

# A INFANTARIA MODERNA Na Travessia dos Cursos d'Água

(Cap. TH. LIPSCOMB, *Infantry Journal*)

(Traduzido e adaptado pelo Ten. Cel. MAC CORD)

Uma análise da reorganização das unidades do exército e das novas concepções da tática de infantaria inseridas no último Manual de Campanha, juntamente com os progressivos ensinamentos das repetidas lições da Guerra Européia, lançam inquietante dúvida sobre o grau de eficiência das nossas equipagens regulamentares para a travessia dos cursos d'água, no que concerne à possibilidade de cooperarem com êxito para a perfeita execução do abastecimento e do apoio da infantaria em uma travessia à viva força. Progressos tecnológicos permitem o aperfeiçoamento dos engenhos de guerra e dos meios de transporte, derivando-se daí os novos princípios táticos. O armamento dos meios de transporte e da tática das armas combinadas, exceto no que diz respeito à travessia de rios. Neste ramo, o progresso tem sido mais aparente do que real.

As deficiências das equipagens em apreço tornar-se-ão sensíveis ao observador desprevenido sómente por ocasião do seu emprego real nas batalhas ou em futuros exercícios simulados com unidades completamente equipadas e nos quais os abastecimentos se realizam na íntegra, levando-se cada homem, cada canhão, cada veículo a efetuar a transposição dos cursos d'água, sem ter sido admitida previamente a hipótese de que o inimigo deixara pontes intáctas, convenientemente localizadas no eixo das estradas. Na verdade, equipamento similar ao atual foi utilizado com sucesso na Primeira Guerra Mundial. Agora, porém, os mais ativos estudiosos dos relatórios militares vindos do estrangeiro chegaram à conclusão de que a arte da guerra se assemelha hoje menos à Primeira Guerra Mundial do que esta se assemelhava à Guerra Civil. (Secessão). O presente artigo examinará a tática de travessia de cursos d'água no que interessa aos meios a serem utilizados pela engenharia e apresentará sugestões para equipamento que venha satisfazer aos requisitos modernamente exigidos pelas necessidades militares, conforme os ensinamentos da experiência.

Ao estudar a moderna tática de travessia de rios, é conveniente examinar primeiramente os efeitos das novas armas, engenhos e equipamentos do ponto de vista do atacante e, em seguida, do ponto de

vista do defensor. Do lado do atacante, o uso de morteiros e de tanques, o apoio pelo fogo e a observação aérea permitem o combate eficiente à metralhadora, rainha do campo de batalha na Primeira Guerra Mundial. O emprego de caminhões habilitam o atacante a lançar suas reservas rapidamente e a fazer avançar as enormes quantidades de munição de infantaria exigidas pela multiplicidade de armas pesadas, especialmente canhões anti-tanques e morteiros. Isto induziu a maioria dos observadores a admitir que, agora, a guerra ofensiva tem ascendência sobre a defensiva. Mas, em uma operação de passagem de rio, muitas vantagens da guerra ofensiva não se apresentam nos primeiros momentos. Até que os tanques anfíbios estejam aperfeiçoados e possam ser empregados em grandes quantidades, os veículos mecanizados serão de pequeno proveito nas fases iniciais de uma travessia de rio. Além disso, os veículos motorizados não podem ser transportados para a outra margem em grande número senão pela utilização de uma ponte para esse fim especialmente construída, e, sem eles, o remuniciamento da infantaria é exequível sómente a pequenas distâncias e durante intervalos periódicos de tempo.

Por outro lado, o emprego de tanques e veículos motorizados permite às reservas do defensor grande mobilidade e potência de fogo. Se ele pode contra-atacar, enquanto as forças atacantes estão ainda operando a travessia terá grande probabilidade de sucesso. A mobilidade dos tanques modernos e da infantaria motorizada permitirá ao comandante de uma força defensiva bem organizada empreender um contra-ataque coordenado quasi que em qualquer ponto, dentro de uma a duas horas após a sua decisão. Na realidade, admite-se que um atacante tenha comumente supremacia aérea, sendo certo que o emprego de sua aviação convenientemente articulada com a artilharia de longo alcance possa interferir decisivamente com a preparação de um contra golpe pelo defensor. Contudo, a supremacia aérea é tão relativa como qualquer outro fator de preponderância de guerra e, de maneira alguma, constitue, por si, uma garantia de vitória para o atacante. Seu efeito sobre o resultado final é função da sua grandeza e das disposições das reservas do defensor, bem como da natureza do terreno em que for lançado o contra-ataque.

Do que foi dito acima podemos concluir que, agora, mais do que nunca, é essencial que um atacante reduza ao mínimo o período fatal em que suas forças a cavalo do rio. Visto necessitar o defensor de algum tempo para decidir quanto ao ponto em que será realizado o contra-ataque, a força atacante pode contar com um intervalo de tempo até três horas, depois da hora H, antes que surja um contra-ataque eficiente, tudo dependendo do segredo com que foi preparado o ataque e da atuação da força aérea em dismantelar a organização do contra-ataque. A antiga noção, tantas vezes adotada nas manobras de tempo de paz, de atacar a linha de um rio pela manhã, capturar o segundo objetivo

(primeira linha de pontos defensivos importantes do terreno) pelo meio da tarde e empreender o ataque ao terceiro objetivo (algumas milhas além do rio) pela manhã seguinte, deve ser agora considerada obsoleta. Todos os canhões anti-tanques orgânicos e a maioria dos transportadores das armas de infantaria devem encontrar-se efetivamente na margem oposta dentro de duas a quatro horas após o assalto inicial. Se o sucesso da travessia tem de ser explorado em larga escala, grandes unidades das forças blindadas devem ser passadas para a margem oposta no mesmo dia, partindo tanto quanto possível logo depois do ataque inicial.

Antes de entrar na apreciação dos meios de que a engenharia deve dispor para essas travessias rápidas, é aconselhável salientar a vantagem de um ataque vespertino debaixo das modernas condições. Naturalmente, nem todos os ataques podem ser feitos à tarde e os meios distribuídos à engenharia não devem ficar na dependência exclusiva dessa hipótese. Todavia, quando o ataque é realizado à tarde, de maneira a permitir a captura do segundo objetivo ao escurecer, a enorme vantagem que o defensor possui na mobilidade das suas reservas mecanizadas e motorizadas é reduzida ao mínimo. Seus tanques estão praticamente imobilizados até o amanhecer. O atacante dispõe de toda a noite para construir suas pontes e concentrar seus canhões antitanques, seus tanques e sua artilharia na margem oposta, sob a proteção da obscuridade, afim de enfrentar o contra-ataque inimigo e prosseguir o avanço no dia seguinte. Uma travessia de rio iniciada à tarde, contudo, perde a vantagem do sigilo, a principal característica de um ataque matutino. Isto pode ser atenuado em parte, pelo menos, com o emprego de fumaça e pela realização intensiva da preparação de artilharia e bombardeio aéreo, assim como do tiro das armas de apoio de infantaria.

Na determinação dos meios adequados para as travessias, os tipos de cargas devem ser analisados. Cada regimento de infantaria possui agora 107 caminhões de meia tonelada para o transporte de armamento, doze dos quais rebocam canhões antitanques de 37 mm. Nem todos esses caminhões transportam armas, mas quasi todos são utilizados como transportadores de munição e cerca de dois terços são indispensáveis ao regimento nos ataques de envergadura realizados a distância maiores de uma a duas milhas do curso d'água. Além disso, cada regimento de infantaria possui quarenta e três caminhões de 1.1/2 toneladas. Esses caminhões pesam, quando carregados, cerca de 5.1/2 toneladas, que é a maior carga de um regimento de infantaria. A maioria dos caminhões de 1.1/2 toneladas não é indispensável ao regimento nas primeiras fases de um ataque de travessia de rio.

O transporte da artilharia de apoio imediato (105 mm) e da maior parte dos outros elementos maiores da divisão ternária é feita principalmente em caminhões de 2.1/2 toneladas, que pesam, quando

carregados, cerca de oito toneladas. O batalhão de artilharia média e o batalhão de engenharia, juntos, contêm um total de dezenove caminhões de 4 toneladas que pesam, quando carregados, cerca de 12.1/2 toneladas. No conjunto, a divisão ternária de infantaria possui 48 caminhões, pesando 5.1/2 toneladas ou menos, 368 pesando cerca de 8 toneladas e dezenove pesando cerca de 12.1/2 toneladas. As cargas rebocadas são geralmente bastante leves e ficam suficientemente afastadas do veículo motor, de maneira a apresentar pequeno efeito suplementar à estabilidade de uma ponte flutuante de pequeno vão.

Em uma operação de travessia de rio, uma divisão de infantaria tem muitas vezes de prover os meios para a transposição de unidades de tanques CHQ (General Headquarters = Grande Quartel General), que acompanham os elementos de infantaria nas fases adiantadas do ataque. O atual tanque leve pesa cerca de 13.1/2 toneladas e um batalhão de tanques leves GHQ, que é a menor unidade empregada nas missões de acompanhamento de infantaria, possui 54 desses veículos. As grandes unidades das forças blindadas poderão prover os próprios meios de transposição, mas, naturalmente, é muito mais de desejar que as pontes construídas para as divisões de infantaria possam suportar a maioria das cargas da divisão blindada. Assim, é evidente que o tanque de 13.1/2 toneladas, apenas ligeiramente mais pesado do que alguns caminhões da divisão de infantaria, devem ser tomados como a carga limite de uma ponte para as unidades de apoio de uma divisão.

O emprego de pequenos botes, dotados ou não de motores, para transportar tropas de assalto a pé tem aprovado satisfatoriamente sob as modernas condições. Assim, também, o lançamento de passarelas para as tropas de apoio. A passarela e o bote de assalto regulamentares, juntamente com os botes pneumáticos de reconhecimento e os botes velozes de motor, a serem em breve regulamentados, servirão perfeitamente para o transporte das tropas a pé. Então, o problema que, agora, demanda mais acurado estudo é o da transposição rápida dos rios pelos veículos.

Há dois tipos fundamentais de meios de transposição para veículos: pontes e portadas. As portadas têm a vantagem sobre as pontes em apresentar menor vulnerabilidade ao fogo inimigo devido à sua mobilidade e à quantidade relativamente menor de equipamento e de homens utilizada na sua construção e no seu manejo. A capacidade de carga-peso das portadas não é menor do que o das pontes construídas com o mesmo material, mas a capacidade das portadas em veículos-por-hora é tão pequena que elas se tornam impróprias ao trabalho de transportar veículos com o rendimento desejado, a não ser que sejam empregadas em grande número, o que em via de regra é impraticável. Isso é tanto mais verdadeiro quanto, na realidade, a maioria das regiões escolhidas para a travessia apresentam apenas alguns locais em que as pontes e as portadas possam ser construídas sem a necessidade

de preparação demorada de extensas estradas de acesso. As portadas têm considerável valor para os reconhecimentos, para o transporte de pequenas cargas de grande peso e para emprego como processo alternativo, quando a pressão do inimigo impossibilita a construção e a utilização de pontes. As pontes devem, contudo, constituir, em via de regra, a espinha dorsal de uma travessia de rio, em qualquer etapa.

Chegamos, então, ao âmago da questão: que tipo ou tipos de equipagens de pontes deve a divisão de infantaria possuir? O princípio de simplicidade — possuir tão poucos tipos quanto possível — não deve ser desprezado, mas o essencial é que as pontes fornecidas sejam suscetíveis de rápida montagem, apresentando ao mesmo tempo capacidade suficiente, tanto em relação à carga total como ao número de veículos por hora, afim de atenderem ao grande volume de tráfego esperado.

No caso de haver necessidade de transportar grande quantidade de caminhões de armamento de infantaria enquanto o ataque progride por uma milha e meia ou duas milhas além da segunda margem, ou no caso em que os caminhões de armamento e os canhões antitanques devam encontrar-se na margem oposta dentro de duas ou três horas após o início do ataque, tais caminhões e canhões devem normalmente ser levados para aquela margem antes mesmo de ser possível eliminar a observação de artilharia inimiga. A doutrina atual sustenta que uma passarela pode ser construída antes dessa observação ser anulada, mas que a construção da ponte de barcos leve regulamentar (10 toneladas) deve ser deixada para depois.

As vantagens da passarela são: facilidade de substituição de trechos avariados, pequena concentração de homens e de veículos necessários à sua construção e possibilidade de serem construídas em grande número, de maneira a apresentar ao inimigo um alvo muito disperso. Na época em que as armas de apoio da infantaria e a respectiva munição eram em grande parte transportada em carretas puxadas por muares e o remuniciamento constituía um assunto menos complexo, uma ponte em carreta era suprida para acompanhamento da infantaria, possuindo material para construção de passarelas no princípio da operação. Uma ponte em veículo de motor para substituir a ponte em carreta destinada ao transporte de todas as cargas regimentais da infantaria (máximo de 5.1/2 toneladas), — ponte que deva, tanto quanto possível, possuir as vantagens da ponte em carreta com passarela — parece assim ser um elemento indispensável da equipagem de ponte da engenharia. Presentemente, nenhuma ponte em tais condições é regulamentar. Como já foi demonstrado, uma ponte, satisfazendo a todas as necessidades da divisão de infantaria, deve suportar 15.1/2 toneladas. Afim de alcançar essa capacidade de transporte de peso, é claro que as vantagens essenciais à ponte de acompanhamento da infantaria teriam de ser sacrificadas em grande

extensão. Em consequência, dois tipos de pontes flutuantes devem ser criados.

Realizaram-se recentemente experiências com uma ponte flutuante leve, na qual meios pontões de madeira laminada suportam dois taboleiros separados paralelos, com três pés de largura cada uma e feitos também de madeira laminada, com corrimões pela parte interna. Essa ponte é construída na margem e impelida para a água a braços, a proporção que as secções vão ficando concluídas. A parte mais pesada, um dos meios pontões, é transportável por quatro homens, podendo a ponte ser construída pelo mesmo processo do da atual passareira. As experiências realizadas com esse equipamento revelaram a possibilidade da sua adoção com as seguintes especificações:

1) Suportará todas as cargas da infantaria, movimentando-se com a velocidade de duas milhas por hora, pelo menos;

2) 360 pés de ponte com sobressalentes podem ser transportados em sete caminhões basculantes de 1.1/2 tonelada rebocando sete veículos de duas rodas;

3) Uma ponte de 300 pés de comprimento pode ser construída por 60 homens dentro de uma hora após a chegada dos homens e do material ao ponto de passagem, não incluindo o tempo e os homens necessários para os trabalhos nas estradas de acesso;

4) As secções avariadas por ação inimiga podem ser rapidamente substituídas sem desmantelar as outras partes;

5) O equipamento é requisitável em grandes quantidades em situações de emergência.

Tal ponte resolverá o problema de transposição rápida da maior parte dos rios pelos veículos da infantaria. Todavia, não se prestará para o emprego em cursos d'água de mais de 500 pés de largura, devido às dificuldades de ancoragem rápida em rios dessa natureza. Esse tipo de ponte leve deve ser destinada à engenharia de divisão.

Como acima ficou dito, a carga padrão para a ponte divisionária é o tanque leve que atualmente pesa 13.1/2 toneladas. Mas, em vista da velha tendência de aumentar o peso da couraça e do armamento dos nossos tanques leves, seria aconselhável projetar a ponte para uma carga mínima de quinze toneladas. Isso dar-lhe-ia também, como veremos em seguida, capacidade para as cargas de todos os corpos. Uma característica adicional de grande interesse é ser a ponte de 15 toneladas suscetível de rápido reforço de maneira a permitir o transporte do tanque médio (28 toneladas, presentemente), que é especialmente empregado como tanque de acompanhamento destinado à destruição de tanques inimigos e armas antitanques. A previsão dos meios para esse reforçamento dispensaria também a necessidade da atual ponte de 25 toneladas e, assim, manteria o número total de equipagens de pontes regulamentares em dois, como atualmente sucede. A ponte regulamentar de 10 toneladas transportará o tanque de 13.1/2

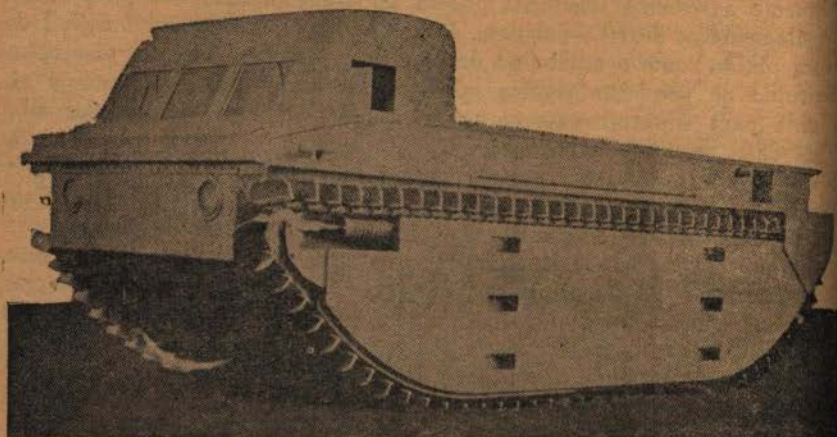
toneladas, deslocando-se com menores velocidades e com outras precauções. Todavia, as baixas velocidades reduzem a capacidade da ponte em número de veículos por hora.

Experiências recentes com a ponte de viga armada de aço H-10 indicaram que, se a superestrutura é bastante rígida, cargas de cinquenta a sessenta toneladas podem ser transportadas nos pontões regulamentares de 10 toneladas. A rigidez na superestrutura é difícil de ser obtida como o atual tipo de piso de pranchões, mas um piso constituído de pequenas vigotas aproximadas pode tornar-se bastante rígido para suportar uma carga de 15 toneladas em velocidades adequadas. Semelhante piso não permite ordinariamente a passagem de veículos puxados por animais, porém um ligeiro soalho pode suprir essa deficiência quando necessário, sem alteração do conjunto. Esse tipo de taboleiro de ponte eliminará grande número de elementos e muitas operações de construção que acarretam presentemente uma concentração desnecessária de pontoneiros no local. Afim de reforçar a ponte com o objetivo de permitir a passagem do tanque médio, a distância entre os pontos pode ser reduzida e maior número de vigas intercaladas entre as primitivas. Assim, a ponte de 15 toneladas não reforçada poderia permitir a passagem de todas as cargas dos corpos e da divisão e o tanque leve. A ponte reforçada permitiria a passagem dos tanques médios e de todas as outras cargas até 30 toneladas ou mais.

A discussão acima sobre a ponte leve terminou com a afirmação de que esta ponte, como a passadeira, não se adapta ao emprego em rios de largura superior a 500 pés. A maioria das transposições de rio enquadrar-se-ão nesse limite, mas os rios mais largos terão também de ser atravessados.

Na transposição de rios largos, a concentração de material e de pessoal necessários à construção das pontes mais pesadas oferece grande alvo ao inimigo. Além disso, tais pontes exigem de quatro a seis horas para serem construídas com os processos atuais. Ainda, em vista desse tipo de ponte não poder ser lançado antes da captura do segundo objetivo, as unidades de assalto de infantaria terão de permanecer durante seis a dez horas na margem oposta, aguardando a construção daquela. Deve ser previsto algum dispositivo para assegurar-lhes o remuniamento e a possibilidade de emprego dos canhões anti-tanques. As portadas, conquanto úteis, têm capacidade limitada, e devem ser inteiramente destinadas à artilharia de apoio direto. Assim, para acompanhamento da infantaria, parece que um transportador anfíbio auto-propulsor constitui uma solução. Tais veículos não seriam blindados, destinando-se exclusivamente ao transporte de pessoal, munição, canhões anti-tanques e caminhões leves (1/4 de tonelada), após haver cessado o fogo das pequenas armas inimigas nos pontos de passagem. Eles operariam diretamente entre os depósitos de

munição e parques de canhões situados na primeira margem e os depósitos de munição e posições de bateria da margem oposta. O transportador anfíbio não seria um veículo de combate e não deve ser confundido com o tanque anfíbio, que teria características diferentes e emprego tático completamente diverso.



O "ALIGATOR" constitui um novo aperfeiçoamento nos transportes anfíbios

O Corpo de Marinha está agora adquirindo algumas centenas de veículos anfíbios denominados "Aligators" (Crocódilos). O Aligator é uma revelação comercial, podendo transportar uma carga de 7.000 libras, pelo menos, em condições desfavoráveis. Tem uma velocidade de cerca de 10 milhas por hora em águas de pequena profundidade, de 25 milhas por hora em terra firme e a possibilidade de atravessar pântanos e banhados com velocidade de mais de 10 milhas por hora. É de fácil manobra, tanto em terra firme como na água e nos banhados. O emprego do Aligator como meio de transporte de pessoal seria excepcional, visto que os botes ou pontões têm praticamente a mesma capacidade e apresentam a vantagem de requisição mais fácil e utilidade adicional em pontes e portadas.

O emprego do Aligator como transportador de material para um regimento de infantaria na travessia de um rio de 1 000 pés de largura, por exemplo, merece maior exame. Presume-se que um regimento de infantaria necessite 1.1/2 unidade de fogo, equivalente a 117 toneladas de munição de infantaria. Além disso, necessitaria seus doze canhões antitanques de 37 mm, pelo menos seis caminhões de 1/4 de tonelada para deslocá-los de uma posição para outra, e cerca de doze caminhões idênticos para o comando e outros fins. Um número aproximado de trinta e quatro viagens completas seria dispendido



por um Aligator somente para assegurar o remuniamento. As dimensões internas do Aligator permitem-no carregar dois canhões de 37 mm ou um caminhão de 1/4 de tonelada. Assim, um acréscimo de vinte e quatro viagens se impõe para essas armas e veículos, perfazendo um total de cinquenta e seis viagens completas para atender as necessidades do regimento de infantaria. Se a travessia referida tem de ser realizada num período de seis horas, cada veículo fazendo uma viagem completa por hora, pelo menos dez veículos serão necessários para atender ao regimento de infantaria. Admitindo uma perda de cinquenta por cento, cerca de quinze Aligators seriam necessários para cada regimento.

A unidade básica de engenharia para operar transportadores anfíbios de carga bem poderia ser uma secção dotada de cinco transportadores. Tal unidade seria destinada a atender a um batalhão de infantaria de primeira linha. Três secções constituiriam uma companhia, destinada normalmente a servir a um regimento. O batalhão com três companhias seria a maior unidade administrativa deste tipo e teria capacidade para acompanhar um divisão de infantaria. Batalhões de Aligators seriam tropas do GQG e destacados junto dos exércitos, corpos de exércitos e divisões, de acordo com as necessidades. Seriam empregados como transportadores de pessoal e material em operações de desembarque, em complemento às funções que desempenhariam nas operações de travessias de cursos d'água.

Em vista do transportador anfíbio de material ser necessário para a travessia dos rios largos, é razoável perguntar se ele pode também ser empregado nos rios estreitos e suprimir, assim, a ponte leve. A resposta repousa principalmente no fato de não poder transportar as viaturas de armarmento da infantaria, que devem de preferência operar desembaraçadamente entre as posições avançadas e os pontos de distribuição de munição da margem oposta. Quinze veículos, conquanto ligeiros, não podem substituir 107.

Um novo emprego que se tem pretendido para o Aligator é o de suporte flutuante para as pontes. Sendo auto-motriz e lançando-se à água por si mesmo, apresenta grandes vantagens para tal fim. Contudo, é claro que faria uma ponte muito pesada, cuja utilidade seria provavelmente limitada às Forças Blindadas.

Resumindo: parece que o progresso das armas modernas, dos veículos e da tática favorece mais ao defensor de uma linha d'água do que ao atacante, a menos que este consiga reduzir o tempo de travessia muito abaixo do valor permitido com o atual equipamento regulamentar. Essa dificuldade resulta principalmente do seguinte fato: embora tenhamos aumentado grandemente o número de armas de apoio e os requisitos da munição de infantaria, possuímos atualmente como meio de transposição dos cursos d'água uma reprodução modernizada da velha ponte transportada em carreta. A travessia pode ser mais

bem assegurada com o emprego de uma ponte leve, de acompanhamento de infantaria, para os rios comuns e por meio do emprego de transportadores anfíbios especiais de material para rios largos. A ponte divisionária necessita permitir a passagem de grande número de tanques leves logo no início da operação de transposição de um rio. A capacidade de carga das atuais pontes de 10 toneladas deve, portanto, ser aumentada para 15 toneladas e o tempo de sua construção reduzido, empregando-se pisos de vigotas, suportados por vigas armadas de aço seccionáveis, em vez dos pranchões e vigas de madeira dos tempos antigos. Esta substituição, juntamente com a provisão para o reforçamento da ponte para 30 toneladas, eliminará também a atual ponte de equipagem regulamentar de 25 toneladas. A transformação no equipamento de engenharia consistirá em substituir nossos tipos atuais de equipagens de pontes por dois novos tipos destinados a satisfazer às necessidades modernas da tática e da técnica e em criar um equipamento especial para a travessia dos rios largos e operações de desembarque.

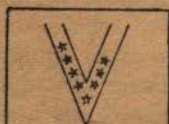
**CARTEIRA HIPOTECARIA** — Empréstimos a longo prazo para construção e compra de imóveis. Contratos liberais. Resgate em prestações mensais.

**CARTEIRA COMERCIAL** — Descontos de efeitos comerciais, warrants e contas correntes garantidos.

**DEPOSITOS** — Em contas à vista e a prazo, mediante as seguintes taxas: MOVIMENTO, 3% ao ano; CONTA LIMITADA, 5% ao ano; CONTA PARTICULAR, 6% ao ano; PRAZO FIXO, 1 ano, 7% ao ano, 2 anos ou mais, 7 1/2% ao ano; COM AVISO PREVIO de 60 dias, 4% ao ano e 90 dias, 5% ao ano; A PRAZO COM RENDA MENSAL, 1 ano, 6% ao ano, 2 anos, 7% ao ano.

**SECÇÃO DE VENDA DE IMOVEIS** — Residências

Lojas e Escritórios modernos. Ótimas construções no Flamengo, Avenida Atlântico, Esplanada do Castelo e outros bairros valorizados. Vendas a longo prazo, com pequena entrada inicial e o restante em parcelas mensais equivalentes ao aluguel.



Banco Hipotecario Lar Brasileiro  
de forças armadas — agência  
de São Paulo — providencia  
de São Paulo — providencia

**BANCO HIPOTECARIO  
LAR BRASILEIRO**

R. OUVIDOR, 90 - RIO DE JANEIRO

Sucursal 5 PAULO SANTOS BALA