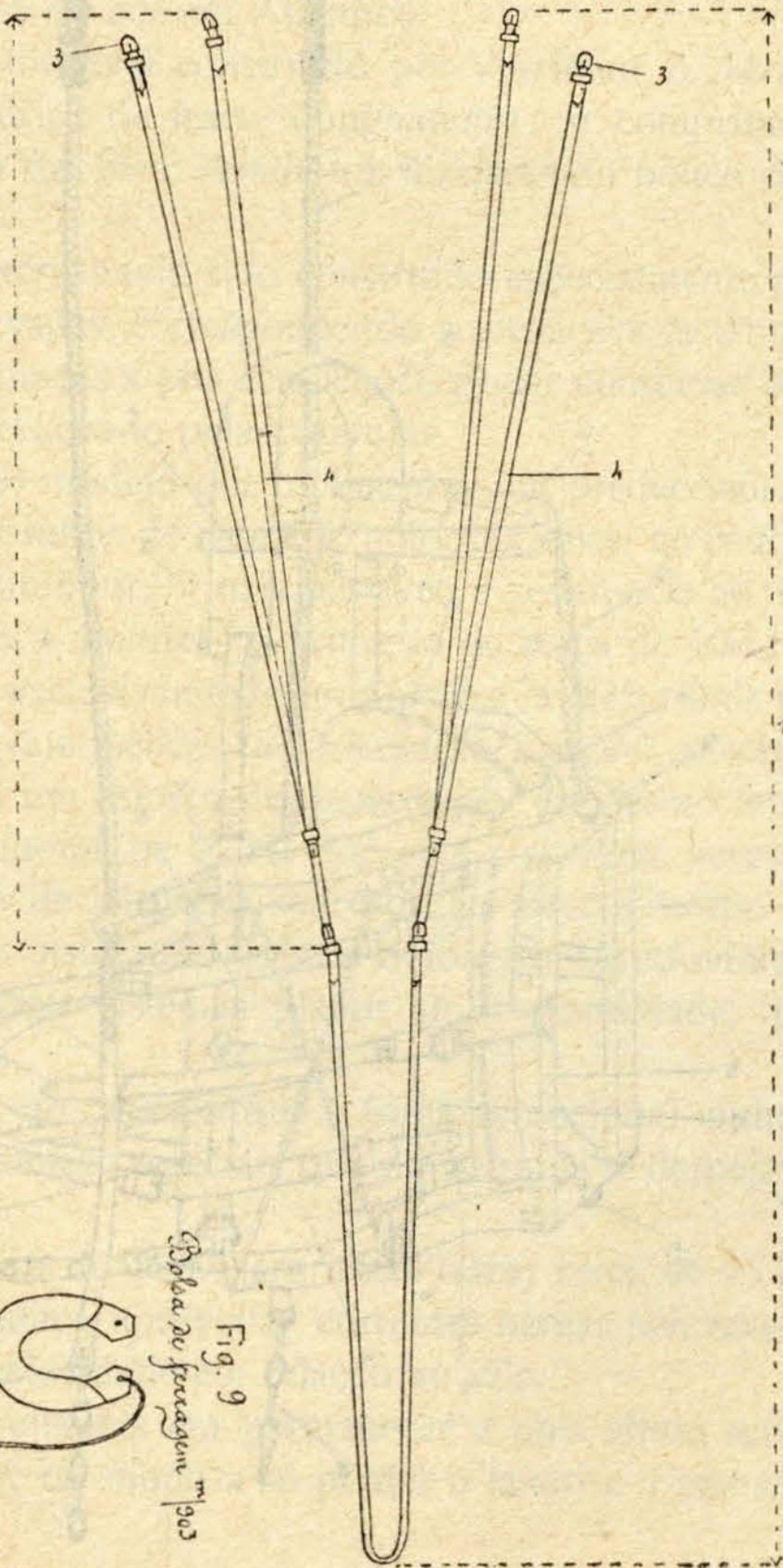
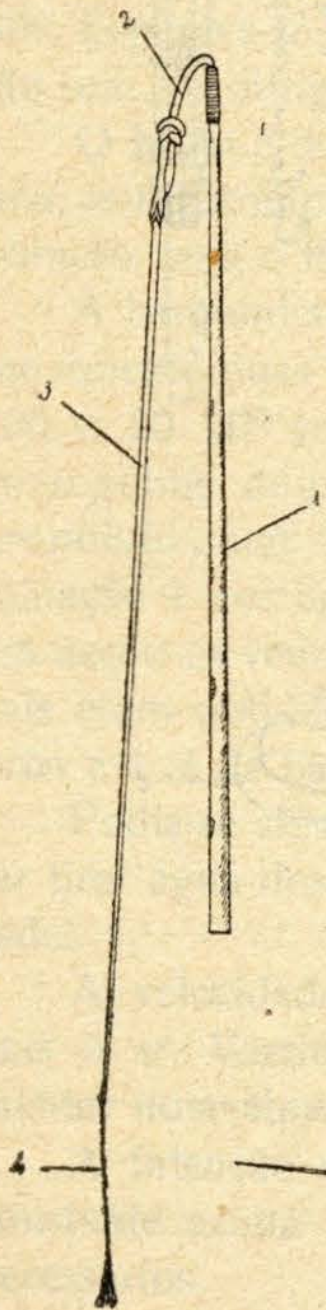


Fig. 4
Guias m/902

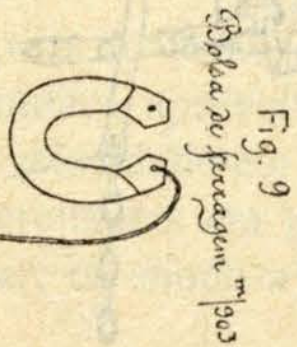


Fig. 9
Bola de fixação m/903

Fig 5

Arco de carga e de tração de parafusos de tronco com cangaalha nº 907

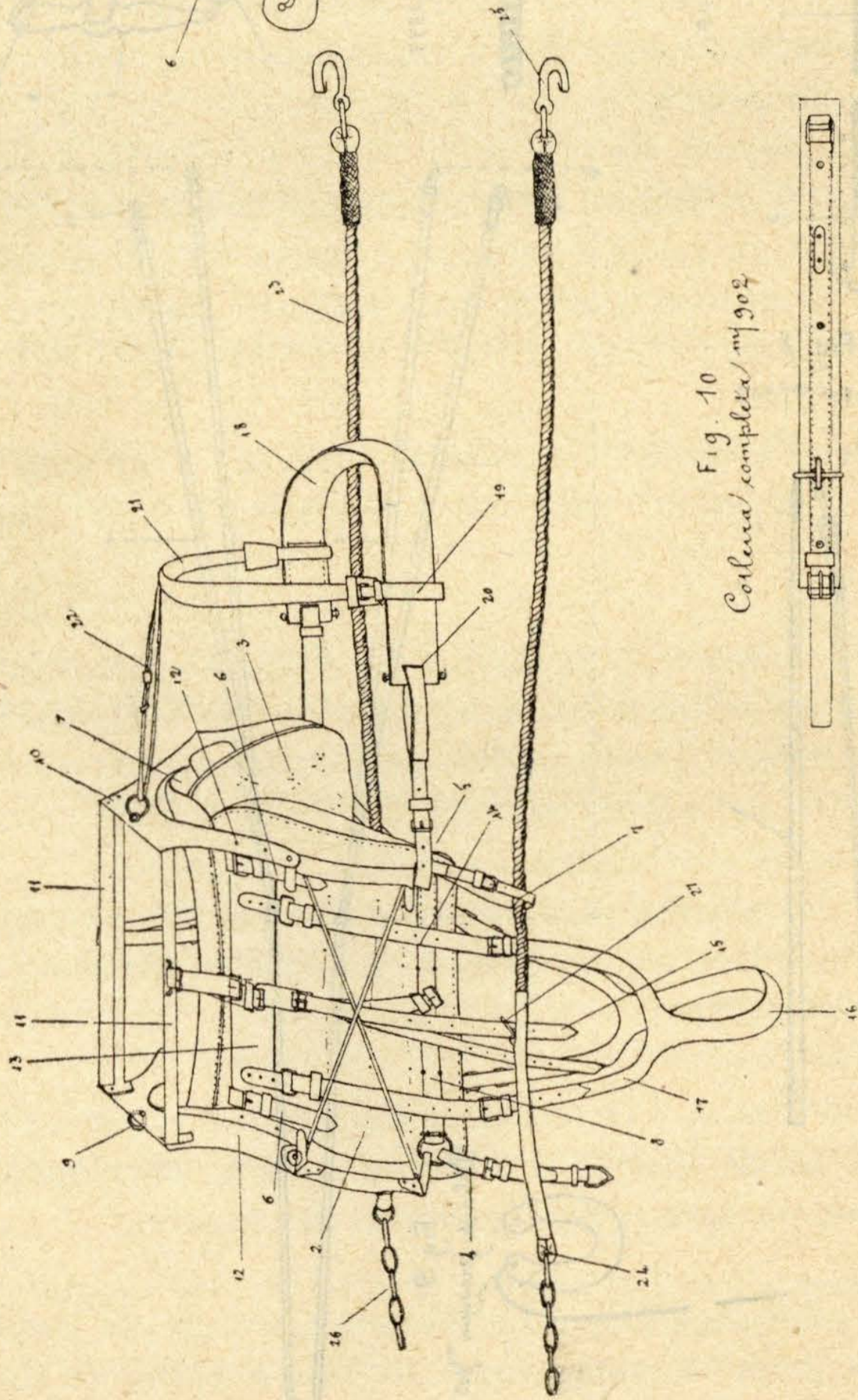


Fig. 7
Molhetta nº 1897

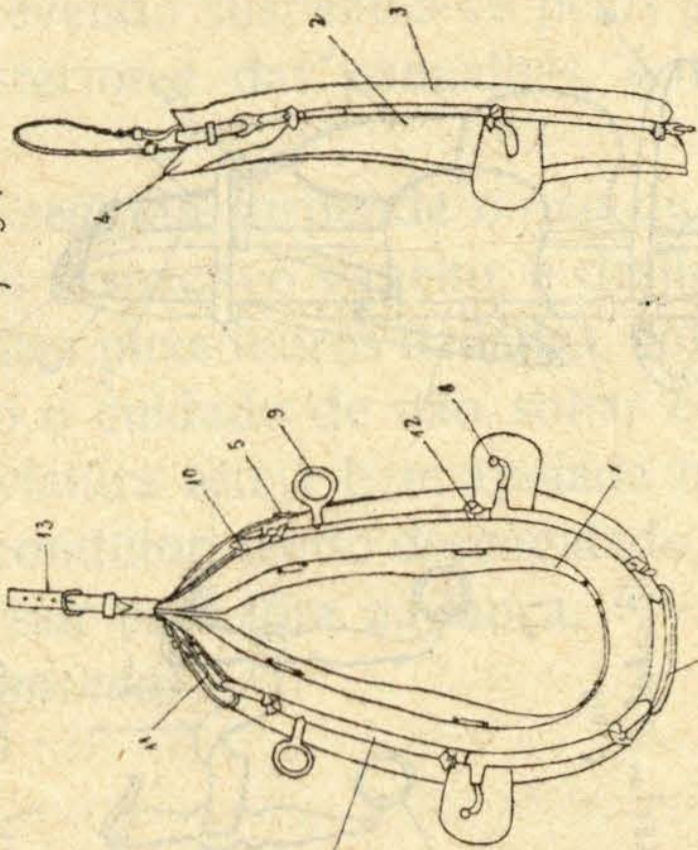


Fig 11
Corda de ferragem nº 903

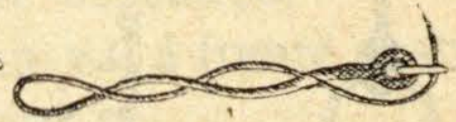


Fig 15
Saco para ração nº 92

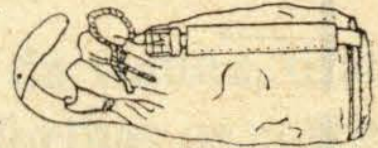
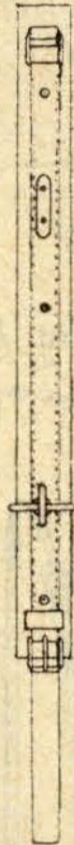


Fig. 10
Colera completa nº 902



CRÓNICA MILITAR

Estados- Unidos

Balão dirigível «Akron».— Ha já alguns anos, um engenheiro americano, M. Varriman, projectou e construiu um balão dirigível, com o qual esperava chegar ao polo norte.

Depois de bastantes dissabores, a expedição conseguiu encher um balão, o qual partindo da baía de La Virgo, veio no proprio dia da sua primeira tentativa cair sobre o gelo onde se despedaçou. O sr. Varriman pensou então realisar uma concepção não menos grandiosa, a qual consistia em efectuar em balão dirigível a travessia do oceano Atlantico.

Como o primeiro dirigível construido por Varriman, o *Akron* affectava uma forma quasi cilindrica de fraco alongamento; o comprimento era de 76^m para um diametro de 14^m; donde um abujamento pouco consideravel igual a 5,4 sómente.

O tecido do envolucro havia sido construido especialmente para resistir ás pressões interiores elevadas, correspondendo a elevações de temperatura de 50°. Esperava-se assim, graças a esta resistencia, poder conservar o gaz no balão sem ser obrigado a evacua-lo pelas valvulas.

O balão é do mesmo modelo que o *America*, seu predecessor. A barquinha, muito comprida, de tubos de aço, está colocada quasi ao contacto do envolucro, com o fim de diminuir, o mais possivel, a resistencia ao movimento.

A barquinha contem 4 motores: o primeiro da força de 100 HP põe em movimento duas helices exclusivamente propulsivas laterais; dois motores de 100 e 80 HP comandavam helices de orientação variavel, susceptiveis, por conseguinte, de produzir um esforço de sustentação, ao mesmo tempo que de propulsão; um quarto motor de 15 HP fornecia a corrente necessaria á iluminação e aos aparelhos de telegrafia sem fios, ao mesmo tempo que punha em acção os ventiladores insuflando os seus bolonetes. Os movimentos verticais eram obtidos por dois sistemas planos de profundidade, instalados á prôa e á ré da barquinha.

Podia-se além disso, no caso em que a força ascencional vinha a aumentar tirar agua dos reservatorios especiais que em seguida se despejavam á vontade.

A velocidade propria do balão era assás fraca, cerca de 45 kl. á hora; mas o sr. Varriman contava aproveitar correntes aereas favoraveis para aumentar notavelmente a velocidade em relação ao vôo.

A intenção dos aeronautas era permanecer a uma altura sensivelmente constante acima do mar, de modo a só perder o lastro e o gaz strictamente necessarios.

Donde o desenvolvimento dado aos órgãos de estabilização vertical.

O dirigível *Akron* tinha um volume de 11.000 metros cubicos.

A 2 de julho de 1912, o balão estava cheio e pronto a partir, depois de ter executado algumas ascensões previas. Subia ás 5 horas dirigindo-se logo para o mar; meia hora após a partida, depois de ter atingido uma altitude assás consideravel, viu-se de repente elevar-se uma chama do centro da barquinha e caír este poucos segundos depois no mar com os 5 passageiros.

E' difficil deslindar as causas da catastrophe. Todavia, conhecendo as intenções do piloto de se conservar a pequena altura, pode-se afirmar que a subida efectuada de começo, sob a influencia dum deslastro excessivo e tambem da acção dos raios solares, foi feita contra a vontade dos aeronautas, que se acharem assim surpreendidos por um tão rapido movimento asceñcional. Para mais, as valvulas, apertadas sob uma grande pressão não deram passagem ao gaz, que actuando violentamente sobre o envolucro, acabou por vencer a resistencia deste provocando o rebentamento. O gaz expellido inflamou-se em contacto com os motores, o que produziu o incendio e a queda rapida.

Seja como fôr, é certo que a empresa era das mais temerarias e parecia destinada a insucesso. Até então, nunca nenhum dirigível, mesmo entre os mais poderosos das flotilhas aereas militares, se tinha conservado no ar por tempo comparavel ao que exige a travessia nas circunstancias mais favoraveis.

Estabelecimentos particulares produtores de material de guerra.—As seguintes notas mostram bem qual a actividade que presentemente se desenvolve nos Estados Unidos no fabrico de apetrechos de guerra.

Fabbricas de cartuchos—As principais são a Remington, a Winchester, a United States Cartridge C^o, a Robin Hood Ammunition C^o e a Peters Cartridge C^o.

A primeira é a que é susceptivel de maior produção; entre todas elas podem produzir semanalmente 50 milhões de cartuchos, sem contar com os destinados a revolvers, pistolas e armas de caça. A produção do corrente ano está já vendida, não se admitindo de pronto mais contractos.

Em dezembro passado saíram para Inglaterra 19 milhões, para França 19 milhões, para o Canadá 2 mtlhões, e a Russia embarcou em Vancouver quantidade não inferior a 20 milhões.

E' um facto averiguado que nem todas as fabricas trabalham para os aliados. Os officiais alemães que se encontram em New-York, por outra parte, têm procurado açambarcar a produção das fabricas de pequena importancia; mas não lhes sendo possivel a exportação realisam contractos tomando á sua conta toda a produção, e em vez de fazer pedidos indemnizam os estabelecimentos entregando mensalmente o lucro que teriam se trabalhassem no maximo.

Não admitem que se façam contractos com a maioria das nações neutrais europeias com receio de que os aliados se valham deste meio para obter munições; negando-se, tambem, a que aceitem os encargos das pequenas republicas americanas, pois utilizando este artificio a França intentou ou conseguiu prover-se desses elementos de guerra.

O custo do milheiro de cartuchos oscila entre 35 e 37 dollars, segundo o calibre e sistema da espingarda.

Fabricas de polvoras e explosivos—A principal, que toma quasi todas as encomendas, inclusivé as do governo do país, é a Sociedad Du Pont, de Nemours, estabelecida em Wilmington. Possui uma enorme capacidade de produção e fabrica toda a especie de polvoras, explosivos e fulminantes, tanto para usos militares como para industria.

Actualmente trabalha em plena actividade, não só para as fabricas de cartuchos da America do Norte, mas tambem para a maior parte das nações europeias.

Só durante o mês de janeiro deste ano embarcaram em New-York cerca de 50 milhões de capsulas para cartuchos, alem de enormes quantidades de polvora negra e de nitrocelulose. Com a Russia, celebrou grandes contractos, enviando-lhe cargas para a artilharia de campanha.

Fabricas de armas de fogo—Os estabelecimentos capazes de as produzir em quantidade e em boas condições são os de Remington, Winchester e Colt.

Presentemente têm vendido toda a sua produção.

Em janeiro ultimo saíram pelos portos americanos armas, especialmente espingardas e metralhadoras, pelo valor de 3 milhões de dollars, e nos meses seguintes as exportações foram sucessivamente maiores por haverem sido cada vez maiores os pedidos.

A casa Colt Patent Fire Arms C^o é a unica que fabrica boas metralhadoras, podendo construir mais de 300 por mês. O contingente enviado á guerra pelo Canadá levava metralhadoras deste sistema; actualmente entrega a fabrica 50 destas armas por mês á Inglaterra; á França, Russia e outros países têm-se feito importantes vendas.

O preço de cada metralhadora, com tripé e accessorios é de 650 dollars, posta no cais de New-York.

Fabricas de peças e munições—E' difficil conhecer com exactidão o que se trabalha neste material, pois as fabricas que se dedicam á sua construção estão muito ligadas ao governo do país, por ser as que contribuem para a dotação do exercito e na actualidade os dados com ele relacionados não se tornam publicos. Não produzem material de sistema especial, senão os elementos para construir o material regulamentar nos Estados Unidos, que por ter patente propria do dito governo não pode ser vendido ao estrangeiro.

As principais fabricas de aço capazes de construir artilharia são a Bethlehem Street C^o, a Midvale Steel Works e a South Foundry and Machine C^o.

Existem, todavia, em Philadelphia e Pitsbur mais de 20 sociedades que produzem aço e accessorios para artilharia, e que em maior ou menor escala têm tido contractos com o governo americano.

Parece que a Bethlehem Steel C^o mandou para Inglaterra artilharia, terminada, especialmente para a marinha; mas o seu trabalho principal consistiu, como o das outras duas, na remessa de blocos ou de peças mais ou menos acabadas.

Presentemente estas fabricas estão-se dedicando á produção de projecteis de quaisquer calibres; um contracto recente com a Russia, relativo sobretudo a projecteis para peças de campanha, importa em 4 milhões de dollars.

A dita nação tomou nos Estados Unidos grandes encargos que se referem a material de guerra muito variado; ultimamente embarcaram no porto de

Vancouver, com destino a Wladivostock, 18 canhões de sitio e 384 automoveis de tracção.

França

Experiencia em Argel de um trenó-automovel.—O tenente de Lefarque, comandante do centro de aviação de Biskre (Sahará) deu ha pouco conhecimento ao governador geral da Argelia das novas experiencias de tracção mecanica que ele fez executar através das dunas de areia.

Trata-se de uma invenção que apresenta excepcional interesse. O cabo mecanico Cros, do centro de aviação militar imaginou construir um trenó com 6 rodas, com motor de aviação, de 50 cavalos, que pode conduzir 3 pessoas e circular facilmente através das dunas de areia sobre declives de 20 0/0 com 20 a 30 kl. á hora.

Este trenó havia sido primitivamente concebido para comboiar aeroplanos no deserto, através da região das dunas do Grande-Erg, até aqui intransitavel a qualquer veículo a tracção mecanica ou animal.

Mas é caso para perguntar se este modo de locomoção não é preferivel a qualquer outro e capaz de resolver por si só o problema das comunicações rapidas no Sahará.

De facto, a aviação propriamente dita, inaugurada em 1910 nas regiões do Sahará, não pode ainda sair da sua fase experimental. Não oferece ainda segurança suficiente para as comunicações a longa distancia e para um serviço regular.

Pelo contrario, a nova invenção do trenó com helice parece pronta a dar resultados imediatos. Os officiais franceses pensaram já em aperfeiçoar o aparelho fixando ao trenó planos sustentadores destinados a aliviar a sua marcha e a permitir saltar, em certos momentos, por cima dos obstaculos.

Destroyers aereos.—Após experiencias satisfactorias, foi aceite pela comissão militar de aviação um modelo de aeroplano, cujo fim é destruir os aeroplanos e dirigiveis inimigos.

Embora não se conheçam as suas características—que é natural permaneçam secretas—sabe-se, todavia, que o aparelho é couraçado com chapa de aço e que alem do piloto conduz um passageiro e a porção de bombas necessarias.

A maquina reúne as seguintes condições: 1.º Pode adquirir uma velocidade de 137 kl. por hora; 2.º Em 3 3/4 minutos pode elevar-se a 500^m; 3.º Para se elevar e aterrar apenas necessita de 135^m de espaço.

Conta-se que nenhum aeroplano ou dirigivel que seja visto por esta arma invulneravel, poderá escapar á sua acção.

Aeroplanos couraçados.—Entre os novos meios de luta que fizeram a sua aparição nas fileiras dos beligerantes, durante a guerra actual, conta-se o aeroplano couraçado.

O modelo mais corrente é couraçado com chapas de aço de construção especial, para que permita a luta no ar nas melhores condições possiveis.

Como os aeroplanos até agora conhecidos levam o motor na frente, não

tem sido possível colocar uma metralhadora neste lugar, e mesmo que houvesse espaço não era conveniente sobrecarregar a parte anterior do aparelho.

Para achar uma solução compatível com esta e outras exigências, os fabricantes estudaram nos últimos anos toda a espécie de combinações, a fim de conseguir um modelo perfeito, provando, entre outras, a colocação do motor e a hélice na pôpa da máquina.

Mas todos estes intentos iam fracassando, porque a construção resultava complicada e com ela aumentava consideravelmente o peso do aparelho, diminuindo a velocidade, que é o principal factor que ha a atender nos aeroplanos couraçados, já que hão-de estar em liberdade de poder evitar ou dar combate, conforme as circunstancias aconselhem.

Por fim, um engenheiro francês deu com a solução, projectando um modelo de aparelho que resolve o problema em todas as suas partes desde o momento em que pode conduzir uma metralhadora capaz de fazer fogo em todas as direcções, com uma velocidade de 600 a 800 tiros por minuto, coberta, além disso, por um escudo para a preservar do vento da hélice e dos tiros do inimigo.

Este escudo é flexível, para evitar a resistencia que pode oferecer á marcha do aparelho, quando as circunstancias não exijam o seu emprego e está organizado de tal forma, que em poucos segundos pode ficar montado.

Transporte de tropas em automoveis. — Conta hoje o exercito francês cerca de 15.000 automoveis rapidos e 12.000 camions, a maior parte destinados aos serviços de administração militar, embora alguns estejam sendo utilizados para o transporte de tropas.

O general Gallieni foi o primeiro a tirar partido deste meio rapido de transporte. Na sua famosa saída com a guarnição de Paris, em setembro de 1914, para cair de repente sobre as forças de von Kluck, aproveitou os 4.000 *taxis* que pôde reunir e metendo 9 homens em cada carro, transportou 70.000 homens a Maux em 6 horas, percorrendo cerca de 65 kilometros.

A partir daquela data, está-se empregando muito este sistema na frente do ocidente para levar tropas de um ponto a outro.

O caso mais notavel até agora registado, foi o transporte dos 200:000 homens do exercito inglês de Braisne, entre Soissons e Reims, a Saint-Omar, ou seja uma distancia de 315 kilometros, que foi percorrida em 3 dias.

Artilharia pesada. — Pode dizer-se que até ha muito pouco tempo não se tem desenvolvido em França verdadeiro interesse pela artilharia pesada de campanha. Pensava-se, que com a superioridade que proporciona a peça de tiro rapido de 7^e,5, se podia prescindir de qualquer outro material.

Ultimamente, com a invenção Malandzin, de colocar discos na ogiva dos projecteis, julgou-se resolver o problema do tiro curvo, evitando assim a aquisição das baterias de obuzes.

Em principios de 1914, contavam os franceses só com 59 baterias em 11 regimentos, mais 30 baterias de costa; mas a situação internacional e a observação do aumento progressivo da artilharia pesada na Alemanha, obrigou a criar novas unidades. Em março de 1914, concederam-se creditos para a criação de 5 novos regimentos.

A peça pesada de campanha, é o canhão curto de 155 milímetros Rimailho, que lança granadas de 43^{kg.}, cuja carga explosiva consiste em 13^{kg.} de melinite, com a velocidade inicial de 290^m e cujo o alcance maximo é de 9:000 metros.

Com o aumento do fabrico e utilização de peças que estavam montadas em fortificações, puzeram-se os franceses em condições de se opôr á superioridade da artilharia pesada, que os alemães ofereciam na frente.

A seguir apresentamos um quadro das peças e material empregado.

Peça	Comprimento	Peso	Projecteis	Peso	Alcance
	m	kg		kg	m
Canhão de 9,5 ^{cm}	2,26	2,680	Granada e shrapnel .	11	8.000
» » 12 ^{cm}	3,25	2,650	Idem, idem.....	20	8.970
» comprido de 155 ^{mm}	4,20	3,800	Idem, idem.....	43,40	9.000
» curto de idem.....	2,50	3,450	Idem, idem.....	43,40	8.400
» idem, idem, Md. 1890	1,64	4,000	Idem, idem.....	43,40	»
Morteiro de 22 ^{cm}	2,00	3,450	Granada.....	118	5.400
Canhão de 22 ^{cm}	»	»	Idem.....	118	10.000
» de eosta 24 ^{cm}	»	»	Idem.....	163	8.500
Morteiro de 27 ^{cm}	»	»	Idem.....	238	7:000

Além destas peças as oficinas Schneider-Creusot, fabricam as peças de sitio de 10^{cm,5} e 15^{cm}, dois obuzes de 15^{cm} e morteiros de 21, 24 e 28^{cm}, de cujos modelos os franceses poderão sem dúvida dispôr presentemente.

A seguir damos tambem um quadro com algumas características destas peças :

	Peças		Obuzes 15 ^{cm}		Morteiros		
	cm 10,5	cm 15	1	2	cm 12	cm 24	cm 28
Comprimento.....	3,15	4,20	1,8	2,25	2,73	2,88	3,36
Peso da peça, kg.....	1,035	2.408	835	1.115	2.010	2.040	3.936
Idem do reparo, kg.....	1.955	2.960	1.450	1.700	3.251	3.400	3.030
Angulo de elevação maximo.	40°	40°	43°	40°	43°	60°	60°
Peso do projectil, kg.....	16	40	40	40	98	140	275
Velocidade inicial.....	615	645	300	380	355	275	320
Alcance maximo, m.....	11.450	12.600	7.800	8.650	8.600	8.400	8.300

Italia

Dados sobre a sua artilharia. — A artilharia de campanha, compõe-se de 37 regimentos: 24 divisionarios, 12 de corpo e 1 regimento a cavalo. Os regimentos de artilharia de corpo compõem-se todos de 3 grupos de 3 baterias; os regimentos divisionarios variam de 2 a 3 grupos, tambem de 3 bate-

rias. No total, existem 272 baterias e 8 a cavalo, todas a 4 peças. A isto ha todavia que acrescentar 27 baterias de montanha a 6 peças.

Da artilharia pesada, existem 2 regimentos, cada um com 7 baterias de obuzes e 3 baterias de canhões a 4 peças, o que prefaz um total de 20 baterias.

Em resumo, pode dizer-se que cada um dos 12 corpos de exercito possui umas 114 peças, resultando 3,9 por cada mil espingardas.

Até ha muito pouco, antes da rutura com a Austria, não havia a Italia completado o armamento da sua artilharia de campanha.

Hoje em dia possui metade, dotada com a peça Krupp de 7^{cm}.5 e 30 calibres M. 1906. O resto está armado com a peça Deport que, como se sabe, dá muita amplitude de campo no sentido horizontal e permite grandes angulos de elevação, sem necessidade de modificar o assentamento. O eixo da peça pode elevar-se 25° para ambos os lados do centro, e o angulo de elevação maxima chega a 65°.

Isto faz com que a peça seja suscetivel de se empregar com facilidade contra objectivos muito moveis, como automoveis, aeroplanos, etc., se bem que nunca podem bater esta ultima especie d'alvos nas mesmas condições que as peças especialmente construidas para bater balões e aeroplanos.

A peça dispara schrapnels e granadas de 6^{kg}.5 com 510^m de velocidade inicial a 6:000^m de alcance, podendo chegar este a 8:000^m.

O shrapnel contém 300 balas de 9^{kg} de peso e a granada 140^{gr} de picrato. A carga de projecção é de nitro-glicerina (balistite).

A bateria leva 12 carros com 1:248 tiros, 312 por peça. Esta, com seu armão, pesa 1:700^{kg} (estes dados referem-se ao material Krupp; o material Deport é um pouco mais pesado).

Algumas baterias de montanha possuem um novo modelo de 6^{cm}.5, cujas características não são conhecidas, e outras tem todavia material de tiro acelerado de 7^{cm}.

O obuz pesado é de 14^{kg}, Krupp, que lança granadas e shrapnels de 40^{kg}, aqueles com 9^{kg} de trilita e estes com 1:300 balas de 16^{gr}.

As suas velocidades iniciais variam de 160 a 300^m com o emprego de cinco cargas.

Do canhão de 12^{cm} não se conhecem pormenores.

Da artilharia a pé existem 10 regimentos, com um total de 98 baterias.

Os calibres representados no seu material de fortaleza e sitio são 9, 12 e 15^{cm} com canhões; 15 e 21^{cm} em obuzes, e 9, 15 e 21^{cm} em morteiros. A artilharia de costa possui canhões de 24, 32, 40 e 45^{cm} e obuzes de 24 e 28^{cm}.

Supõe-se que algumas destas peças se empregarão tambem na actual campanha; montadas em reparos moveis.

Parte da artilharia de montanha distribuiu-se pelos regimentos de artilharia de campanha á razão de uma bateria de 6 peças por 8 deles, e de um grupo de 2 baterias por outros 5. O material de montanha distribuido aos regimentos de campanha, é o de aço de 7^{cm}, com o qual estava dotada toda a artilharia de montanha até 1914, época em que principiou a substituir-se por um novo material deformavel de 65^{mm}.

Com o fim de melhorar o material, foi este dotado de escudos d'aço cromado construidos no arsenal de Turim, com 4^{mm} de espessura, noticia que no entanto se deve acolher sob reserva.

Cada bateria leva 3 micro-telefones, sistema Ansaloni.

Visto a importancia da artilharia pesada de grande calibre tratou a Italia de preencher a lacuna existente pela forma mais rapida possivel. Assim, por exemplo, 8 obuzes de costa de 28^{cm} foram montados sobre plataformas moveis. O mesmo sucedeu com outros obuzes de 30,5.

O Creusot por outro lado proporcionou algumas baterias de obuzes de 26^{cm}.

A dotação de munições da artilharia de campanha aumentou com o proposito de chegar a 2:500 projecteis por peça.

Turquia

A missão dos oficiais inferiores no exercito. -- Segundo um trabalho publicado na *Revista militar Otomana*, os oficiais inferiores, pelo seu contacto com os soldados, exercem sobre eles uma influencia imediata.

O capitão belga Brencer, em uma conferencia, feita aos oficiais inferiores, depois de lhes haver dito que são educadores, instructores e conductores de homens, acrescentou o seguinte: «A missão dos que possuem um grau, como educadores, instructores e conductores de homens, modificou-se consideravelmente. O novo recrutamento impõe-lhes forçosamente novas obrigações; a diminuição do tempo de serviço, exige de todos eles um conhecimento mais profundo de obrigações e uma tensão quasi continua de todas as faculdades intellectuais e físicas; os processos do combate moderno, o aperfeiçoamento das armas, deram á esquadra e á secção, uma importancia que outr'ora não se suspeitava sequer; por ultimo, as consideraveis perdas de officiais, no campo de batalha, afirmam a necessidade, para os oficiais inferiores distintos, de saberem comandar uma secção, até uma companhia, em frente do inimigo. Se a estas considerações se acrescentar que os oficiais inferiores se encontram em contacto constante com os soldados, que levam de certo modo, a mesma vida que eles, posso afirmar, creio, que o valor de um exercito está inteiramente ligado ao valor dos seus «filleiros».

Estas considerações devem ser meditadas como o merecem. Além disso, as escolas de oficiais inferiores e a enorme despeza rializada para dotar o exercito com classes instruidas, que poderão auxiliar os oficiais na sua difficil missão, constituem provas evidentes da importancia ligada a este assunto.

Um official inferior adquire na escola uma instrução teorica e pratica; mas esta instrução será sufficiente para chegar a ser um official inferior no verdadeiro sentido da palavra? Porque não basta a instrução; tem que saber, além disso, falar aos soldados, lêr na alma dos subordinados.

Para isto se exigem alguns principios morais que facilitarão aos officiais inferiores a sua missão; se são incapazes de os conceber, o exito é impossivel.

Estes principios os resumimos depois, e as praças nunca deverão duvidar do exito, se tiverem o cuidado de os considerar previamente e basear neles a sua linha de conduta.

- 1.º—Em que consistem as dificuldades do comando?
- 2.º—Como conseguem os officiais inferiores impôr a sua autoridade?
- 3.º—Como se deve proceder para dar o exemplo?
- 4.º—Como se mantêm sempre uma attitude irrepreensivel?
- 5.º—Como se inspira confiança aos soldados?

6.º—Como chegam os officiaes inferiores a dar provas duma superioridade real, intelectual e moral?

7.º—Como proceder para dar motivos de energia e abnegação?

Estes principios resumem as qualidades que devem possuir todos aqueles que desejam cumprir conscienciosamente com o seu dever.

O conhecimento não é sufficiente; nm cabo e um sargento ajudante, que tenha a mesma vida que os soldados, para provar que é digno do seu posto, deve conhecer a psicologia da vida do soldado e daqueles que a ele estão sujeitos.

DIVERSOS

O petroleo na guerra moderna. — Tem-se desenvolvido muito as actividades da Intendencia em um exercito moderno. A guerra europeia está-nos provando como no manejo dessas imensas falanges nacionais que entram em luta, ocupando frentes gigantescas de milhares de kilometros, existem problemas administrativos que dantes não se sonhavam sequer. E' o que ocorre com o fornecimento de petroleo para permitir a actividade automobilista, que nos exercitos modernos supre, e ás vezes substitue, o transporte por caminho de ferro, de homens, armas e munições de boca e de guerra.

Neste sentido é interessante conhecer alguns dados da produção, consumo e preço do dito artigo.

A exploração industrial do petroleo teve começo no ano de 1859, e desde então passou por épocas mui distintas.

Nos Estados-Unidos, explorou-se desde logo febrilmente, com o qual veio uma super-produção, determinante da conquista do mercado europeu para descongestionar as reservas yankeas.

Tem-se visto o petroleo, em alguns países, aquecer as maquinas de comboios e navios, e depois foi utilizado nos motores de explosão, que com o desenvolvimento do automobilismo e da aviação, fizeram do petroleo artigo indispensavel na guerra moderna. Além disso, tambem se emprega nos submarinos.

Em resumo, quer a guerra seja terrestre, aerea ou maritima, o uso do petroleo, em grande escala, é necessario.

Eis alguns algarismos da produção mundial de petroleo em toneladas metricas :

Ano de 1850.....	275 toneladas
» » 1860.....	66:693 »
» » 1870.....	706:818 »
» » 1880.....	3.897:203 »
» » 1890.....	7.817:695 »
» » 1900.....	19.570:163 »
» » 1901.....	21.974:320 »
» » 1902.....	24.288:033 »
» » 1903.....	25.642:403 »
» » 1904.....	28.791:261 »
» » 1905.....	28.484.421 »

Ano de 1906.....	29.775:000 toneladas
» » 1912.....	48.109:000 »
» » 1913.....	51.798:000 »

Este ultimo numero de produção mundial do petroleo, distribue-se deste modo :

Estados-Unidos.....	32.315:000 toneladas
Russia	9.247:000 »
Indias holandêsas	1.534:000 »
Galitzia	1.087:000 »
Romania	1.885:000 »
Indias	1.900:000 »
Mexico.....	3.000:000 »
Outros países	730:000 »

O maior produtor de petroleo dos países beligerantes é a Russia. São celebres os jazigos petroliferos de Baker. Em 1912, de uma produção total de 9.247:000 toneladas metricas, corresponderam 6.881:000 em Beker, mais do que em Gromzi, cêrca de 197:000 toneladas em Tchebeken, 147:000 em Madkop e 65:000 na Fargheva.

A Romania, tirou grandes vantagens economicas da guerra para a exportação de petroleo, e aumentou consideravelmente a produção. Segundo o *Et Monitor del Petroleo romano*, a produção deste país para os três primeiros meses de 1915, elevou-se a 468:685 toneladas, o que representa um aumento de 34:405 toneladas sobre igual periodo de 1914. A Romania, viu tal importancia no petroleo que criou um *Instituto Internacional de Petroleo*.

II

PARTE MARITIMA

A GUERRA NO MAR

As perdas nos Dardanelos

Os navios de guerra ingleses perdidos no Dardanelos, são os seguintes : *Irresistible* de 15.000 toneladas a 18 de março ; o *Ocean* de 12,950 toneladas a 18 de março ; o *Triumph* de 18.985 toneladas em 25 de maio ; o *Margetic* de 14.900 toneladas em 27 de maio e 2 submarinos o E 15 e o AE 2.

Os navios de guerra francezes, foram o *Bouvet* 11.900 toneladas a 19 de março ; o *Casabianca* de 960 toneladas em 3 de junho e 3 submarinos.

Os navios turcos foram o *Messudich* de 9.120 toneladas em 13 de dezembro 1914 ; o *Haireddin Barbarasse* de 9.900 toneladas em 8 de agosto ; o *Medijidich* de 3.422 toneladas em 3 de abril, todos torpedados por submarinos ingleses, e mais algumas canhoneiras e transportes.

O transporte inglez *Royal Edward*, 11.117 toneladas foi torpedado e afundado no Mar Egeo por um submarino alemão. Nele perderam a vida 1.000 homens, salvando-se 600.

O transporte conduzia tropas de reforço para a 29 divisão nos Dardanelos.

O transporte tinha a bordo 32 officiaes, 1.350 soldados e 220 pessoas de guarnição.

O *Royal Edward* era irmão do *Royal George*, tinha sido construido em Glasgon em 1908 e pertencia á Canadian Northern Steamship Ltd.

E' o primeiro transporte ingles afundado durante a guerra.

Em 11 de abril o transporte *Wayfarer* foi torpedado por um submarino no mar da Irlanda, mas não foi afundado e só se perderam 5 vidas.

Pouco tempo depois tambem o *Manitou* foi atacado por um torpedeiro turco no mar Egeo ; os torpedos erraram o alvo, mas perderam-se 51 vidas durante o pôr nagua as embarcações.

Perdas de navios durante o primeiro ano da guerra

	Couraçados	Cruzadores e couraçados	Cruzadores protegidos	Canhoneiras	C/torpedeiros	Torpedeiros	Submarinos
Inglaterra.....	<i>Bulwarh.</i>	<i>Aboukir.</i>	<i>Amphion.</i>	2	2	2	7
»	<i>Formidable.</i>	<i>Hogue.</i>	<i>Pathfinder.</i>				
»	<i>Ocean.</i>	<i>Cressy.</i>	<i>Hawke.</i>				
»	<i>Irresistible.</i>	<i>Good Hope.</i>	<i>Hermes.</i>				
»	<i>Goliath.</i>	<i>Monmouth.</i>	—				
»	<i>Triumph.</i>	—	—				
»	<i>Mojestic.</i>	—	—				
França.....	<i>Bouvet.</i>	<i>Gambetta.</i>	—	1	2	1	3
Russia.....	—	<i>Pallada.</i>	<i>Shemtshug.</i>	1	1	—	—
Japão.....	—	—	<i>Takashiko.</i>	—	1	1	—
<i>Total.....</i>	8	7	6				
Alemanha.....	<i>Pommern.</i>	<i>Blücher.</i>	<i>Magdeburg.</i>	7	10	4	11
»	—	<i>Yorck.</i>	<i>Köln.</i>				
»	—	<i>Scharnhorst.</i>	<i>Mainz.</i>				
»	—	<i>Gneisenau.</i>	<i>Ariadne.</i>				
»	—	<i>Fried Karl.</i>	<i>Emden.</i>				
»	—	—	<i>Königsberg.</i>				
»	—	—	<i>Leipzig.</i>				
»	—	—	<i>Nürnberg.</i>				
»	—	—	<i>Hela.</i>				
»	—	—	<i>Dresden.</i>				
»	—	—	<i>Karlsruhe.</i>				
Austria.....	—	—	<i>Zanta.</i>	—	—	—	—
»	—	—	<i>K. Elizabeth.</i>				
Turquia.....	<i>Messidieh.</i>	—	<i>Megidieh.</i>	1	—	1	—
<i>Total</i>	2	5	14	8	10	5	11

Perdas inglezas do pessoal

Total de 381,983 no primeiro ano da guerra.

Pela estatística que Mr. Tennant apresentou na Camara dos Conuns, as perdas inglezas depois de 21 d'agosto, são como segue :

Mortos e falecidos em resultado de ferimentos.

Oficiaes	4.965
Outras categorias.....	70.992
Total mortos.....	75.957

Feridos

Oficiaes.....	9.973
Outras categorias.....	241.086
Total feridos.....	251.059

Desaparecidos

Oficiaes.....	1.501
Outras categorias.....	53.466
Total desaparecidos.....	54.967
Total geral.....	381.983

Telegramas trocados entre o Tsar da Russia e o Rei Jorge IV de Inglaterra.

Petrogrado.—Nesta séria ocasião que meu país está atravessando, decidi-me pôr-me á testa de meus exercitos. Anunciando-vos este facto, mais uma vez exprimo a minha convicção que, com a ajuda de Deus e os esforços combinados dos aliados, a victoria final terminará esta guerra sanguinolenta.

O Rei Jorge ressondeu :

Foi com prazer que soube que tinheís assumido o comando dos vossos exercitos em campanha. Eu cordialmente participo da convicção que com a ajuda de Deus e dos vossos bravos exercitos, coujunctamente com os dos aliados, a victoria final será certa com uma paz honrosa e derradeira.

Os meus pensamentos estão mais que nunca convosco nesta epoca de anciedade—«Reuter».

MARINHAS MILITARES

Alemanha

Foi lançado ao mar o cruzador *Hindenburg*, que primitivamente tinha sido designado por *Ersatz Hertah*. A principio era-lhe destinado armamento identico ao do *Lutzow*—VIII de 305^{mm} e XII de 158^{mm} - mas parece que as peças de 305^{mm} foram substituidas por outras de 380^{mm}; é provavel que tenha sido esta alteração que motivasse a demora de 2 anos desde o inicio da construção até ao laçamento, aproximadamente o dobro do tempo gasto para o *Lutzow*.

—O numero de submarinos completados desde o início da guerra até Junho parece ter sido de 48, sendo 24 de 1.200 ton., 20 nós á superficie e 3.000' de raio de acção, com 4 tubos e duas peças; 12 dos outros são de 800 ton. e a mesma velocidade, e os restantes 12 são de 300 ton. e 18 nós á superficie.

Austria-Hungria

São as seguintes as características dos dois submarinos mais recentes *U 3* e *U 4*, construídos em Kiel pela casa Krupp: comprimento 43^m, boca 3^m,7, calado á superficie 2^m,9, deslocamento á superficie 235 toneladas e imerso 400.

São de duplo casco, tendo o exterior uma forma semelhante á dos torpedeiros, afim de tornar o convez habitavel quando navegam á superficie.

As disposições de segurança estão muito desenvolvidas: a quilha movel pesa 5 ton., e os tanques de lastro podem ser esgotados em minuto e meio.

O armamento são 2 tubos de 18'', com o municamento de 3 torpedos. Os motores da superficie são de 600 cavalos, e os de imersão de 320; as velocidades nas experiencias foram 12 nós á superficie e 8 imerso, mas parece que a 1.^a poderá ser excedida em maior profundidade; o raio de acção é de 1200' á superficie a 10 nós, e 60' imerso a 6 nós.

Espanha

Está em construção um submarino de 750 ton., semelhante á moderna classe *M*, americana, o qual deverá ter a velocidade de 18 nós á superficie e 11 imerso.

Estados- Unidos

O couraçado *California*, tem as seguintes características:

Deslocamento, 32:000 toneladas;

Comprimento á linha d'agua, 182 metros;

Comprimento máximo, 190 metros;

Boca, 29,5 metros;

Imersão, 9 metros;

Velocidade, 21 milhas;

Armamento, XII peças de 356^{mm}, em 4 torres tríplexes, dispostas como no *Pensylvania*; XXII de 127^{mm} e IV tubos lança-torpedos;

Equipagem, 1:056 homens, compreendendo os officiais;

Aparelhos-motores, turbinas; combustivel, nafta.

—O novo couraçado *Arizona*, da classe *Pennsylvania*, deve ser lançado á agua em 19 de junho.

—O submarino *E 2* será o primeiro a ser provido de acumuladores Edison, compostos de aço e níquel, contendo uma solução de potassa incapaz de produzir gases venenosos, e que pelo contrario absorve o excesso de anidrido carbonico do ambiente:

O submarino inglês *L 8* vai tambem ser dotado dos mesmos acumulado-

— Parece que os couraçados continuarão a usar as redes anti-torpédicas, tendo sido introduzido melhoramentos na sua manufactura.

Nos novos couraçados adoptar-se-ha uma nova sub-divisão celular, resultado das experiencias realizadas pelo engenheiro Taylor, chefe das construções navais.

— As experiencias realizadas em Julho pelo submarino *G 3*, de 48^m de comprimento, mostraram que o seu raio de acção lhe permitia atravessar o Atlantico e regressar á America, á velocidade de 8 nós. As velocidades máximas obtidas foram 14',7 á superficie e 10',7 em imersão; o motor Sulzer-Diesel, de novo modelo, construido na Suissa, é de 1200 cavalos.

— Os 7 novos submarinos em construção, de 105^m de comprimento, receberão motores semelhantes, parece que já construidos na America; o seu raio de acção será ainda maior que o do *G 3*,

França

No dia 1, rializou-se o lançamento do novo couraçado *Languedoc* em Bordeus. Como o navio tomasse demasiado seguimento na carreira e este não fôsse suficientemente quebrado, foi encalhar na margem fronteira, tendo sido desencalhado na mesma tarde.

Este navio é da classe *Normandie*, de 25 toneladas de deslocamento e 21 nós, sendo o armamento principal XII peças de 340^{mm} em 3 torres quadruplas e XXIV de 138^{mm}.

— Nas operações navais do Mediterraneo a esquadra francêsa tem sentido muito a falta de cruzadores suficientemente rapidos como os da classe inglêsa *Arethus*, ou alemã *Karlsruhe*.

— Os couraçados *Bretagne* e *Provence*, de 1912, estão desde Maio na esquadra do Mediterraneo; as suas características são; deslocamento 23500 ton., comprimento 166^{mm}, 28000 cavalos e 20 nós; armamento: X de 340^{mm} em 5 torres axiais, XXII de 140^{mm} em 5 redutos a cada bordo, IV tubos de 450^{mm}.

As máquinas principais são turbinas Parson, montadas em 4 veios. As caldeiras do *Bretagne* são 24 Niclausse, e as do *Provence* 18 du Temple; é a primeira vez que se adopta num navio de grande tonelagem este tipo de caldeiras, proprio para torpedeiros.

— Foram já lançados á agua os couraçados *Normandie*, *Gascogne* e *Languedoc*, devendo seguir-se os lançamentos do *Flandres* e *Béarn*, da mesma classe.

— Os novos *super-dreadnoughts* *Tourville*, *Duquesme* *Lyon* e *Lille*, deslocarão cêrca de 29600 toneladas e terão 100^m de comprimento. As máquinas principais serão mixtas—turbinas e alternativas—com potencia de 44000 cavalos para a velocidade máxima de 23 nós. O armamento será XVI de 340^{mm} em 4 torres axiais, e XXIV de 140^{mm} dispostas em grupos de 3; a espessura máxima da couraça 350^{mm}. Parece que será adoptado um novo sistema de anteparas flexiveis anti-torpédicas.

Holanda

As canhoneiras *Brinio*, *Friso* e *Gruno*, lançadas ao mar em 1912 e 1913, têm 2 motores Diesel de combustão interna, de 609 cavalos cada um e 6 cilindros, simples efeito; do tipo de 4 tempos na *Gruno*, e de 2 tempos nas outras duas.

Os motores foram construídos nas casas Werkspoor, de Amsterdam (*Gruno*), Krupp, de Kiel (*Friso*) e M. A. N. de Norimberg (*Brinio*).

O parlamento autorisou a construção de 2 cruzadores de 6000 ton. e 30 nós, com o armamento de X de 152^{mm} e IV de 76^{mm} contra aeroplanos, com cinta de 3" e convez protegido, movidos por e usando combustivel liquido; autorisou tambem 4 submarinos de 800 toneladas e 6 hidro-aeroplanos.

BIBLIOGRAFIA

I — LIVROS

Portugal

- 1 BOTELHO (José Justino Teixeira) tenente-coronel de artilharia. *Historia popular da guerra da Peninsula*. Um vol. in 4.º, 646 paginas com muitas gravuras no texto e dois mapas. Livraria Chardron, de Lelo & Irmão, editores, Porto. Preço, brochado 1\$50
- 2 TELLES (Bazilio) *A situação militar europeia*. Cartas, 1895. Folheto.
- 3 CAMPOS (Agostinho) *Europa em guerra*. Comentário leve. 1 vol. in 8.º Ferin, Lisboa, 1915.

Alemanha

- 1 MÜLLER. Kranefeldt, Oberstleutnant a D. *Die 3 Kavallerie division von der Saar bis andie Mosel 6 bis 14 August 1870*. Berlim, Mittler und Sohn, 1914.

Espanha

- 1 MOROS (D. Luis Azpeitia) comandante de caballeria. *En busca del caballo árabe*. Comisión á Oriente. 1 vol. Madrid, 1915.
- 2 REY (Garcia) capitán, y Villaseñor (D. Aniceto) alumno del tercer año de la misma. *El territorio soriano*. Folleto en 4.º, de 90 páginas, ilustrado con grabados. Madrid, imprenta de López del Horno. San Bernardo, 82, Año 1915.
- 3 SOSA (D Julián). *Condecoraciones militares y civiles de España. — Legislación, anotada y concordada, de todas las Ordenes*. Tres volúmenes en 4.º, con 841 páginas. Establecimiento tipográfico de Juan Pérez Torres. Pasaje Valdecillas, 2. Año 1915.

Inglaterra

- 1 *Government Publications* :
NAVAL AND MILITARY.
- 2 BUCHAN (John). *Nelson's History of the War*. Vol. 2. Cr. 8vo, pp. 242.
Nelson net 1/
- 3 *Fleets of the World*. 1915. Compiled from Official Sources and Classified according to Types. Illustrated. Oblong 8vo, pp. 198 and plates.
Nash net 7/6

- 4 *Great World War*. Part 11. Edited by F. A. Mumby. 8vo, pp. 113-224. Gresham Pub. Co. net 2/6
- 5 HILDITCH (A. N.). *Stand of Liège*. (Oxford Pamphlets). 8vo, swd. Milford 4d
- 6 KLEIN (L'Abbé Félix). *La Guerre vue d'une Ambulance*. Avec 12 documents photographiques. Cr. 8vo, swd., pp. viii—276. A. Colin 3/6
- 7 *Notes on Elementary Field Training*. Part 11. By «Grenadier». Cr. 8vo, swd. H. Rees net 1/
- 8 *Official Crests of the Royal Navy Now in Daily Use*. On sheet folded. Gale & Polden net 1/
- 9 *Penny History of the War*. No. 1, with double-page map. Issued in fortnightly parts. Cr. 8vo, swd., pp. 32. Geographia Ltd. 1d
- 10 SOUTTAR (H. S.). *A Surgeon in Belgium*. Illustrated. 8vo, pp. 230. E. Arnold net 8/6
- 11 STEPHENSON (Sir Frederick C. A.). *At Home and on the Battlefield*. Letters from the Crimea, China, and Egypt, 1854-1888. 8vo, pp. 398 J. Murray net 12/
- 12 *Useful Notes on Supply and Transport Services*. For the Guidance of Officers and other Ranks of the Army Service Corps 8vo, swd. Critchely Parker (Australia) 9d
- 13 VIVIAN (E. Charles) and Williams (J. E. Hodder). *The Way of the Red Cross*. With a Preface by Queen Alexandra. Cr. 8vo, pp. 289. Hodder & S. net 2/6
- 14 *War Budget (The)*. Vol. 2. Folio. «Daily Chronicle» net 5/
- 15 WEBSTER (F. A. M.). *Britain's Territorials in Peace and War*. Cr. 8vo, pp. 206. Sidgwick & J. swd., net 1/; 2/
- 16 *What Every Soldier Ought to Know*. Compiled from the Official Manuals. 32mo. limp. H. Milford 2d
- 17 WHITE (Charles). *Our Regiments and Their Glorious Records*. Cr. 8vo, swd., pp. 150 Pearson net 1/
- 18 BORDEN'S (Sir Robert). *Inspiring War-Messsage to the Canadian People*. Speech delivered at Toronto, December 5, 1914. Federal Presse Agency (Ottawa).
- 19 BUCHAN (John). *Nelson's History of the War*. Vol. 3. Cr. 8vo, pp. 240. Nelson net 1/
- 20 *Eye-witness's Narrative of the War, from the Marne to Neuve Chapelle*, September, 1914-March, 1915. Cr. 8vo, pp. 312. E. Arnold swd., net 1/; 1/
- 21 FRENCH *Official Review of the First Six Months of the War*, (The) As issued by Reuter's Agency, 8vo, owd., pp. 96. Constable net 1/
- 22 *Great War (The) The Standard History of the All-Europe Conflict*. Vol. 2. 4to. Amalgamated Press. net 12/; half moroco, net 14/
- 23 HEILGERS (Louise). *Somewhere in France; Stories of the Great War*. Cr. 8vo. Dryden Pub. Co. net 3/6
- 24 HOWARD (Sergeant-Major C.). *Main Points for Musketry Instructors*. 2nd ed., revised. 12mo, pp. 36. Deighton, Bell & Co. net 6/
- 25 MACARTNEY (D. H.). *Naval and Military Cadet Training*. Cr. 8vo, swd., pp. 46. P. S. King net 6d
- 26 MCINTOSH (Dorothy M.). *Our Allies' A B C War Book*. Drawings by Chrts. Heaps 4to, swd. Harrison & Sons net 1/
- 27 STEVENSON (J. H.). *The Story of the Argyll and Sutherland Highlanders*, 91st and 92nd. 12mo, pp. 72. Mac-Lehose net 1/
- 28 THURSTON (Violetta). *Field Hospital and Flying Column*. Being the Journal of an English Nursing Sister in Belgium and Russia. Cr. 8vo, pp. 192. Putnam's net 2/6
- 29 *What I Saw in Berlin and other European Capitals during War Time*. By «Piermarini». Cr. 8vo, pp. 345. Nash net 5/
- 30 ATKINSON (C. F.). *Dictionary of English and German Military Terms, and of other Words Useful to Officers*. Part 1, German-English. 12mo. pp. 144. H. Rees. net 2/6

- 31 BARRON (Clarence W.). *The Audacious War*. Cr. 8vo, pp. 208. *Constable* net 4/6
- 32 BOOTS' *Comrades in Khaki*. Vol. 1, No. 1, April, 1915. *Boots* 2d
- 33 BUXTON (Noel and Charles Roden). *The War and the Balkans*. Cr. 8vo, pp. 112. *Allen & Unwin* net 2/6
- 34 HEDIN (Sven). *With the German Armies in the West*. Illustrated. 8vo, pp. 418. *Lane* net 10/6
- 35 KNIGHT (Alfred E.). *The World War and After: An Inquiry and a Forecast*. Cr. 8vo, pp. 152. *Morgan & Scott* net 2/
- 36 *Notes on First Aid for N.C.O.s and Men*. By an Officer of the 14th (Service) Battalion, the Manchester Regiment. 12mo, swd. *Gale & Polden* net 6d
- 37 *Official Crests of the Imperial Yeomanry*. On sheet. *Gale & Polden* net 1/
- 38 WATSON (Colonel Sir C. M.). *History of the Corps of Royal Engineers*. Vol. 3. 8vo, pp. 409. *Royal Engineers Institute* (Chatham) 10/6

Italia

- 1 RODOLFO Corselli, capitano di stato maggiore. *La guerra in colonia*. Un vol. di piú che 700 pg.

II — PERIODICOS

Portugal

- 1 *O Oriente portuguez*, n.º 5 e 6 de maio e junho de 1915. O coronel inglez Alexandre Adams. Documentos do arquivo da fazenda. Instruções para o governador geral do Estado da India, Barão de Candel. A rendá do Bétle em Damão. Inscricões lapidares em Guirim. Dialecto indo-portuguez em Ceilão. *Varia Variorum*.
- 2 *Revista aeronautica*, n.º 1 de janeiro a março de 1915. A aeronautica na guerra. Aeronautica militar na Alemanha. Factos da guerra aerea. Relatorio dos trabalhos da Comissão aeronautica militar no ano de 1914. As grandes provas de 1914.
- 3 *Revista de artilharia*, n.º 134 de agosto de 1915. Em torno do fabrico de cartuchame. Polvoras e explosivos modernos. Retalhos da guerra. A guerra europeia — Diario da guerra.
- 4 *Revista de medicina veterinaria*, n.º 101 de julho de 1915. Medicina veterinaria colonial. Criptorquidia abdominal dupla no cão — Um Fox-Terrier operado com bons resultados. Alguns trabalhos sobre as vacinações — activa e passiva — contra a peste suina.

Chile

- 1 *Revista de marina*, n.º 348 de agosto de 1915. Apuntes sobre navegacion. Politica naval. La iniciativa, el amor al trabajo i la disciplina, son las características principales para llegar a ser un eficiente i distinguido ingeniero naval militar. Proteccion de los acorazados contra los ataques submarinos. El caldeo a bordo de los acorazados de 18.000 toneladas. Las nuevas armas de hoi dia. Discusiones artilleras. El Ministro de marina acepta la inutilidad de los submarinos de los Estados Unidos en la guerra. Teoria de las cartas, cartas estereográfica i de Mercator. Encuesta del director de la Escuela de ingenieros, capitán de fragata sr. Arturo Acevedo.

Espanha

- 1 *Información militar del extranjero*, n.º 2 de agosto de 1915. Inglaterra — El servicio sanitario en campaña. Teatro de guerra de la Rusia europea occidental.
- 2 *Memorial de artillería*, n.º de agosto de 1915. La misión del oficial auxiliar. Nueva organización de las Comandancias de costa. Mahón: base naval avanzada. — Su significación y artillado como capitalidad militar y marítima de las Baleares. Solución rápida de diversos problemas de tiro en la artillería de campaña.
- 3 *Revista de caballería*, n.º 158 de agosto de 1915. Cuestiones hípias. Las órdenes de combate. Reorganización de la caballería yanqui. Consideraciones sobre el arma de Caballería. La yegua como motor agrícola y reproductora. La retirada de Rusia.
- 4 *Revista técnica de infantería y caballería*, n.º de 15 de agosto de 1915. Europa en África. La obra militar de la Revolución francesa. Obras históricas del capitán Sane Balza. Estudio geográfico, militar y naval de España.

Italia

- 1 *Rivista di cavalleria*, n.º de 15 de agosto de 1915. Forza numerica degli Ufficiali dell' Arma di Cavalleria. Da un Mese all' Altro. Cronistoria delle azioni della Cavallerie nella guerra della nazioni. La prima carica. La cavalleria Svizzera. Cavalli stalloni di puro sangue arabo in Sardegna.

Noruega

- 1 *Norsk militært tidsskrift*, n.º 8 de agosto de 1915. Kompaniet maa selv utdanna sine rekrutter. Befalet ved landvœrnet. Det skandinøeriske skytterstevne i Kristiania. Serbernes indfald i Syrmien.

Perú

- 1 *Boletín del Ministerio de guerra y marina*, n.ºs 7 e 8 de abril de 1915. Conferencias de la Escuela superior de guerra (Servicio de Sanidad en campaña, Historia militar, Moral y educación, Tactica). Conferencias regimentarias (Servicio de los ejércitos en campaña). El tiro del cañón de 75. Los procedimientos de ataque de la infantería. La educación física en la preparación del soldado para la guerra.

Uruguay

- 1 *Revista del Centro militar y naval*, n.º 135 de julio de 1915. Nuevo ministro de guerra y marina. La noción militar. Reflexiones sobre la guerra europea. Apuntes históricos (1870-1914). Las armas francesas y las alemanas. Sobre rectas de altura. Día de la Bandera. Tablas de altura del capitán Rodler Aquino. La campana en Rusia. Mapa del teatro de las operaciones en Prussia, Polonia e Austria.