

Notas sobre a Organização da Artilharia Pesada Longa transportada em Ferrovia

Major NEWTON FRANKLIN DO NASCIMENTO

O presente trabalho não é original. Foi inspirado num artigo publicado no *Coast Artillery Journal* pelo Capitão Charles L. Combes, do Exército Norte Americano, sob o título *THE RAILWAY ARTILLERY IS READY TO ROLL*, artigo esse que, com as devidas adaptações a nosso meio e ao vernáculo, apresentamos aos camaradas brasileiros. Conquanto esse assunto não esteja ainda suficientemente ventilado entre nós, não será demais iniciar sua divulgação, à guisa de breve notícia, para estudos posteriores mais completos e acurados.

Mobilidade e poder de destruição, eis o lema de uma unidade de artilharia pesada longa, transportada sobre ferrovia. Isto exige rapidez de movimentos e grande potência de fogo, características inerentes aos canhões de grosso calibre, que utilizam para seus transportes os trilhos das modernas estradas de ferro. Convenientemente equipado, esse material pode deslocar-se com a mesma rapidez e desembaraço que se observam, diariamente, nos trens de carga das estradas de ferro comerciais. A primeira guerra mundial já havia demonstrado, de sobejo, a possibilidade de os transportes dessa natureza serem utilizados por materiais de artilharia dos mais pesados tipos.

Essa dupla característica — modalidade e potência de fogo — somente pode ser obtida após uma adequada organização e uma sólida instrução que permitam utilizar com eficiência o armamento e demais órgãos que constituem essa modalidade da arma, destinada a mover-se sobre trilhos de aço.

além de conhecerem a fundo a técnica do tiro e demais problemas relacionados com sua arma, os artilheiros incumbidos de trabalhar com esse material devem, também, conhecer as questões ferroviárias, afim de se familiarizarem com o rendimento e capacidade de transporte do material rodante, ficando, dest'arte, aptos para dirigí-lo sosinhos. Além disso, devem ainda ser preparados nas missões de construção e conservação dos leitos das estradas de ferro e conhecer a fundo o manejo e reparação do respectivo material.

Conquanto destinada e preparada para a defesa de costa, essa modalidade da artilharia é utilizada em teatros de operações terrestres, contra objetivos que só possam ser batidos por materiais que possuam as mesmas características acima apontadas. Utilizada na defesa de costa, sua missão normal é cooperar com as baterias fixas pertencentes à defesa de portos, ou, caso possua a mobilidade necessária, pode, também, agir em áreas costeiras defensivas não atribuídas à defesa de portos, propriamente dita. O cumprimento dessa outra missão será sempre previsto, diante da função que cabe a essa artilharia e ao material rodante, de natureza especial, sobre o qual é equipada.

Sendo destinada a mover-se sobre trilhos, a primeira condição a ser satisfeita é a da existência de ferrovias nas zonas em que deve atuar. Mais do que isso, as estradas devem satisfazer todos os requisitos técnicos, de modo que não surja nenhuma restrição à cêrca dos raios das curvas, capacidade do leito para suportar peso, etc. Um estudo prévio dos mapas ferroviários organizados pelas Comissões de Rêdes, é condição indispensável para a obtenção de todos esses dados.

O maior retardo para ocupação das posições, resulta da falta de trilhos que permitam levar o material às posições escolhidas. Por conseguinte, impõe-se a execução dos reconhecimentos indispensáveis, para determinar a localização exata das linhas ou desvios a serem construídos, quer para as posições de tiro, quer para as posições dos parques.

Se a ferrovia for explorada por uma empresa comercial, o reconhecimento será procedido com a assistência de um engenheiro da companhia, familiarizado com o tráfego e outras minúcias técnicas. Quando não houver linhas já construídas para as posições de tiro e dos parques proceder-se-a, durante o reconhecimento, ao estudo da rota exata para a construção das linhas necessárias.

As posições de tiro devem ser escolhidas em lotes que permitam a eficaz execução do fogo e devem satisfazer às condições de desenfiamento e disfarce natural contra a observação inimiga ao longo da costa. Os locais para as estações de levantamento são cuidadosamente escolhidos, de modo que satisfaçam às condições exigidas para sua utilização perfeita e os planos para determinação dos dados necessários à orientação são estabelecidos.

Conquanto a construção de linhas seja função dos órgãos de Engenharia especializados nesse mistér, as unidades de artilharia ferroviária devem ser capazes de construí-las, independentemente de qualquer assistência estranha. Para isso, existe na unidade uma secção especial, incumbida dessa função precípua. O pessoal da bateria de tiro não recebe instrução especializada para esse fim. No entanto, todos os homens da unidade devem estar preparados para cooperar em tais trabalhos, pois, a rápida e pronta instalação dos canhões em suas posições tem prioridade sobre quaisquer outras considerações.

Para o transporte do material de linha, existem dois tipos de carros: um aberto (gôndola ou prancha), para transporte dos trilhos e outro fechado (vagão de carga comum), para conduzir a ferramenta. Ambos fazem parte da dotação de material ferroviário pertencente à unidade.

Antes de colocar as linhas, o solo precisa ser preparado ao longo do eixo escolhido e estaqueado nos estudos preliminares feitos pelo grupo de reconhecimento. Tais operações exigem um grande acúmulo de trabalho, impondo-se uma decisão do comando da unidade para a escolha definitiva das posições, de

modo que possam ser alcançadas por linhas que evitem grandes cortes ou terraplenagens e obras de vulto.

Os órgãos competentes da artilharia ferroviária devem estar prontos para movimentar-se a qualquer momento. Isso deve ser feito pelo pessoal da unidade, obedecendo as regras normais do tráfego, sob a direção de um elemento devidamente qualificado (oficial ou sargento). O material rodante de uma bateria compreende, em princípio, o seguinte: uma locomotiva elétrica Diesel e vagões de diversos tipos para transporte das peças, munições, câmara de tiro, combustível, água, cozinha, além de pranchas, gondolas e outros tipos de carros, cujo emprego e manejo devem ser bem estudados. Outrossim, pode ser previsto um carro-oficina para construir a secção de reparações de material bélico e conservação do material ferroviário. Os carros de transporte do pessoal e dos veículos motorizados, são obtidos nas estradas de ferro comerciais. Recebida a ordem preparatória de movimento, o material suplementar necessário é adquirido mediante requisição. O movimento dos veículos motorizados, seja empregando o material rodante, seja por estrada de rodagem, depende da distância a percorrer. Normalmente, esses veículos movimentam-se com seus próprios recursos, em etapas que não ultrapassam de 300 km.

Para puchar o trem do armamento, é empregada uma locomotiva chamada locomotiva do grupo e instalada inicialmente, nas "chaves" de onde derivam as linhas para as posições de tiro escolhidas. O movimento do trem de armamento a partir desses locais, até às posições de tiro, é realizado exclusivamente pelo pessoal da unidade especializado nas questões de tráfego e manobra do material rodante. A locomotiva pesa 60 toneladas, tem uma força de 425 cavalos Diesel e desenvolve um esforço de tração de quasi 35.000 kg. Para rodar a pesada tonelagem do trem de armamento em longas etapas, é empregada uma locomotiva comum, seja das companhias comerciais, seja da própria unidade. A locomotiva do Grupo pode ser rebocada nessa composição ou seguir por seus próprios meios até a "chefe de destino". O transporte do pessoal em carros de

passageiros é, normalmente, executado numa composição à parte.

Admitindo que o trem do armamento, os órgãos de tiro e os parques já chegaram ao local das posições, colocam-se imediatamente as peças e respectivos vagões em condições de entrarem em ação. Os carros de munições são colocados paralelamente e um pouco para traz de cada canhão a que devem municiar. A menos que já se tenham organizado depósitos de protetis, estes são retirados diretamente dos carros de munições para os canhões, por meio de guindastes e dispositivos apropriados para tal fim, existentes tanto nesses carros como nas peças.

As operações de acionamento e entrada do material em posição, requerem muito trabalho e para que sejam executadas em ordem, exigem um grande desembaraço do pessoal. Além disso, a atual organização das modernas unidades de artilharia transportada em ferrovia não se compara à que existia na passada primeira Guerra Mundial, em que, pela premência de tempo, houve muita improvisação. Aqui nós, somente agora começamos a cogitar dessa importante necessidade de empregar as ferrovias existentes, para defesa de nossas incomensuráveis fronteiras marítimas, terrestres e fluviais. E praza aos grandes desígnios para os quais estamos fadados que, em futuro não mui remoto, estejam resolvidos todos os problemas que se prendem a esse momentoso assunto. A finalidade de suas operações e a magnitude do trabalho exigido para seu manejo, tanto no transporte, como na entrada em posição e durante a execução do tiro, obrigam que os artilheiros bem instruídos na técnica da arma, imbuídos de todos os conhecimentos, crentes de suas funções, conservem mui nítido no espírito o lema do "*Keep'em rolling*", importado das ferrovias americanas e que traduz tão bem o anseio dessas companhias de sempre "*mantê-las rodando*", pois para isso é que foram feitas.

E antes de colocar o ponto final nessas ligeiras e desprezenciosas linhas, seja-nos permitido encerrá-las com as próprias palavras do Capitão Combes: "*The railway artillery is ready to roll at all times*".