

# A DEFESA NACIONAL

REVISTA DE ASSUNTOS MILITARES

DIRETOR - PRESIDENTE: Heitor Augusto Borges

SECRETARIO: Floriano de Lima Brayner

GERENTE: Armando Batista Gonçalves



Ano XXVI

Brasil - Rio de Janeiro, Outubro de 1939

N.º 305

## S U M Á R I O

### SECÇÃO DE TÁTICA GERAL

	Pags.
A batalha dos tanks na frente de Madrid; em 29 de Outubro de 1936 — Trad. pelo Maj. Renato Bitencourt Brigio	1021
O carro em face do anti-carro na rutura — Trad. da Revista Inf. — Pelo Cap. Amílcar Dutra de Menezes . . . . .	1033

### SECÇÃO DE INFANTARIA

Comando e Instrução — Notas sobre a instrução do Chefe de Corpo — Revista Inf. — Cmt. Delhome (Cont.)	1047
Defensiva em Grandes Frentes — Maj. Floriano Brayner . . . . .	1055

### SECÇÃO DE ARTILHARIA

Uma jornada no Grupo — Pelo Maj. X — Continuação do n.º 304 . . . . .	1062
---	------

### SECÇÃO DE CAVALARIA

A nova Escola de Cavalaria — Bases de sua organização Pelo Cel. F. G. Castelo Branco (cont. do n. 304)	1075
O livro de bordo nas Unidades Motorizadas — Pelo 1.º Ten. Umberto Peregrino . . . . .	1083

Pags.

## NOTICIARIO E VARIEDADES

Um autentico herói da Guerra do Paraguai — 1.º Ten. Ma. noel Fréres .....	1093
A nova rota do Correio Aereo Militar Rio-Belem (Pelo Tocatins) .....	1099

## SECÇÃO DE ESTUDOS GERAIS

A Acentuação Gráfica Resumida em Doze Regras — Cap. Antônio Pereira Lira .....	1103
---	------

# “A Defesa Nacional”

**Ata da sessão realizada em 16 de outubro de 1939**

Aos dezeseis dias do mês de outubro de mil novecentos e trinta e nove, reuniu-se a assembléa geral, nos termos do artigo quatorze e seus parágrafos, para eleição da diretoria e do conselho de administração para o biênio de 1940-1941, sob a presidência do sócio mais graduado presente, senhor tenente-coronel Everaldino Alceste da Fonseca, servindo de secretário o senhor João Batista de Matos.

Presentes os senhores Everaldino Alceste da Fonseca, Tristão de Alencar Araripe, Lamartine Peixoto Pais Leme, Benjamin Rodrigues Galhardo, João Dias Campos Junior, Armando Batista Gonçalves, Aurélio Lira Tavares, João Batista de Matos, Mozul Moreira Lima e por procuração Alexandre Zacarias de Assunção, Otávio da Silva Paranhos, Jair Dantas Ribeiro e João Uruari de Magalhães.

O senhor João Batista de Matos propôz que se lançasse em ata um voto de pezar pelo falecimento do prestimoso consócio e ex-diretor-presidente, Exmo. Sr. general Alcides de Mendonça Lima, sendo o mesmo aprovado por unanimidade.

Pelo secretário foi lida a relação dos sócios da sociedade em condições de serem eleitos, por terem residência na Capital Federal.

Procedida a votação e respectiva apuração, foram proclamados eleitos os senhores:

Diretor-presidente, Exmo. Sr. general Heitor Augusto Borges, com doze votos;

Diretor-secretário, major Floriano de Lima Brayner, com doze votos;

Diretor-gerente, major Armando Batista Gonçalves, com onze votos.

Conselho de administração: Coronel Renato Batista Nunes, tenente-coronel Tristão de Alencar Araripe, com onze votos; tenente-cel. Otávio da Silva Paranhos e major Jair Dantas Ribeiro, com oito votos; tenente-coronel Everaldino Alceste da Fonseca,

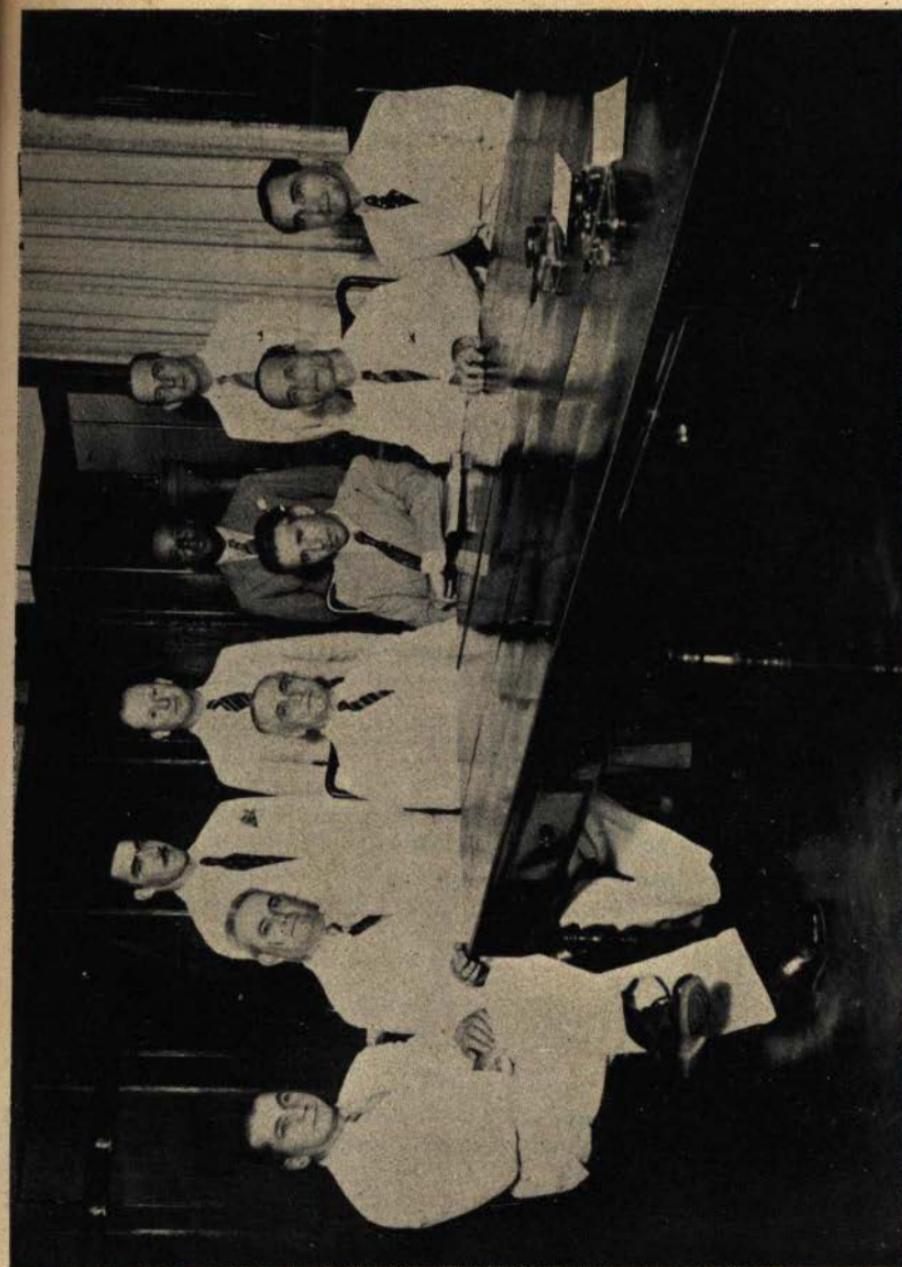
com sete votos e major João Dias Campos Junior, com cinco votos.

Foram considerados suplentes do conselho de administração os senhores: Capitão João Ururaí de Magalhães, com quatro votos; coronel Alexandre Zacarias de Assunção, coronel Orozimbo Martins Pereira e major Aurélio Lira Tavares, com três votos; major Alcindo Nunes Pereira e capitão Alcir d'Avila Melo, com dois votos; coronel Euclides Zenóbio da Costa, maiores Benjamin Rodrigues Galhardo, João Batista de Matos e Inácio de Freitas Rolim, com um voto.

Obtiveram votação para membros da diretoria os senhores: • Para diretor-presidente, major Floriano de Lima Brayner, um voto; para diretor-secretário, major José de Lima Figueiredo, um voto, e para diretor-gerente, major João Dias Campos Junior, dois votos.

O senhor Tristão de Alencar Araripe propôz que em vista da situação particular em que se encontra a atual diretoria que só dispõe de um só membro, o diretor-gerente, fosse antecipada a posse da diretoria eleita para trinta e um de outubro corrente. A proposta foi aprovada por unanimidade, sendo marcado às dezessete horas do dia acima mencionado para a respectiva posse.

Nada mais havendo a tratar o presidente da assembléa deu por encerrada a sessão e eu, João Batista de Matos, servindo de secretário, lavrei a presente ata que é assinada pelo senhor diretor-presidente, interino e por mim, secretário. — **Major Armando Batista Gonçalves**, diretor-presidente, interino. — **Major João Batista de Mattos**, secretário da assembléa.



# Secção de Tática Geral

Redator: JOÃO VICENTE SAYÃO CARDOSO

## A BATALHA DOS TANKS, NA FRENTES DE MADRID, EM 29 DE OUTUBRO DE 1936

Trad. pelo Maj. RENATO BITENCOURT BRIGIDO

(Cont. do n.º 304)

O Coronel Von XYLANDER insiste, em seguida, para o fato da derrota formidável sofrida pelas tropas italianas deante de GUADALAJARA ter sido motivada, na maior parte, á ação das formações de carros das tropas governamentais. Declara êle mais adeante, textualmente:

"O revez — depois da contra ofensiva feita com os reforços enviados para a frente pelo General MIAJA — desta operação que parecia ter todas as possibilidades de êxito, foi devido em parte ao tank T. 28. Sua eficácia superior — pôde ser tambem, como afirmam, o ruido desmoralisante da detonação do seu canhão — juntamente com a ação dos aviões de bombardeio, provocaram o esfacelamento da coluna italiana".

A's mesmas conclusões chegou o técnico militar do "Times" (3). Escreveu, a proposito do completo revez dos tanks alemães na ESPANHA, textualmente, o que se segue:

"No que diz respeito á tatica dos carros de assalto, os dois partidos que se defrontam concluiram que haviam exagerado demasiadamente a utilidade e a rapidez dos engenhos. Na prática, a vantagem que os tanks alemães (de 6 toneladas) tiravam de sua velocidade, é anulada por quasi suprimir a exatidão do tiro, quando os carros marcham muito rapidamente".

---

(1) O tank T. 26 é um tank espanhol léve de 8,5 toneladas, copiado do carro russo do mesmo nome. Sua velocidade máxima é de 30 km. a hora, seu raio de ação de 180 km. a velocidade económica de 6 km.; seu armamento: — 1 canhão de 45 m|m e uma metralhadora, conjugada numa torre; sua blindagem de 13 m|m no máximo.

O General NIESSEL não é menos preciso. Escreve êle, referindo-se claramente aos tanks alemães (4):

"Foram estudados os protótipos mas, quando foram construídos em série, não fizeram o que prometeram. Assim como na INGLATERRA a U.R.S.S. construiu em proveito da velocidade, carros com blindagem muito léves, cujo emprego na ESPANHA tem causado dissabores aos nacionalistas que os utilizaram".

O tank (léve) alemão, de acordo com a nossa opinião e a de todos os técnicos, alemães ou não, o confirmam, fracassaram completamente. E' possível que num ou outro caso, em condições favoráveis, este carro seja, eventualmente, utilizado para reconhecimento; mas, para o combate, propriamente dito, mesmo para o acompanhamento da infantaria, não é utilíssimo. Isto deve ser imputado a várias circunstâncias, das quais enumeraremos adiante as mais importantes, sem entretanto entrar muito no pormenor.

- 1.º) — A blindagem deste carro é inteiramente insuficiente. Mesmo a médias distâncias, e sob um ângulo de ataque desfavorável, o obus de 20 mm perfura sem dificuldade a couraça e destrói o carro. E' suficiente, algumas vezes, um projétil de fusil de infantaria ou de metralhadora para pôr fôra de combate, a distâncias mesmo consideráveis.
- 2.º) — Os construtores alemães que conhecem a deficiência desta blindagem esperavam poder compensar este defeito com o aumento da velocidade. E' certo que o axioma "a velocidade abriga contra o tiro", frequentes vezes é

(2) O tank T. 28 é de fabricação espanhola, copiado do tank médio inglez "Vickers-Armstrong" 1929. Sua denominação T. 28 é a do tank russo do mesmo modelo. Seu peso é de 20 ton. em algarismos redondos; sua velocidade máxima de 40 km. à hora; seu raio de ação é de 185 km. (cifra provável); seu armamento: um canhão de 45 mm e uma mtr. conjugada em uma torre giratoria, assim como duas metrs. em torres giratórias laterais.

(3) 21 de Maio de 1937.

(4) "Paris-Midi", 22 de Março de 1937.

aplicado; aqui pelo menos, esta maneira de conceber as causas tem demonstrado ser erronea. O aumento cada vez maior da velocidade de tiro das armas léves de defesa em relação á marcha do carro de assalto, não é a razão de menor importancia deste carro.

3.º) — A isto se acrescenta que a grande velocidade de marcha do carro alemão (50 km. a hora em "qualquer terreno", não é utilisada no combate, si não se quiser diminuir ao mínimo para não se dizer a zero a precisão do tiro das metralhadoras que constituem o seu armamento. Em um terreno médio deve-se, si se quizer tirar, pelo menos, alguma probabilidade de exito, levar a velocidade entre 25 e 30 km. á hora e algumas vezes menos ainda. Isto significa que a capacidade maior de velocidade é para os tanks um peso morto do qual não se poderá tirar partido no decorrer das operações, sinão em casos excepcionais. Mesmo nestes casos, esta vantagem incontestavelmente problematicas, que bem se poderia conceber, tem sido adquirida muito caro. Na opinião dos technicos alemães a economia proporcional do peso podia ser mais bem empregada em proveito do reforço da blindagem.

Nós consideramos sem contestação os seguintes fatos:

A partir de um certo limite, a velocidade só tem uma importancia secundaria; seu aumento não traz nenhuma vantagem, além de diminuir a eficácia do tiro.

Este limite máximo de velocidade si tivermos em vista as experiências feitas na ESPANHA — deve ser para o tank leve, entre 25 e 30 km. a hora, e, para o tank médio, entre 30 e 40 km.

Finalmente o contrôle indispensavel da zona neutra se torna, á proporção que cresce a velocidade, mais difícil. Um tank lançado com grande velocidade, cai mais facilmente nas armadilhas e nos obstáculos do que um carro a deslocar-se mais lentamente e é capaz de melhor observar.

4.º) — As fadigas que suportam, em marcha rápida, a equipagem de um tank são muito grandes. Diminuem élas a capacidade de manóbra do carro. Equipagens alemãs feitas prisioneiras declararam que várias vezes haviam perdido

a sensação de conjunto e não puderam mais distinguir com exatidão os amigos dos inimigos. Numerosos casos, em que os carros alemães em perfeito estado foram feitos prisioneiros pelas tropas governamentais (isto se explica pelo fato da equipagem ter suportado balanços enormes), perderam o controle do seu aparelho e a faculdade de orientação, preferiram parar e se renderem. Explicação que mais nos parece verdadeira porque estas equipagens, em regra geral, nós o sabemos, não procuraram destruir o interior do tank ou algumas de suas partes.

5.º) — O tank alemão (léve), menor e sobretudo mais curto que o médio, em contacto com um terreno comum ou artificialmente cheio de obstáculos, joga consideravelmente quando avança com grandes velocidade. Tem-se observado seguidas vezes que, neste caso, os carros deste gênero se enterram no solo e aí se imobilisam. O único meio de remediar isto é parar completamente o carro e procurar coloca-lo novamente em marcha, a uma velocidade menor. É inutil insistir longamente sobre a significação de tal manobra, quando se encontra em presença de adversário prestes a entrar em ação.

#### O TANK LE'VE ITALIANO "FIAT-ANSALDO 1933"

O "Fiat-Ansaldo 1933" é um carro de 3,3 toneladas sómente. Não possue torre; seus construtores (mal inspirados) acreditaram poder remediar este defeito por meio de uma placa de blindagem oscilante para a metralhadora e por uma mobilidade maior do carro.

A velocidade máxima deste tank é de 42 km. a hora, seu raio de ação de 110 km. em cifras redondas. Sua blindagem é na parte superior de 5 m/m; e nos lados de 8 m/m; na parte anterior, de 12 a 13 m/m. sobre a placa da frente. O armamento é constituído por uma metralhadora ou ocasionalmente, por um conjunto de duas metralhadoras; a equipagem é formada de dois homens. A quantidade indicada para os tanks deste modelo engajados na ESPANHA do lado do General FRANCO é de 350 a 400. As experiências feitas com o "Fiat-Ansaldo 1933" durante a guerra civil da ESPANHA foram negativas. Nós nos contentaremos em transportar o

lcitor ao que dissemos a respeito do tank alemão (léve) acrescentando contudo isto que os defeitos enumerados a propósito deste carro se manifestaram de uma maneira muito mais considerável a respeito do tank italiano. Conclue-se de tudo isto que estes tanks só podem ser considerados em parte "qualquer terreno"; um terreno cheio de córtes, um sólo humido, são geralmente para eles intransponíveis obstáculos.

Finalmente, a ausência da torre faz com que o campo de tiro lateral da metralhadora seja muito restrito; um alvo colocado ligeiramente obliquo em relação ao sentido de sua marcha, se encontra em ângulo morto a, em seguida, não seria atingido pelo tiro.

### LIÇÕES PARA O EMPREGO DOS TANKS

Acreditamos que seria prematuro tirar, em princípio, do que acabamos de dizer, uma condenação para o tank léve. A única causa que seria no momento certa é que os dois tanks acima citados, o italiano e o alemão, são incontestavelmente defeituosos.

Temos o direito de imaginar que os tanks léves bem adaptados possam, além dos reconhecimentos, prestar preciosos serviços no combate. Poderia ser particularmente assim si estes carros avançarem, debaixo de uma forte proteção de artilharia, não só em companhia da Infantaria, mas sobretudo acompanhados por carros médios, fortemente blindados e bem armados. Mesmo em casos idênticos, é verdade que a ação do tank léve permanecerá, si se quizer que ela tenha êxito e seja justificada, ligada inteiramente a uma série de condições previstas, das quais não se pode esperar, tanto quanto for preciso, que elas sejam realizadas simultaneamente.

Para apoiar esta opinião, que não é absolutamente cética lembraremos que foram feitas entre os governamentais ótimas experiências com um carro léve de 8,5 toneladas, fabricado em grande quantidade depois de uma certa época, na ESPANHA. Este carro, na verdade, nunca ataca isoladamente, sómente em grandes formações infantaria que o segue imediatamente.

Experimentaram, nesta ocasião, colocar nestas formações de tanks alguns carros médios; os resultados assim adquiridos foram excelentes. Contudo, o número de carros médios disponíveis é muito pequeno para que se tenha podido engajá-los até aqui de

uma maneira decisiva. O tank leve que falamos (de 8,5 toneladas) é uma reprodução do "T. 26" russo. Ao contrário do original a cópia espanhola leva uma couraça mais forte (de 16 milímetros em lugar de 13); para uma necessária compensação, sua velocidade é menor (26 km. a hora em lugar de 30). Seu armamento consiste, como no modelo russo, em um canhão de 45 m|m e uma metralhadora conjugada em torre.

O carro médio (de 20 toneladas) é uma reprodução espanhola do "Vickers-Armstrong 1929" inglez médio "T. 28". Sua velocidade máxima é de 40 km. á hora, sua blindagem de 25 m|m no máximo. Seu armamento se compõe de um canhão de 45 m|m. e de uma metralhadora conjugada numa torre principal giratória, além de duas metralhadoras em duas torres laterais giratórias.

Todavia, a critica acima, não atinge o princípio em si mesmo. Ela ataca e quer atacar unicamente a insuficiente concepção militar e técnica e, sobretudo, a impossibilidade de construir alguns destes tanks, precisamente os grupos de tanks leves.

Eficácia de tiro, blindagem, mobilidade "qualquer terreno" não podem efetivamente ser realizadas sinão si se tomar por base prévia um mínimo determinado de peso. Si se permanece abaixo deste mínimo, o produto é automaticamente um carro apto a não preencher nem uma e nem outra destas condições e que, por consequencia, falta ao seu fim e não tem nenhum valor militar. O exemplo dos tanks leves italianos e alemães utilizados na guerra civil espanhola demonstraram este fato com grande evidencia. Si, entretanto, estes tanks, que se poderiam chamar de "falsos tanks", tiveram algumas vezes modestos êxitos, a razão disto foi devida aos meios de defesa do outro lado terem sido frequentes vezes insuficientes. O autor não tem receio de se enganar supondo que na próxima guerra europea não haverá logar para os pequenos modelos de tanks leves; calcula que é aproximadamente de 8 toneladas que convém procurar o limite inferior de peso para qualquer que sejam os carros de assalto.

### O ATAQUE COM CARROS SO' PODERA' SER MASSICO

Independente das verificações precedentes, a guerra civil espanhola provou que, para ser eficaz, o ataque com carros devia ser massico; isto quer dizer que os ensinamentos fornecidos pela

Grande Guerra, relativamente ao lançamento dos ataques com carros foram, neste ponto, confirmados.

Quando, por acaso, no decorrer da guerra da ESPANHA, os tanks foram, nas mesmas condições da guerra mundial, engajados um a um ou isoladamente, com o intuito, por exemplo, de dar ás tropas combatentes na frente a ilusão de um apoio poderoso, foram êles mal sucedidos.

Nos setores que têm á sua disposição poucos carros, é vantajoso concentrá-los num unico ponto; a densidade em largura e em profundidade não tem outros limites — abstraidas as exigencias particulares a cada terreno — que a capacidade interior de manobra da mesma formação. Póde-se mesmo deduzir disto algumas diretivas para os minimos intervalos e as distancias entre os tanks no momento do ataque. Conclue-se que estas diretivas não se aplicam em todos os casos e devem se adaptar com flexibilidade ás diferentes circunstancias. M. ANDRE' PIRONNÉAU demonstra, pela descrição que se segue, das duas "batalhas de tanks"<sup>5</sup> de Guadalajára, o principio lançado igualmente por êle (5) da necessidade do "engajamento em massa" dos carros.

"E' assim que o grande ataque empreendido no mês passado (março de 1937) pelos nacionalistas para desbordar a Capital na direção de GUADALAJARA foi conduzido com o auxilio de duas centenas (tanks léves italianos e alemães). O resultado foi de um lance para a frente de perto de 50 km. num setor da frente onde, até então, os mais penosos esforços só haviam conseguido resultados insignificantes. Avanço provisório, aliás os Republicanos tendo por sua vés engajado, em contra ataque, com uma força blindada relativamente respeitável quebraram todas as resistencia. Em todo caso, a massa dos carros si bem que modesta, posta em ação de um lado e do outro, dominou toda a operação".

Depois destas observações iniciais, M. PIRONNÉAU continua:

"Pode-se perguntar por que o avanço profundo realizado pelos carros, successivamente nos dois partidos, não alcançou em definitivo os maiores resultados. A razão é de que os carros não podem combater isoladamente.

(5) L'Epoque — 13 de Abril de 1937.

E' preciso que êles sejam mantidos de perto por uma fração de infantaria limpando e ocupando o terreno imediatamente depois da sua passagem, e por uma artilharia se deslocando na sua velocidade e em condições de os apoiar constantemente. Logo, devido á velocidade dos carros modernos de que se servem os bêlicherantes da ESPANHA, a infantaria e a artilharia do tipo ordinário de que dispõem são impotentes a desempenhar este papel. Elementos especiais seriam necessários, transportados o mais perto possível dos carros, sobre veículos "qualquer terreno" e instruídos para a sua difícil missão. Esta condição não foi preenchida em nenhum dos dois partidos, tendo se produzido rapidamente no seu dispositivo de ataque uma imensa desordem que impediu a cada um deles explorar seu êxito inicial".

Finalmente, partindo de pontos de vista diversos do autor deste livro, M. PIRONNEAU chegou aproximadamente aos mesmos resultados e ensinamentos.

Ele escreveu:

"... Entre as características dos carros, eram a blindagem e o armamento que tinham preponderância em relação á velocidade e ao raio de ação. E' nisto que reside uma das razões do revés sofrido pelos nacionalistas deante de MADRID... Parece, como aliás se poderia prevêr, que para agir contra um inimigo organizado, tendo posto em posição seus engenhos anti-carros e sua artilharia, o carro médio e pesado se impõe.

A depois acrescenta:

"Importância essencial das tropas de qualidade, especialmente no inicio de uma guerra, depende do papel capital dos carros, notadamente dos carros médios e pesados, necessitando empregar estes por concentração, e lhes assegurar o apoio de uma infantaria e uma artilharia especial, tais são os ensinamentos muito simples, porém muito claros, que devem parecer, desde presentemente, e serem tirados da guerra da ESPANHA".

## Resumo:

"Resumiremos o que acabamos de dizer, estabelecendo, tendo por base as experiências feitas no decorrer da guerra civil da ESPANHA, as regras que nos parecem indiscutíveis para o assalto dos carros:

- 1.º) Contra uma posição inimiga fortificada, mesmo sumariamente, um ataque com tanks só tem probabilidade de êxito quando for feito em massa e com carros apropriados. Para isto, os tanks devem estar também concentrados tanto quanto possível e escalonados em profundidade.
- 2.º) O assalto com carros deve ser precedido de uma preparação de artilharia, mesmo quando se der por surpresa, isto é, quando os tanks que atacam só podem ser percebidos pelo adversário a uma distância de 200 a 300 ms. Tal preparação de artilharia é dirigida principalmente contra a primeira linha da posição inimiga, de preferência contra os canhões anti-carros que são aí instalados.
- 3.º) Os tanks léves, que não têm um peso mínimo de 8 toneladas, são um meio de ataque pouco eficaz e algumas vezes perigosos. A sua eficácia de tiro é insignificante, sua blindagem muito fragil; sua capacidade "qualquer terreno" é anulada desde que eles não estão em terreno relativamente plano. Grande é o perigo de se vêr os tanks léves cair em massa sob o fogo da defesa, sem terem podido defender-se suficientemente. Logo, os tanks mobilizados perturbam a liberdade de evolução dos outros veículos e o seu aspecto desmoraliza facilmente os outros carros e a infantaria que os segue (a qual aliás eles fornecem, se bem que temporariamente um abrigo). . . . .
- 4.º) O grosso de uma formação deve ser composto de tanks médios (e pesados).
- 5.º) No ataque, é preciso limitar estritamente a velocidade de uma formação de carros. Deve-se para isto ter em vista o fato de que as velocidades elevadas ou mesmo médias, prejudicam a precisão do tiro e perturbam a ob-

servação do terreno na frente, si não a tornar, mesmo impossivel. E' preciso ter em conta igualmente o fáto da infantaria de acompanhamento ter que estar em condições de os seguir imediatamente.

- 6.º) Os carros que atacam, só devem avançar além da primeira linha inimiga quando esta tiver sido limpa dos ninhos de metralhadoras ou quando a sua própria infantaria tiver entrado em força suficiente na referida linha. O modo de limpesa da primeira linha pelas formações de carros é um trabalho tatico. Na ESPANHA, o método seguinte tem sido empregado com êxito: os carros que (teoricamente) atacam as primeiras linhas do inimigo em formação transversal, fazem, logo depois de terem transposto a posição e todos ao mesmo tempo, uma conversão de 90°, percorrendo a posição paralelamente a uma extensão correspondente á distancia que separam os carros em largura, para retomar simultaneamente por uma conversão de 90°, á antiga direção de ataque.
- 7.º) A infantaria que acompanha o assalto dos tanks é seguida de artilharia, de baterias léves a principio, depois, talvez, de baterias médias. Esta artilharia deve, para se poder manter á distancia desejada, ser motorizada "qualquer terreno". O calibre mais conveniente para a primeira vaga de assalto é, lá tambem a experencia demonstrou, o 20 m|m, ao qual a sua rapidez de tiro garantiu, em identica situação, um máximo de eficácia e de adaptação ao terreno.
- 8.º) E' preciso agir da mesma maneira para o ataque da segunda linha e das linhas seguintes. O ataque nunca deverá ser prosseguido enquanto o terreno intermediario não tiver sido limpo e estiver a infantaria em condições de seguir os carros.
- 9.º) Os carros não podem ser engajados de maneira autónoma, sinão quando condições particulares permitirem correr um risco tão elevado. De resto, nunca se deve perder de vista o fáto da situação se tornar critica para os carros somente quando se preparam para voltar. Pa-

ra assegurar a sua volta, convém igualmente que as baterias léves (de 20 m|m. e mesmo mais), acompanhem tão na frente quanto possivel o ataque dos carros.

Do que dissemos resulta o principio elementar seguinte, do qual não é preciso fazer resaltar a importancia:

**"MESMO PARA O ATAQUE COM CARROS, E' A INFANTARIA A ARMA PRINCIPAL".** O tank — da mesma maneira que a artilharia — é sómente uma rama complementar destinada a auxiliar a infantaria. E' a elle que cabe a missão de abrir caminho á infantaria. Esta porém é quem conquista, ocupa e guarda o terreno. E' então éla quem, isoladamente, decide, em ultima análise, do resultado do combate.

Nós acrescentaremos o seguinte:

Mesmo em circunstancias muitas vezes primitivas onde se tem desenrolado a guerra civil na ESPANHA, toda a experienca para fazer do carro uma arma autónoma, tem se tornado inutil.

---

## HOMENAGEM

### Aos Diretores da "A Defesa Nacional"

Foram diretores desta revista, durante os vinte e seis últimos anos, os seguintes oficiais do Exército:

- |                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| Bertheldo Klinger     | Jorge Duarte                |
| E. Leitão de Carvalho | Sayão Cardoso               |
| J. Souza Reis         | J. B. Magalhães             |
| F. Paula Cidade       | Tristão de Alencar Araripe  |
| Mario Clementino      | Ajalmar Mascarenhas         |
| Lima e Silva          | A. Belagamba                |
| Parga Rodrigues       | H. Bustamante               |
| Jorge Pinheiro        | A. Chaves                   |
| A. A. Villanova       | H. Castelo Branco           |
| Pompeu Cavalcante     | A. Sevilha                  |
| Euclides Figueiredo   | P. Góes Monteiro            |
| B. Taborda            | Valentim Benicio            |
| Maciel da Costa       | Castro e Silva              |
| Mario Travassos       | José Faustino               |
| Pantaleão Pessoa      | A. Batista Gonçalves        |
| Francisco José Pinto  | Batista de Matos            |
| Pais de Andrade       | A. Lima Camara              |
| A. Pamphiro           | Renato B. Nunes             |
| Sylvio Scheneder      | A. Carnauba                 |
| Pericles Ferraz       | Lima Figueiredo             |
| Eurico Gaspar Dutra   | Aluizio de M. Mendes        |
| Daltro Filho          | Alcides de Mendonça Lima F. |
| Nilo Val              | Heitor Augusto Borges       |
| Correia Lima          |                             |

# O carro em face do anti-carro na rutura

Tradução do trabalho publicado pelo Capitão A. Goutard na Revista de Infantaria de Agosto de 1938.

Pelo Cap. **AMILCAR DUTRA DE MENEZES**

Na apreciação do problema do carro em face do anti-carro, qual a missão que tem sido considerada como essencial? a rutura?

Pode-se classificar de verdadeira ebuição intelectual o movimento atual de ideias sobre tal questão. Ha uns tres anos, que as revistas militares francesas e estrangeiras vêm abordando tão atual assunto.

Essa onda de tinta de escrever demonstra a urgencia com que as grandes nações militares procuram estabelecer uma doutrina de emprego de carros que não se torne inutil pela precipitação de sua construção e evite a fabricação de material que se revele ineficiente.

Qualquer erro inicial trará para a Nação que o tenha cometido, dolorosas surpresas no decorrer dos primeiros encontros que poderão ser decisivos.

---

O lancarmo-nos ás cegas no amago das controvérsias do momento, nos faria correr o risco de perder de vista o conjunto da questão e olvidar certos pontos basicos.

Torna-se pois necessário reportarmo-nos aos tres elementos de que dispõem as nações militares para alicerçar uma doutrina:

- A experiencia da guerra.
- A evolução de após-guerra.
- Os ensinamentos da guerra da Espanha.

Realisadas com a sanção impiedosa do fogo, entre os obstáculos reais do campo de batalha, por homens submetidos a todas as provações morais do combate, as experiencias da Grande Guerra

guardam o seu valor. E' util tê-las sempre presentes ao espirito para confronta-las com as resultantes de nossas pesquisas e experiencias de tempo de paz, sem contudo nos agarrarmos cegamente à doutrina a qual poderá evoluir si, comprovadamente, surgirem elementos novos que possam modificar os dados do problema.

Esses elementos podem resultar do progresso da technica e das experiencias das ultimas guerras.

Estudando a evolução da arma blindada, observaremos que o constante progrédir do material cessou logo que o carro alcançou a primazia sobre o campo de batalha.

No entanto, a reação prodigiosamente rápida da arma defensiva levantou a questão inversa: "Ante o aperfeiçoamento e multiplicidade do engenho anti-carro estará este dominado?"

Para tentar responder resumiremos a questão estudando as possibilidades efetivas do anti-carro, revisando os ensinamentos reais da guerra da Espanha, as qualidades proprias do carro assim como as novas servidões que lhe são impostas.

Veremos até onde as doutrinas atuais das grandes potencias militares aceitam as servidões, as identidades, as disparidades e o sentido da evolução das mesmas para concluir dos pontos de contacto sobre a missão do carro moderno na batalha de amanhã.

## 1.ª PARTE

### A EXPERIENCIA DA GUERRA

Quais os motivos que determinaram a criação do carro?

E' desnecessario evocar a nova potencia conferida a defensiva em 1914 por intermedio da metralhadora e da rede as quais, aliás, não constituiam novidade.

Em 8 de Janeiro de 1916 A INSTRUÇÃO SOBRE O COMBATE OFENSIVO DAS PEQUENAS UNIDADES codificava essas afirmativas reconhecendo que "a Infantaria não dispunha mais de poder ofensivo algum contra os obstáculos defendidos pelo fogo das armas automáticas e guarnecidos de defesas acessórias".

Entretanto seria mister forçar, a todo o custo, o inimigo em suas posições e retomar a guerra de movimento "única capaz, dizia a INSTRUÇÃO, de conduzir a resultados decisivos".

Tornar portanto, possível a ofensiva esmagando as organizações adversas sob um diluvio de artilharia.

Era a época do famoso alogan: "A Artilharia conquista e a Infantaria ocupa".

Verificou-se rapidamente que tal metodo, capaz de alcançar resultados iniciais importantes, era na realidade impotente para obter a decisão.

Após a abordagem da primeira posição resolvida pela artilharia, a Infantaria estaria detida face a uma segunda e uma terceiras linhas intactas.

Para tentar um novo assalto, deveria aguardar o deslocamento da Artilharia, enquanto que de todos os lados, os reforços inimigos afluiam para tapar a brecha.

Em 1916, na França e na Inglaterra, adotou-se a solução do General ESTIENNE, o "pai dos carros". Após algumas sondagens iniciais, de pronto ele compreendeu a vantagem que surgiria prolongando-se a ação da artilharia móvel e blindada.

Essa artilharia de assalto levaria suas granadas a domicilio, sobre as organizações inimigas afastadas, liberando de um golpe a Infantaria toda a profundidade do campo de batalha e do acesso a exploração.

Essa concepção inicial do carro, tão justa ao ponto de atender às modernas doutrinas, era assim traduzida na primeira "Instrução" para o emprego da nova arma:

"O carro deve prolongar a ação da artilharia afim de permitir a Infantaria atacar sem se deter senão diante das posições que por seu afastamento tenham escapado à preparação".

Atendendo a essa concepção os carros Schneider e Saint-Chamont, de 13 a 14 toneladas, dotados de um canhão de 75 m/m como armamento principal, constituíam uma verdadeira artilharia de assalto.

---

A 16 de Abril de 1917 os carros de assalto franceses entravam pela primeira vez na batalha.

De acordo com a doutrina primária deveriam intervir sómente após H+4 sobre as 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> posições alemãs.

O ataque Infantaria-Artilharia, conseguindo penosamente a

posse da primeira posição e o inicio da ação sobre a segunda, não permitia ao carro enganjar-se nas condições previstas.

A Artilharia inimiga, deficientemente neutralizada e dispondo de excelentes observatorios, tomava sob seus fogos as extensas colunas de carros, antes mesmo do inicio do movimento dos mesmos inflingindo-lhes pesadas perdas.

O revez do carro sendo em suma consequente do revez geral do ataque da Infantaria, não se poderia ir ao ponto de concluir a falencia do novo engenho.

Mal grado o fracasso dessa jornada, resultados e ensinamentos precisos foram obtidos:

— Onde os carros conseguiram desenvolver sua ação, as metralhadoras inimigas foram neutralizadas.

— Os resultados foram uteis sempre que a Infantaria explorou imediatamente a ação dos carros.

---

A 20 de Novembro de 1917, ao S.W. de Cambrai, os ingleses atacaram sem preparação de Artilharia, porem com a totalidade do corpo de tanks, sobre uma frente de 12 quilometros.

Favorecida pela bruma a massa de 360 carros britanicos mergulhou rapidamente a defesa.

O ataque começou ás 7h,10'. Ao meio dia é feita a perseguição, porem aviatoria não é explorada. A Cavalaria chega muito tarde, e, ao chegar mostra-se incapaz de transpor as resistencias organizadas a toda pressa deante de Cambrai.

Esse ataque constatou:

— A eficacia de um ataque blindado em massa sobre uma longa frente.

— A possibilidade de realizar uma ação de surpresa decisiva.

— A necessidade de uma exploração rapida e poderosa, operação que os carros de 1917, ainda muito imperfeitos, não poderiam realizar.

---

Chegamos dessa forma a 1918. Após a desilusão de Abril de 1917 abandonou-se na França, durante certo tempo, a ideia da ação em profundidade.

Meditou-se que a tarefa mais urgente seria a de auxiliar o infante a tomar as primeiras posições.

Dessa concepção surgiu o carro leve Renault F. T. que seria empregado juntamente com os modelos de carros pesados existentes.

A 18 de Julho de 1918 o 10.º Exercito Francês, ao S.W. de Soissons, atacou sem preparação de Artilharia com uma massa de 350 carros empregados em acompanhamento.

A surpresa foi completa. Desde ás 10 horas estava aberta a brecha. Todas as divisões alemãs empenhadas na bolsa ao Sul do Aisne sentiram-se perdidas. Entretanto, como em Cambrai, a catastrofe não se consumou.

Ao meio dia, com efeito, cessavam os ataques.

A barragem rolante alcançava o seu limite extremo.

Para proseguir seria necessário o deslocamento do sistema de Artilharia. E, justamente para sanar esse inconveniente, é que o carro fôra concebido!

---

De 8 de Agosto, entre os ingleses e nas ofensivas ulteriores, até 11 de Novembro, o cenário é sempre o mesmo: ataque maciço de carros precedendo á Infantaria, posse de um ou varios objetivos sujeitos ás possibilidades da Artilharia e reunião imediata da massa de carros sobre o objetivo ocupado.

Contudo, a 8 de Agosto os Britânicos ensaiavam uma exploração por intermedio de carros acompanhados de Cavalaria.

Em consequencia porém dos cavaleiros terem sido detidos os prodígios de bravura praticados pelas guarnições dos Whippets, não bastaram para que a exploração fosse levada a cabo.

Não resta dúvida que durante ás ofensivas de 1918 os infantes reconheceram o poderoso auxilio, material e moral, que o carro lhes proporcionava mas que só o acompanhamento não constitua argumento para permitir a decisão.

A ausencia de penetração rápida e profunda, a falta de exploração, determinou, em 1918, a renúncia á vitória decisiva em campo raso e a aceitação do vencer pelo desgaste.

Em fins de 1918 concluia-se da necessidade de um material de duplo aspéto:

— Carro pesado para a penetração a fundo.

— Carro leve de acompanhamento para auxiliar a Infantaria a resolver os problemas de detalhe do campo de batalha.

O armistício porem encerrou o surto de construções.

Retenhamos essa concepção antes de escrever sobre os atuais carros de manobra de conjunto e de acompanhamento.

## 2.º PARTE

### APO'S A GUERRA

#### I — Evolução do carro após a guerra.

A evolução do carro após a guerra está condicionada antes de mais nada, ao progresso técnico do material.

Cuida-se de melhorar as características essenciais:

— do armamento e da couraça;

— da velocidade e do raio de ação.

A construção de um carro porem, como a de um navio de guerra, resulta da concordância entre estes elementos contraditórios.

Algumas potencias orientam seus esforços sobre as duas primeiras condições criando um gênero de couraçados terrestres enquanto que outras cuidam das duas ultimas, construindo engenhos comparáveis aos cruzadores ligeiros ou torpedeiros.

Visando sobretudo as operações de rutura, os franceses têm se dedicado à primeira solução.

Eles concendem o primeiro lugar ao armamento e procuram a proteção pela couraça. Prudentes e metodicos, experimentam o emprego desse material em intima ligação com as outras armas.

E' a tese da cooperação.

Os ingleses, ao contrario, dominados por preocupações coloniais e encarando a realização no continente de largas manobras sobre as alas dos corpos de batalha de seus aliados, colocam em primeiro plano o raio de ação e procuram a proteção pela velocidade.

Por temperamento, os ingleses concluíram rapidamente que deveriam explorar as condições de velocidade e proteção afim de independerm do apoio das armas lentas: Artilharia e Infantaria.

E' a tese da ação independente.

Tal "ação", é vista da forma que se segue pelo Major-General Fuller o "Douhet" britanico dos carros:

"Desde o inicio das hostilidades, o exercito de carros irromperá entre os adversários. Em ligação com a frota aérea, destruirá os centros vitais. Lançar-se-á sobre o exercito inimigo organizado à moda antiga, envolviendo-o, atacando-o de flanco e destruindo-o".

As demais nações seguem, mais ou menos, a esta tese.

Mais adiante veremos a ação moderadora exercida sobre essas *doutrinas sedutoras pelo progresso da arma defensiva, através as lições da guerra Espanhola, e, quão ilusoria revelou-se a proteção pela velocidade.*

De momento limitar-nos-emos em constatar que há alguns anos, tanto com a tese francesa de *cooperação* como sob a tese inglesa da *ação independente*, o carro, ao qual nada de importante se antepunha, parecia poder dominar, sem contestação, o campo de batalhão e as retaguardas inimigas.

---

O carro "parecia ter devolvido à ofensiva as azas que cortava às metralhadoras em 914".

Mas de que dispunha na defensiva o pobre infante frente a esse diluvio blindado que ameaçava afoga-lo?

E' com verdadeira angustia que se encara esse problema nos anos de 1930-1932.

Permitam-me evocar uma demonstração que a Escola de Carros de Versailles organizou para os estagiários em 1932.

Foi no conhecido terreno de Satory. Um batalhão do 24.º R.I. estava estabelecido defensivamente frente a Saint-Cyr sobre a estrada de Miniére e nas matas vizinhas.

De repente, do fundo do terreno, próximo a "trincheira dos cães", uma vaga de carros "D" — que viamos pela primeira vez — desemboca e investe velozmente sobre a Infantaria.

A impressão de tupor produzida por essa aparição terrificante foi tal que os nossos jovens infantes, como si enfrentassem a um ataque real, abandonaram suas metralhadoras inuteis e correram para se abrigar atrás das árvores mais próximas.

Tinha-se bem forte a sensação da Infantaria impotente ante as "bestas soltas".

Então, na França como no estrangeiro, todos os esforços se voltaram para a organização d' defesa anti-carro da qual nós passaremos a vêr as realizações.

## II — A defesa anti-carro

No presente momento, os principais elementos de defesa anti-carro são:

- a) Para a defesa passiva:
  - 1.º — Utilização de fossos e obstáculos naturais.
  - 2.º — Construção de obstáculos artificiais.
  - 3.º — A preparação de campos minados.
- b) Para a defesa ativa:
  - 4.º — O canhão anti-carro.
  - 6.º — A aviação.

Não falaremos aqui do "caçador de carros", o "Pauzerjäger" que, sendo um carro, age mais ofensivamente no combate de carro contra carro do que na defesa anti-carro propriamente dita.

Tem-se falado em varias publicações estrangeiras mas queremos parecer que a ideia seja agora abandonada.

E' indiscutivel que o emprego combinado dos elementos acima enumerados, desde que a defesa disponha de tempo e meios necessários para coloca-los em posição, tornará difícil a ação do carro.

A combinação dos dois elementos principais: obstáculo e arma anti-carro, quebrará de futuro o impeto do carro com a combinação rede-metralhadora quebrou em 1914 o élan da Infantaria?

O carro terá aprovado, pelo menos, nas operações de rutura?

Estudemos melhor os elementos que se atravessam em seu caminho.

### MEIOS PASSIVOS

1.º **A utilização de fossos e obstáculos naturais** é a primeira reação instintiva da Infantaria, tal como fez o infante de Satory aproveitando os obstáculos e os bosques.

Mas, não havendo fossos ou obstáculos por toda a parte, é claro que a arma blindada não escolha uma região de valas intransponíveis para realizar o ataque — si bem que, para os carros italiano de passadeiras, para os anfíbios russos e ingleses, muitos cortes ou cursos d'água não mais constituem obstáculos absolutos.

Quando a posição atacar não apresenta mais do que obstáculos descontínuos, pequenos bosques, aldeias, etc., admite-se que o defensor aí concentre suas armas anti-carros e sua In-

fantaria a maneira de "ouriços anti-carros" que baterão os intervalos com seus fogos.

Tal sistema seria perfeito para resistir ataques unicamente de carros; significaria muito menos face a uma ação de artilharia e carros.

*Sabemos, por experiecia, como durante a guerra fugiu-se desses "ninhos de obuzes" e não vemos a razão pela qual hoje, por estarem eles cheios de armas anti-carro e de Infantaria, se tenham tornado os "refugios seguros" a que se referem certos autores.*

E' claro que serão organizadas assim as grandes cidades, porém, "grandes cidades" são raras e os executantes utilizam, sem exceção todas as cidades grandes ou pequenas.

Finalmente, certas orlas, sempre limitadas e referidas, entram em linha de conta.

Estas especies de obstaculos, são especialmente "objetivos de artilharia".

2.º **A preparação de obstaculos artificiais** tais como fossos triangulares, trincheiras largas, trilhos, muros, etc., eficazes contra a maior parte dos atuais engenhos, exige uma consideravel mão de obra e demanda um tempo de que pouco se disporá no periodo de estabilização.

E' grande o trabalho exigido para organizar uma posição. Um estudo feito recentemente pelo Coronel Fliecz, estabelece ser necessário cerca de um mês a um batalhão para construir, em terreno relativamente facil, uma "organização completa sobre a frente de um quilometro".

De resto, esses obstaculos estão sujeitos ao primeiro chefe de artilharia, que neles abrirá, com a maior facilidade, brechas, sem que o terreno vizinho se torne impraticavel aos carros, pelo menos nos casos que se possa empregar granadas de espoleta instantanea.

3.º **Os campos de minas**, constituem para os carros um obstaculo terrivel, o mais perigoso dos obstaculos, pela dificuldade que apresenta a sua localização e consequente destruição.

A colocação desses engenhos é rapida, o disfarce extremamente facil na terra, nas cercas ou rôdes juntando a tudo isso a pouca sensibilidade dos mesmos aos projetis de artilharia. Todavia, a preparação de campos de minas apresenta dificul-

dades, que limitam o seu emprego, na guerra de movimento especialmente. As 2.000 ou 2.500 minas tidas como necessárias á organização de uma barragem sobre uma frente de 1 quilometro, significam 20 a 30 toneladas, no caso do emprego de minas de 10 a 15 quilos, ou a cifra, ainda respeitável, de 12 a 13 toneladas quando utilizando minas de 5 a 6 quilos, aliás as preferidas atualmente.

Uma divisão que recorresse a esse tipo de barragem, sob uma frente defensiva normal de 7 a 10 quilometros teria de transportar e colocar em posição de 100 a 200 toneladas de minas. Por outro lado, os campos de minas visíveis ou conhecidas de antemão, em uma certa proporção, estão sujeitos á ação da artilharia. Emfim, em alguns países, cogita-se do emprego de carros especiais, "levantadores" de minas.

Na Inglaterra, um carro "levantador de mina" foi criado: o MARK XXX tipo 1918. Um autor alemão, o tenente Koller Krauss, preconizou a criação de unidades de engenharia especializadas, dotadas de meios aptos "a afastar o obstáculo mais perigoso do campo de batalha: a barragem de minas". E' necessário reconhecer pois, que os diferentes meios de proteção do carro contra a mina não são perfeitos; contudo, admitindo que se tenha obtido uma solução eficaz, resta que sejam tomadas certas precauções antes de lançar as unidades de carro sobre um terreno suspeito.

### MEIOS ATIVOS

4.º O canhão anti-carro, arma principal da defesa, teve o grande mérito de libertar a Infantaria da impressão desmoralizante de sua impotência completa face ao carro.

Porem, os canhões atuais de 25, 37 ou mesmo 47 m/m significam a condenação irrevogável deste?

Para tal seria necessário que eles possuissem certas características, fossem em número suficiente e dotados de guarnições de moral inquebrantável.

#### A — Propriedades do Material

Entre outras propriedades, a força de perfuração é, evidentemente, a mais importante. As peças atuais não asseguram,

com um angulo de incidencia de 30°, a perfuração de todas as blindagens em serviço.

**Poder-se-á aumentar a força do canhão?**

Sem duvida, porem isto significaria um aumento consideravel do seu peso, que já constitue com 500 quilos o suficiente para que se revele pesado e embaraçoso nas primeiras linhas de Infantaria.

Em um estudo recente, o tenente-coronel MAINIE' discorreu sobre o principio de que na nova fase da luta entre o canhão e a couraça, a peça anti-carro chegará rapidamente ao limite pratico de sua força, em consequencia das servidões de mobilidade, maneabilidade e obstaculo.

Ao contrario, o carro tem ainda diante de si largas possibilidades de aumentar de potencia e proteção. Enfim, a qualidade do aço das couraças pode ser melhorada por uma constituição quimica e um trabalho tecnico e mecanico apropriado.

**A força após a penetração** é uma qualidade não menos importante.

Considerado o fraco alcance pratico dos canhões anti-carros—cerca de 800 metros — e a rapidez do da maquina que com 12 ou 15 quilometros por hora poderá consumir de tres a quatro minutos sómente para vencer essa distancia, impõe-se que ao primeiro tiro o carro seja posto fóra de combate.

Em 1918 viu-se carros britanicos só cessar a luta após ter os cinco homens da guarnição feridos ou mortos por projetis de 13 que perfuravam a couraça.

**A rapidez do tiro** — pelo mesmo motivo, a velocidade de tiro é uma qualidade importante. A velocidade pratica atual, de 6 a 7 disparos por minuto em tiro ajustado sobre alvo movel, não pode ser quasi nada aumentada em virtude de sua propria natureza.

**Modalidade do fogo:** — Para um engenho fixado ao solo e que se encontra inesperadamente ameaçado por carros que surgem de todos os lados, a mobilidade de fogo é que interessa, isto é, possibilidade de mudanças instantaneas de objetivos.

Ora, o canhão de 25 m|m tem campo de tiro limitado a 60°.

Sem duvida as mudanças de frente serão rápidas, mas, frente aos carros modernos contam-se os segundos.

**A mobilidade do material** — é, em principio, assegurada pela lagarta (chenillete). Na realidade, desde que se inicie o duelo com

os carros adversos e até o seu termo, o canhão anti-carro deverá se bater sobre a posição ocupada.

**Fraca visibilidade:** Nessas condições, poder áa peça, ao menos por meio da invisibilidade, escapar a uma rapida destruição?

Ora, uma arma atirando não está mais camouflada, e, muito especialmente o canhão de 25 que levanta, o mais das vezes, uma abundante poeira.

Recordemo-nos dos canhões de 37 m|m da guerra que, submetidos aos mesmos perigos do tiro tenso a curta distancia do inimigo, atiravam uma, duas, tres vezes até silenciarem, muitas vezes para sempre.

#### B — O NUMERO

Sendo a arma anti-carro atual ainda imperfeita, será ao menos em numero suficiente sobre o campo de batalha?

Na base de uma dosagem verosimil de 50 carros por quilometro de frente, ou sejam 5 carros para 100 metros, e calculando que um canhão não possa quasi nada fazer em alguns minutos de tiro, destruir mais de quatro ou cinco carros, os autores militares francêses e estrangeiros são de acordo em estabelecer uma dosagem minima de um canhão anti-carro para 100 metros ou 10 por quilometro. (O coronel MAINIE', em seu trabalho sobre "A ofensiva e a defensiva com os engenhos blindados", diz: "A densidade de 12 anti-carros por quilometro, seja um anti-carro por 80 metros de frente, parece aceitável para deter um "rush" em terreno livre".

O General von Eimannsberger, por outro lado, preconiza uma dosagem de 6 canhões anti-carros por quilometro sobre a primeira barragem anti-carro e de 12 canhões por quilometro sobre a barragem de deter ou sejam 20 canhões por quilometro de frente.

A critica sobre a obra acima citada diz: "O numero de anti-carros previsto pelo General parece ser exagerado e irrealizável. Sem duvida, a argumentação baseada no numero de carros que um canhão possa destruir é um pouco arbitrario, porem o objetivo do autor é fazer compreender que as duas ou tres armas previstas atualmente por batalhão, nos diferentes exercitos, são nitidamente insuficientes e, como diz ele "o perigo sendo grande, não devemos nos surpreender si o aparato exigir um alto preço").

Sobre uma frente defensiva normal de 7 klms. a divisão deveria então dispor de 70 anti-carro. E' maravilhoso de se constatar

que desde este ano é justamente de 70 anti-carros (72 exatamente) o numero de que está dotada a divisão alemã.

Assim, de nossa parte, com os nossos 48 canhões de 25 por divisão, estamos ainda longe da conta.

Admitindo que atinjamos a dosagem de 10 carros por quilometro, quem nos dirá que o inimigo não atacará sobre essa frente não mais com 50 mas com 100 carros, o que é bem possivel como vemos adiante ?

Podemos racionalmente concluir que todas estas armas terão fogos especialmente sobre elas, por isso que o anti-carro é sujeito á artilharia.

#### C — O MORAL

A quantidade não é tudo. A questão do moral é particularmente grave para o anti-carro.

Em tempo de paz podemos admirar a rapidez e a segurança do seu tiro sobre inofensivos painéis de madeira ou papelão.

Forem, no combate, qual será a conduta dos serventes ao vislumbrarem as vagas de carros surgindo do fumo do campo de batalha a algumas centenas de metros diante deles? Até quando continuarão a fazer fogo, presentindo que os infantes vizinhos se enterram no fundo das trincheiras ?

E' a grande incognita do futuro; porém a lembrança da desmoralização provocada entre os alemães pelos nossos carros, obriga-nos a sermos prudentes na avaliação do rendimento da arma defensiva.

Sem duvida admite-se hoje que o carro, mais conhecido de todos, não provocará esse aturdimento; será porem que os nossos jovens soldados estejam mais aptos a enfrentar o ataque blindado do que os rudes combatentes germanicos de 1918?

Reportemo-nos á experincia das recentes manobras...

Diz-se tambem, e isto é mais razoavel, que os serventes das peças anti-carros serão selecionados e que aprenderão a "dominar os nervos" e a "resistir ao pé da arma até o ultimo alento".

Ora, estas expressões são justamente as das recomendações feitas pelos alemães ao pessoal da defesa anti-carro em 1918; e si alguns homens souberam de fato dominar seus nervos e perecer as honras de uma citação oficial, outros não mantiveram para o trágico duelo o moral intacto.

O moral está tambem sujeito á preparação da artilharia para a qual a perturbação da defesa anti-carro é o principal objetivo.

5.º — **A artilharia de campanha** — O canhão anti-carro especializado não é o único inimigo do carro. Pode-se avaliar atualmente em face da velocidade teórica do carro, o perigo representado pela artilharia divisionária.

Isto se explica pelos tiros indiretos. Quer nos parecer que em todo o ataque blindado profundo, o dispositivo da artilharia deve permitir uma barragem atraç, suscetível de bloquear as vagas de carros que estejam a chegar próximo a esta.

"Nos ataques profundos á base de carros, diz-nos o Coronel PERRE', a quasi totalidade de perdas são inflingidas quando os mesmos transpondem as cristas que cobrem o dispositivo da artilharia, ficam expostos aos tiros diretos das baterias de campanha".

O trágico rosário de carros ingleses destruídos em novembro de 1917, na ocasião em que ultrapassavam a crista de Flesquiéres, constitui uma lição digna de ser lembrada.

Maior ainda será o perigo em dias próximos.

Dum lado, os artilheiros escolhendo posições de tiro que lhes dêm um bom campo de tiro direto de 1.000 a 1.500 metros.

De outro lado, substituindo — e isto já está feito na Alemanha — o canhão de 77 ou de 75 por um obuzeiro leve de 105 de flecha que se abre, com um grande campo de tiro e particularmente apto ao tiro sobre alvos moveis.

Porém, ainda aqui, caberá á artilharia de ataque preparar o vanço profundo dos carros mercê de uma eficaz contra-baterial.

6.º — **A Aviação** — A aviação revelou-se na Espanha uma inimiga do carro atacando-o a bomba.

Um recente trabalho do chefe da engenharia marítima, ROUGERON, prevê ataques contra carros por aviões-canhões, em excelentes condições balísticas. "Uma divisão blindada, estará á mercê de uma esquadilha de caça".

Desta vez, á artilharia anti-aérea e á caça amiga, caberá assegurar aos carros proteção indispensável.

---

Antes de tirar para o carro as conclusões que parecem emanar do estudo da defesa anti-carro, resumamos, para o ativo dessa defesa, as lições da guerra da Espanha.

---

Este trabalho terminará no próximo número com os capítulos:

— Os ensinamentos da Guerra da Espanha.

— As doutrinas atuais sobre o emprego dos carros.

# SEÇÃO DE INFANTARIA

Redator: DIAS CAMPOS

## Comando e Instrução

### As "Notas sobre a Instrução" dos Comandantes de Corpos

Cmt. DELHOMME

(Continuação)

Revue d'Infanterie — Novembro de 1937.

#### NOTA SOBRE A INSTRUÇÃO — N 5

##### A infantaria e os carros de acompanhamento.

A falta de habito das unidades de manobrar com o apoio dos carros de acompanhamento dá lugar a hesitações, as quais se traduzem as mais das vezes por uma inação que vai justamente ao encontro do resultado contrario do procurado pelo emprego dos mesmos.

Em breve resumo gruparemos abaixo, as principais regras do combate ofensivo da infantaria apoiada pelos carros de acompanhamento, taes como ressaltam da letra e do espirito dos regulamentos.

Esta interpretação deverá servir de base a conduta dos exercícios com carros figurados.

Os ditos exercícios só podem ter resultados instrutivos se forem montados com uma arbitragem extremamente ativa, que precise, a cada momento, ás unidades em ação, a importancia do fogo que elas sofrem.

No combate ofensivo, a infantaria apoiada pelos carros de acompanhamento deve satisfazer a tres obrigações:

- 1.º — Combater em ligação efetiva com os carros;
- 2.º — Assegurar a proteção dos carros e fornecer-lhe o seu auxilio;
- 3.º — Explorar ao maximo e o mais rapidamente os resultados obtidos pelos carros.

## I — CONDUTA DO COMBATE EM LIGAÇÃO COM OS CARROS DE ACOMPANHAMENTO

Carros de combate e infantaria constituem um sistema organizado cujo objetivo de manobra é um unico.

A ligação entre ambos se manifesta inicialmente através de ordens dadas pelos comandantes de Batalhões de infantaria ás seções de carros para o desembocar e na manobra comum: convém recordar que a partida da infantaria tem lugar, em principio, à retaguarda dos carros a uma hora H', da função da distancia, da sua velocidade e da velocidade dos carros.

Em seguida, no terreno, os elementos da infantaria têm de precisar aos carros suas necessidades particulares, indicando-lhes notadamente o local das resistencias a destruir.

Sabe-se que a ligação com os carros faz-se à vista ou por intermédio de ordens e de informações escritas, enviadas aos comandantes de seção de carros.

A infantaria deve conhecer os sinais convencionais para designar os objetivos aos carros.

Nos processos de ligação a empregar, ha a considerar que a guarnição de um carro é completamente surda e quasi céga.

## II — PROTEÇÃO E AUXILIO A DAR AOS CARROS DE ACOMPANHAMENTO

A infantaria deve proteger os carros por meios de seus fogos contra as peças anti-carros, etc.

Deve sobretudo protege-los em seus flancos e quando abordam as contra escarpas. (\*)

Não hesitará em atirar com suas armas automaticas sobre os proprios aparelhos, se estes forem assaltados pelo inimigo.

Em terreno dificil e, notadamente, em zonas revolvidas pelas explosões, os carros não podem transpor os obstaculos; pode ser necessário preparar suas passagens.

(\*) Para essas zonas é que a atenção da infantaria e da artilharia, informadas pela aviação, deve ser particularmente atraída.

Em principio, são as frações de trabalhadores, designados para este fim, que cumprem esta missão; mas o escalão de fogo poderá tambem facilitar a progressão dos carros pelo emprego de suas ferramentas.

### III — EXPLORAÇÃO RÁPIDA DOS RESULTADOS OBTIDOS PELOS CARROS DE ACOMPANHAMENTO

O artigo 641 do Regulamento de Infantaria Francês (2.º Parte) prescreve que as unidades de infantaria devem:

— partir para o ataque com a firme vontade de combater, sem esperar dos carros a solução total de todas as dificuldades encontradas;

— continuar a progredir com os seus únicos meios, quando os carros retardam sua marcha, imobilizam-se ou voltam para a retaguarda.

O artigo 642 precisa que: "a presença dos carros não modifica essencialmente os processos de combate da infantaria".

**Apoiada pelos carros, a infantaria deve então procurar manobrar e progredir como o faria sem os mesmos.**

Os carros de acompanhamento podem auxiliar a destruir ou neutralizar as resistências inimigas, seja pelo seu fogo, seja por sua massa ou por seu efeito moral, os elementos de infantaria devem explorar imediatamente de forma mais completa possível, pelo movimento para a frente, a diminuição do fogo inimigo à ação dos carros, da mesma forma que se aproveitam, para progredir, da superioridade de fogo obtida pelos tiros das outras armas (F. M., V. B., Mtr., Canhão 37, morteiros, artilharia, bomba de aviação, canhão a anti-carro, etc.). Não devem procurar regular seu movimento pelo dos carros, mas sua progressão é função dos efeitos de neutralização produzidos por estes.

A infantaria deve então visar:

- conquistar e ocupar o terreno nas proximidades imediatas dos carros de acompanhamento;
- ir antes de tudo onde vão esses carros;
- procurar ultrapassá-los todas as vezes que fôr possível, tratando desde logo, de:
- não esperá-los se puder progredir sem o seu auxílio;
- não retroceder com eles.

A unica restrição a lhe impôr é de evitar de colocar-se na zona submetida aos tiros de metralhadoras dirigidas sobre os carros.

IV — Em resumo, o sistema carros-infantaria não é ideiformável. A progressão da infantaria só está ligada ao movimento dos carros de acompanhamento por via de consequencia.

Somente o fogo inimigo impõe o genero e a amplitude de seus lanços.

E' no rendimento produzido pela intervenção dos carros sob a violencia do fogo inimigo que se exerce a influencia dos mesmos com relação a marcha da infantaria.

O modo de progressão da infantaria com o apoio dos carros de acompanhamento parece plenamente definida.

Quanto à ocupação do objetivo, efetua-se nas seguintes condições:

A artilharia tendo estabelecido sua barragem fixa na frente do objetivo, a infantaria, enquanto se agarra ao terreno, instala imediatamente e rapidamente, um plano de fogo **de momento**.

Plano de fogo correspondendo às necessidades imediatas, que deverá, se fôr preciso, ser progressivamente aperfeiçoadas, com o tempo. Mas é necessário procurar antes a rapidez que a perfeição de detalhe.

Os carros se reunem em uma posição abrigada, a uma distância variável de acordo com o terreno, para escapar às vistas da artilharia inimiga e se manter pronto a partir para novo lanço.

#### NOTA SOBRE A INSTRUÇÃO — N. 6

#### A INSTRUÇÃO TÁTICA DOS COMANDANTES DE PELOTÃO E DE GRUPO DE COMBATE

Nas manobras e nos exercícios de combate, os comandantes de grupo e de pelotão mostram-se normalmente, deante das resistências encontrada se no caso de incidentes imprevistos, indecisos sobre a forma de conduta a manter deante desses incidentes: esta indecisão traduz-se, em regra, pela parada e inação suscetíveis de fazer malograr a operação.

E' indispensável que a instrução dos Cmts. de grupo e de pelotão seja orientada, no detalhe com o maior cuidado, tendo em vista desenvolver em cada um deles a atividade de espirito e as qualidades de iniciativa que, juntos aos conhecimentos técnicos e táticos necessários, podem somente faze-los, verdadeiros chefes.

A inercia é sempre criminosa.

Em todos os momentos do combate, um Cmt. de grupo ou pelotão deve **observar** e informar-se, depois **decidir** e **comandar**. A maior falta a cometer é permanecer "parado", deixando sua fração inerte.

Estas partes são muito conhecidas, ou deveriam sé-lo. E' necessário se convencer de que não o são, pois que quasi todos os exercícios de combate dão lugar a observações deste quilate. Rever-se-á, então, por uma série de exercícios de mecanismo repetidos chegar a exercitar mais eficientemente Cmts. de grupo e de pelotão nessa manobra das pequenas frações que comporta em germe todo o desenvolvimento do combate.

---

O unico processo de instrução verdadeiramente eficaz, neste ponto de vista, constitue em realizar — multiplicando-os desde logo — todas as ocasiões de colocar os sargentos, mesmo durante um curto tempo, em presença de casos concretos comportando uma decisão de manobra, a qual deve ser logica e pronta.

Afóra os exercícios organizados especialmente para este fim, devem ser aproveitadas todas as circunstancias que permitirem para dar a um ou ao outro uma lição deste genero.

Isto exige da parte do instrutor uma atividade constante.

Os problemas a resolver referem-se a situações simples; mas, bem definidas; fazendo-se, como é necessário, um apelo minímo à imaginação.

De outra parte, será geralmente util, sobretudo no inicio da formação dos graduados, proceder-se á representação pratica de uma solução aquela que pareça a melhor, do problema que foi proposto.

O tempo importante empregado para montar esses exercícios com o cuidado necessário, jamais será perdido.

Não se deve esquecer, de outra parte, que não se pode pretender instruir ao mesmo tempo os **quadros** e a **tropa**: os erros de execução cometidos nos grupos não serão então corrigidos no decorrer do exercicio; fornecerão somente ao instrutor materia ás observações ulteriores e para a organização de exercícios de executantes destinados a corrigi-los.

Não é de duvidar que as companhias que se dedicarem, contudo o esmero justificado, ao objetivo proposto, desenvolvendo a faculdade de observação, o espirito de iniciativa e o julgamento dos quadros, obterão progressos sérios que se oporão visivelmente á estagnação das unidades onde esta tarefa for negligenciada.

Entre outros aperfeiçoamentos a obter, este é um dos mais notaveis, porque é um dos mais ferteis em consequencias.

Acha-se junto a esta, prescrições sobre o objetivo principal das preocupações do Cmt. dos escalões grupo e pelotão, nas diversas fases do combate: é dela que é preciso tirar as materias a ensinar e por conseguinte, dá-las em caso concreto submetidos ao estudo dos graduados.

Na aproximação, a unidade fica normalmente nas mãos do chefe. As ordem deste podem ser facilmente transmitidas e sua execução controlada.

O Cmt. do pelotão tem o dever constante:

— de conservar sua **direção**, assim como a distancia e o intervalo com o pelotão base, etc....;

— de mandar tomar o seu pelotão um **dispositivo**, uma **atitude** e uma **velocidade** adaptadas á sua missão e ás circunstancias (terreno, vulnerabilidade ao fogo inimigo, etc....)

E' o mesmo para o comandante de grupo em seu escalão: papel simples, em razão da coesão conservada em geral no pelotão, e do controle exercido facilmente pelo seu comandante.

Convém observar que as disposições que modificam e completam o Regulamento de Infantaria não são aplicadas convenientemente, em alguns casos, e são mesmo muitas vezes esquecidas.

#### TOMADA DE CONTACTO

A tomada de contacto é, entre as fases do combate, uma das mais dificeis de executar.

Fórmas essencialmente variadas, comportam perigos imediatos, incidentes bruscos, uma situação que se modifica rapidamente e exige de todos os escalões, uma presença de espirito, iniciativa e rapidez de decisão muito particulares.

O chefe da unidade superior está mais afastado que na marcha de aproximação e ligação com ele é menos estreita, o papel e a responsabilidade do comandante do pelotão e do comandante de grupo aumentam grandemente; eles terão de dar prova real de iniciativa.

Por outra, da qualidade da tomada de contacto depende, em grande parte, o sucesso mais ou menos completo e rapido de uma operação em seu conjunto.

Ora é justamente durante esta fase que aparece a mais das vezes, da parte dos comandantes de grupo e de pelotão, uma incisão nefasta referente a conduta a manter diante das resistências encontradas, e incerteza que, como foi dito, si traduz na praga pela parada e a inação.

Em particular nos exercícios de dupla ação, produz-se esse ato deante das resistências de plastron, duma fraqueza ou duma escontinuidade desejadas: frações se detêm sem efetuar as manobras que lhes permitiriam, pelo emprego dos meios do qual dispõem, e graças a uma observação atenta, tomar realmente contato.

Convene recordar os termos do Regulamento de Infantaria 2.ª Parte, Título IV, Capítulo V, art. 4.º), a tomada de contato consiste em determinar sobre o terreno, não sómente o local **mas** natureza e a força dos dispositivos inimigos.

O art. III do Capítulo I, Título V, fornecem todas as indicações necessárias para bem fazer compreender a forma que deve então tomar o combate. Precisa notadamente: "Produz-se assim, sobre toda a frente de engajamento, uma infiltração ininterrupta e pequenos elementos que se infiltram por onde podem, mascaram e desbordam os pontos ocupados, sem outra ideia que de progredir pelos espaços livres ou de menor resistência.

Nessa ação, os quadros subalternos tem um papel muito importante: é de sua propria iniciativa e utilizando os ensinamentos e suas observações que devem tentar as possibilidades de progresso, que, se estas malogram, imediatamente devem ser retomados, por um caminhamento diferente, graças á intervenção das armas automáticas ou V. B..

Devem saber que é somente depois de ter empregado todos os meios para progredir com seus proprios recursos (movimento e fogo) que poderão considerar a operação passando as mãos do chefe a unidade superior.

Até aqui e depois dos primeiros tiros lançados pelo inimigo media em pequena distancia, a atenção do comandante do pelotão deve ser constantemente alertada para os seguintes pontos:

- sobre a procura dos meios de progredir para melhor reconhecer e reduzir, se possível, a resistência encontrada: escolha de caminhamentos, aplicação e dosagem dos fogos (F. M., V. B., eventualmente seções de metralhadoras, morteiros de 60);
- sobre a exploração imediata do resultado obtido pela progressão de uma fração ou pelo apoio dos fogos, que provêm de seu pelotão ou de uma fração vizinha;
- sobre a escolha da atitude, da formação e da andadura imposta pelo fogo inimigo;
- enfim sobre a ligação com o comandante de companhia e as unidades vizinhas.

Em seu escalão, o comandante de grupo tem um objetivo análogo, porém, evidentemente reduzido.

O cmt. de grupo isolado não perde de vista o inimigo que o detém, suas maiores preocupações são observar ou ainda utilizar seu fogo, escolher, segunda a situação, os caminhamentos para seu grupo, sua formação e sua andadura, etc., sem esquecer, bem entendido, de assegurar as ligações que lhe incumbem e de informar seus chefes.

A única enumeração das obrigações dos comandantes de pelotão e grupo mostram que estes não devem ter um momento de descanso: tem sempre que fazer alguma tarefa de real importância.

Só podem isto conseguir:

- com sangue frio e espírito de decisão;
- graças a uma observação ininterrupta conveniente;
- graças ainda a uma experiência adquirida no decorrer de uma instrução habilmente conduzida;
- enfim, graças a seu sentimento do dever ligado à convicção da importância da missão que cumpre e dos resultados que pode esperar.

**NOTA:** — Os exercícios — estudo de um caso concreto — visando a tomada do concreto, deverão ser especialmente muito frequentes; organizados.

(CONTINUA)

# Defensivas em grandes frentes

(COMPILAÇÃO)

Major FLORIANO BRAYNER

## I — CARACTERÍSTICAS DA MANOBRA

A defensiva em grandes frentes é um caso particular da defensiva. Não constitue uma modalidade que se possa preferir á defensiva em frentes normais nem substitui-la conservando os mesmos objetivos e a mesma missão. Cada uma visa uma finalidade precisa, caracterizada por missões de alcance acentuadamente diferente: uma, impõe a defesa a todo custo, sem espirito de recuo; a outra perdura em tempo limitado e tem como fáse complementar obrigatoria a manobra em retirada, isto é, o recuo preconcebido.

Nessas condições é facil de concluir que não se pode preferir essa ou aquela modalidade sistemáticamente. Tudo é uma questão de caso concreto, baseando-se a ação particular na concepção e realização no conjunto da manobra.

O recurso á defensiva em grandes frentes é, quasi sempre, cabível nas frentes relativamente passivas ou cobertas por grandes obstaculos naturais ou artificiais.

Outras circunstancias, entretanto, poderão impor, qualquer que seja o terreno, essa modalidade de defesa, ás unidades engajadas em face de forças inimigas superiores, quer se trate de contê-las, quer de retardá-las.

Essa observação é aplicavel, principalmente, ás vanguardas.

Nessa forma de defensiva, a criação de um obstaculo de vulto, particularmente contra os engenhos blindados, em toda a frente, deve constituir uma preocupação de 1.<sup>a</sup> urgência, quanto aos trabalhos de organização a executar, completados por um largo emprego das destruições.

## II — EXTENSÃO DAS FRENTES

A extensão da frente jamais deve ser obtida pela supressão completa da profundidade da posição, nem pela adoção de um dispositivo linear das pequenas unidades.

Ao contrario, o aumento da frente pode ser realizado pelo aumento dos intervalos batidos pelo fogo, existentes entre os Centros de Resistencia e pontos de apoio. Ha, porém, um limite preponderante, que é a necessidade de permitir o exercício do Comando, de vigiar e bater eficazmente todo o terreno á frente da posição de resistencia e nos intervalos.

Onde reside, então, a diferença fundamental entre a organização da **defesa em grandes frentes** e a **defesa em frentes normais**?

Depois das considerações que acabamos de espender é evidente que a afixação de um plano de fógos e o seu sistema de desencadeamento oportuno e eficaz, não podem ser o mesmo nas duas formas de defensiva. Em consequencia, a diferença entre ambas se encontra no **dispositivo e na conduta do combate**.

Ora, quando se fala em **dispositivo** vem sempre á mente uma idéia de articulação dos meios, em largura e em profundidade. No caso particular das grandes frentes essa articulação deve se revestir de um aspecto todo especial porque vae influir na **organização do comando**, assegurar a continuidade dos fógos sobre uma frente anormal, sem perder de todo os benefícios da **profundidade**. Diz o nosso R.S.C.:

“Em terreno favoravel e com meios de transmissão suficientes, um Btl. pode cobrir uma frente até o limite de 8 kms.”.

“Atraz de um obstaculo importante (rio, cadeia de montanha, dificilmente transponivel), um Btl. pode estabelecer-se numa frente ainda mais consideravel e vigiar particularmente os pontos provaveis de passagem”.

Embora não se trate da ocupação de uma P. R. com as características que bem conhecemos, os dados assim propostos nos parecem exagerados para as possibilidades de um Btl. mesmo reforçado. A acção do Comando praticamente não ultrapassaria, no Curso do Combate, além do escalão Pel.

A aplicação e o estudo feito no terreno, de um S. setor em grande frente, já deu uma idéia dessa impraticabilidade nas frentes excessivamente grandes, mórmente quando as condições de tempo nas posições são muito dilatadas, o que corresponde a impôr profundidade ao dispositivo para poder se manter.

Raciocinemos mais um pouco.

O que devemos procurar, certamente, é a **continuidade de fogo**,

mas, se não tivermos profundidade, uma simples ação de força permitirá ao inimigo penetrar nas posições.

Em que frente pode o Btl. estender uma barragem continua?

As suas 16 metralhadoras e 36 fuzis-metralhadores, considerando que estes ultimos são as armas das pequenas e medias distâncias, e que a 1.200 ms. os seus efeitos são comparáveis aos da Mtr. podem realizar uma barragem linear superior aos 8 kms. previstos no R. S. C., admitindo que todas essas armas pudessem ser empregadas em flanqueamento.

É uma questão de terreno, fator preponderante.

Se considerarmos um terreno médio, podemos admitir que o Btl. realize essa barragem linear numa frente de 5 a 6 kms., cruzando-se as trajetórias largamente.

Teríamos, assim, uma cortina de fôgos.

Isto, porém, não nos satisfaz.

Quando do estudo da ofensiva, vimos que no curso da tomada de contacto se montam operações de força, a objetivo limitado, destinadas justamente a verificar o valor dessa resistência em determinados pontos particularmente indicadas.

Impõe-se, portanto, assegurar certa profundidade ao dispositivo. Para dar essa profundidade, empregando os mesmos meios, é preciso retirar algumas armas da frente, que consequentemente será diminuída.

As experiências e observações colhidas, indicam que a realização duma barragem continua num dispositivo suficientemente profundo, não permite ao Btl. ocupar uma frente superior a 3.500 ms.

Mesmo assim, a continuidade da barragem se resentirá da falta de profundidade e de densidade nos pontos indicados, tornando-se necessário restringir mais a frente ou reforçar o Btl. em meios de fogo, unidades de metralhadoras e de engenhos de tiro curvo.

### III — DISPOSITIVO

O dispositivo é caracterizado por uma grande **descentralização do Comando**.

Na D. I. essa decentralização pode ser levada ao extremo da constituição de **grupamentos táticos** compreendendo unidades de infantaria, de artilharia e, eventualmente, de Carros de Combate.

Nas unidades de Infantaria, ela se traduz pela constituição

de grupamentos temporarios, encarregados cada um, da defesa de um **Centro de resistência** ou dum **ponto de apoio**.

Entre esses C. R. e P. Ap. haverá intervalos que mesmo bem batidos, exigem uma vigilancia particularmente atenta, á noite ou com cerração, de modo a interdizer qualquer tentativa de infiltração do inimigo.

Em sintese, constatamos que o dispositivo, no interior dos C. R. ou dos P. Ap. guarda o necessário escalonamento em profundidade, isto é, conservação indispensável de **reservas** para tapar as **brechas** que por ventura venham a se processar na P. R.

Quais as características dessas **reservas**?

Considerando as modalidades do seu emprego em frente tão extensa, é necessário que sejam **muito moveis**, o que importa em dizer que o Btl. precisa ser reforçado em **meios de transporte rápido** para garantir os deslocamentos.

**Coesão, barragem e escalonamento**, são portanto os fatores essenciais que preponderam na fixação dos limites das frentes.

A solução racional será, pois, organizar grupamentos mixtos de fuzileiros e metralhadores constituindo um certo numero de **Pontos de Apoio** escalonados em largura e em profundidade fazendo o valor de um **Centro de Resistência**.

Tal sistema conduz necessariamente, em matéria de repartição de fôgos, á noção de **intervalos**, uma vez que se procura realizar uma **maior densidade nos pontos de acesso mais provável do inimigo; nas zonas descobertas e bem vistas, uma menor densidade**.

Mesmo com tais precauções, admite-se que o inimigo penetre nos **intervalos**. E' chegada a vez da **manobra de fôgos** e o **jogo das reservas**.

#### IV — CONDUTA DO COMBATE

A conduta do Combate visa, **de inicio, retardar** o momento em que o inimigo esteja em condições de atacar a Posição de Resistência.

**Os tiros longinquos** assumem, portanto, nesta fase, uma importância primordial.

Os chefes de Infantaria fixam, dentro do limite dos alcances eficazes das armas e o **mais longe**, a linha partir da qual o inimigo deve ser tomado sob fôgos. **O maior numero possível de armas participa desses tiros, desde que o inimigo tenha transposto essa linha;**

se necessário, nenhuma arma ficará silenciosa pela consideração de se reservar para a barragem geral.

Posições suplementares devem ser preparadas e utilizadas na medida do possível.

#### CONCENTRAÇÕES:

Os chefes, em todos os escalões, devem preparar e desenendar os tiros de concentrações que julgarem uteis. A sua ação se fará sentir mais particularmente, sobre as unidades dotadas de metralhadoras ou morteiros, que tenham se estabelecido nas proximidades do seu posto de Comando.

#### BARRAGENS:

Além dos tiros longínquos, os outros tiros: **barragem geral** e **barragem interior**, só tomam toda a sua importância, à medida que se acentua a progressão inimiga.

No inicio do combate, constituem apenas garantias; em consequencia, não devem servir, exclusivamente, de base aos deslocamento inicial das armas.

#### CONTRA ATAQUES:

Se o inimigo conseguir penetrar na posição, serão executados **contra-ataques imediatos** no interior dos pontos de apoio.

Em compensação as **reservas de Btl. q de R. I.**, considerando o seu numero reduzido, a extensão da frente e o mediocre apoio da artilharia que lhes podem beneficiar, só excepcionalmente deverão intervir em **Contra-ataque**.

Na maior das vezes, elas são empregadas para **restabelecer a continuidade da frente**.

### V — POSTOS AVANÇADOS

A missão dos Postos-Avançados se limita geralmente a uma simples vigilância. E para isto os seus meios se concentram num unico escalão. Às vezes torna-se necessário prever, em pontos escolhidos do sistema de P. A. uma resistência temporária, especialmente para bater os caminhamentos ou pontos de passagem obrigatoria.

Em certos casos finalmente, podem-se escolher posições que satisfazam á dupla condição a possuir grandes campos de tiro na direção do inimigo, e á retaguarda cobertas que facilitam o retraimento. Por outro lado, para simplificar esse retraimento, meios de transporte automovel podem ser postos á disposição dos P. A.

## EFETIVOS

Nas grandes frentes, mais do que nas frentes normais, há todo interesse em destinar o maximo dos meios em proveito da ação principal: **resistência numa posição ou manobra em retirada**. Raramente se apresentará, nesses casos, a possibilidade de se exigir dos P. A. uma missão de resistência, mesmo de curta duração. Mas, como o Comando precisa de um certo tempo para a execução das medidas já ordenadas para o caso de ataque, e, antes de tudo, se informado sobre o avanço inimigo, passo a passo, também não seria admissível que os P. A. se retirassem diante da simples aproximação ou dos primeiros contactos do inimigo. Então, o Comando que dispõe de todos os meios de Observação e transmissão, e, apreende com mais amplitude, **poderá em casos especiais**, dar em momento oportuno a ordem de retraimento aos P. A., e, segundo os caminhamentos fixados com antecedência.

Nas grandes frentes não é, pois, possível pensar na instalação de uma linha continua de fôgos, ao longo de toda a frente. O que se pode realizar é a ocupação de pontos essenciais do terreno, que dem vistas profundas para a frente durante o dia, e que barrem os caminhos por onde o inimigo poderia aventurar-se durante a noite.

E em certos pontos, como em certos intervalos (corredores de penetração) dar aos P. A. um apoio de fôgos.

## VI — CONCLUSÃO

Apreciando, assim, sumariamente, a **defesa de uma grande frente** com efetivos limitados, devemos encarar, finalmente, a **duração da missão**, isto é, o tempo estabelecido pelo Comando para a realização da resistência. Quanto maior a sua duração maiores as precauções no sentido de se procurar realizar uma defesa visinha do normal nos pontos reconhecidamente sensíveis da posição e, por isso mesmo imediatamente abordaveis pelo inimigo. As zonas

secundárias e passivas serão apenas objeto de vigilância e de uma ação de fôgos menos densas.

Ainda vem influir na missão a atribuir aos P. A. e consequentemente na sua constituição, esse tempo de duração na Posição de resistência.

Essa mesma circunstância concorre igualmente para a criação das reservas mais ou menos numerosas, móveis e articuladas.

Em resumo, quanto maior a responsabilidade de durar nas posições, maior o escalonamento em profundidade.

A ideia de manobra em todos os escalões de comando, se definirá pela necessidade de aumentar o valor do obstáculo variando a densidade do fogo sobre ele, conforme a ordem de importância das diversas partes das frentes. Realizar o escalonamento em profundidade no sentido de limitar o avanço do inimigo em pontos notáveis do interior da posição, ficando em condições de acionar reservas para tal fim.

O dispositivo que traduzir essa ideia de manobra deverá ter por base uma decentralização de Comando que permita realizar as diversas barragens com as características desejadas. E tudo indica, como consequência, a necessidade do reforçamento em meios de:

— metralhadoras, morteiros, observação, transmissão e transporte.

# SEÇÃO DE ARTILHARIA

Redator: OLINDO DENYS

## Uma jornada no grupo

Pelo Major X

(Cont. do n. 304)

O Gr. estacionado na região da sanga entre C. PAIM e a via-ferrea tem assim todos os elementos proximos.

Os oficiais convocados chegam rapidamente ao PC. e a reunião não requererá duração superior a 20 minutos. Nela o major expõe a situação, mostra em função do seu trabalho anterior, quais as suas decisões, ouve as ponderações sobre qualquer dúvida dos seus auxiliares, e distribue as tarefas.

### 4) DISTRIBUIÇÃO DE TAREFAS —

Que tarefas são essas?

— Aos Cmts. de bia. — Reconhecimento de PB. e PO.

— organização da PB. — defesa aproximada — ocupação a noite — transmissões — instalação dos cargueiros (local do TC.), etc.

Ao tenente observador —

— Procura de P. O. na região da crista de B. Marques para o Gr. e para as Bias. e iniciar a seguir o trabalho de observador do Gr. aguardando aí a chegada do Major.

Ao tenente orientador —

— Deslocar com o Major para a região de procura de PB. para aí iniciar os trabalhos de orientação para o tiro, bem como a organização da defesa aproximada... (pelo R. E. A. a segurança pode ser afetada eventualmente ao tenente observador).

Ao tenente das transmissões —

— Iniciar o reconhecimento da rede a estabelecer, a partir das PB., orientando-a para o menor gasto de fios e mais fácil recuperação. Instalação da antena próximo as PB. (PC. T.).

Ao tenente das ligações —

— Informar ao Major o local do PC. do Btl., mas antes acompanhar o Cmt. do Gr. para saber as possibilidades (PB. — PO. — transmissões) de tiro nas proximidades da LPR.

**Ao Cmt. da C. L. M. —**

— Conhecer os locais das PB. e reconhecer os acessos as proximidades dessas posições para possível remuniciamento. Reconhecimento dos locais para estacionamento, para contato com a S. M. A. e itinerarios necessarios.

**5) INICIO DOS RECONHECIMENTOS —**

Estamos assim com o Gr. orientado para os trabalhos a executar. Mas, o estudo pela carta, por melhor que esta seja, não é completo, tornando-se necessarios os reconhecimentos do terreno para confirmar ou modificar as decisões.

Doutro lado o Major precisa saber quais são as necessidades do Btl. que ele tem que apoiar; é forçoso ouvir o Cmt. do Btl. e com este discutir, dentro das possibilidades, o apoio que o Gr. pode fornecer: apoio à Inf., apoio anti-carros, condições do desaferramento.

**6) CONTATO NAS PB.**

Desta forma, marcando nova reunião com os Caps. e tenentes orientador e das transmissões na região de procura de PB. ás 10 (dez) horas, o Major vai procurar o Cmt. do Btl. para entendimento.

**7) ENTENDIMENTO COM O CMT. DO BTL.**

— Onde se encontra o Cmt. do Btl.? O tenente das ligações já deve saber informar com segurança que o PC. do Btl. se encontrará no eixo da estrada de rodagem para ITAQUY, e que a partir das 11 (onze) horas o Cmt. do Btl. estará em B. MARQUES.

— Como encara ele a defesa do quarteirão no que diz respeito ao emprego do Gr.? O que deseja ele? Limite curto? Partes do terreno desenfiadas á Inf., etc.

Esse momento será oportuno para deixar junto ao Cmt. do Btl. o tenente das ligações que, com o respectivo pessoal poderá dar inicio ao desempenho das suas funções.

**8) FINAL DOS RECONHECIMENTOS DO MAJOR NAS PB.**

— Enquanto o Cmt. do Gr. teve entendimento com o Cmt. do Btl. o que fizeram os outros oficiais?

Executaram igualmente um estudo previo das tarefas de que

foram incumbidos e uma revisão rápida do material e pessoal indispensáveis aos reconhecimentos (os Caps. principalmente irão necessitar de pessoal suplementar para o preparo das PB. que serão ocupadas à noite, além dos chefes de peça...)

E, às 10 (dez) horas todos estarão reunidos no local marcado pelo Major.

Vai-se tratar inicialmente do trabalho dos Caps. e é preciso evitar aglomeração para furtar-se às vistas do avião adversário:

— o material (bia. de tiro) permanece estacionado e só se deslocará na 1.ª parte da noite.

— os reconhecimentos das bacias. estarão escalonados:

— primeiro, os srgts. (tiro, observador, chefe dos cargueiros...).

— num segundo escalão os chefes de peça com o pessoal das transmissões...

— e finalmente o pessoal suplementar trazido pelo Cap. formará um 3.º escalão...

E, para que os Caps. possam iniciar os respectivos trabalhos, bastará que o Major reparta o terreno pelas bacias., prescreva as condições para a instalação das linhas de cargueiros, TC. circulação e sobre a defesa aproximada...

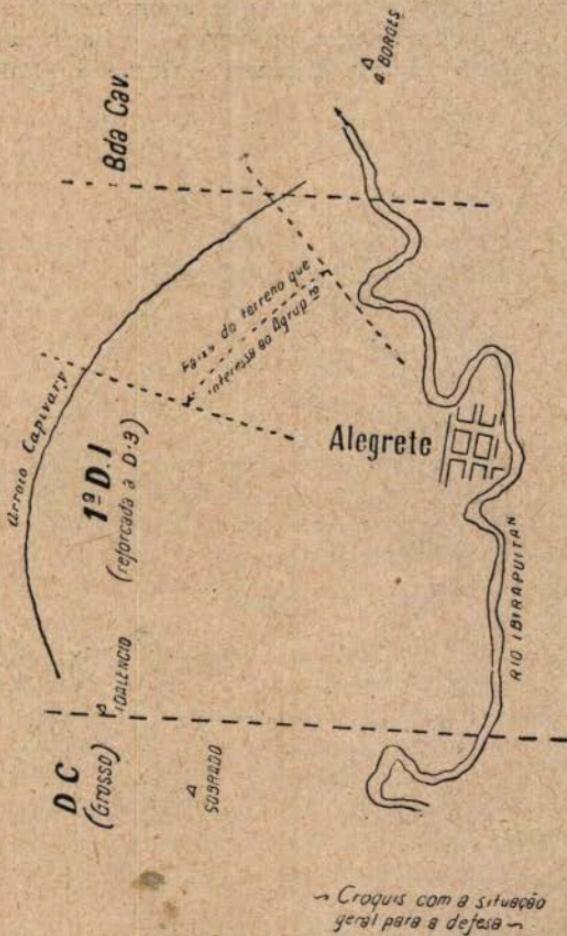
#### 9) DEFESA APROXIMADA

— A maior ou menor preocupação com a defesa aproximada dos elementos que constituem o Gr. vai ser função da confiança inspirada pela defesa da Inf.

A presença da cobertura ao longo do arroio CAPIVARY até a confluência com o IBIRAPUITAN é um fator de grande segurança, tendo em vista as dificuldades que o terreno oferece as infiltrações. Em terreno descampado como esse, qualquer movimento será facilmente percebido, em tempo bastante para provocar providências garantidoras da art. desde que exista uma defesa aproximada bem organizada. Especialmente no flanco N. (garupa de JAQUES) é possível uma infiltração, embora tais elementos corram o risco de serem apertados contra as margens do IBIRAPUITAN.

Mas, a defesa anticarros? As armas anticarros da Inf. serão numerosas? e o valor do arroio CAPIVARY é suficiente para barrar a progressão dos carros? Serão apresentados obstáculos artificiais? Nem mesmo cordões de minas?

Em todo o caso convém sempre que as bias. possam realizar o tiro direto contra tais engenhos que surgirem na crista que domina as PB. especialmente porque meios suplementares anti-carros não foram distribuídos ao Gr.

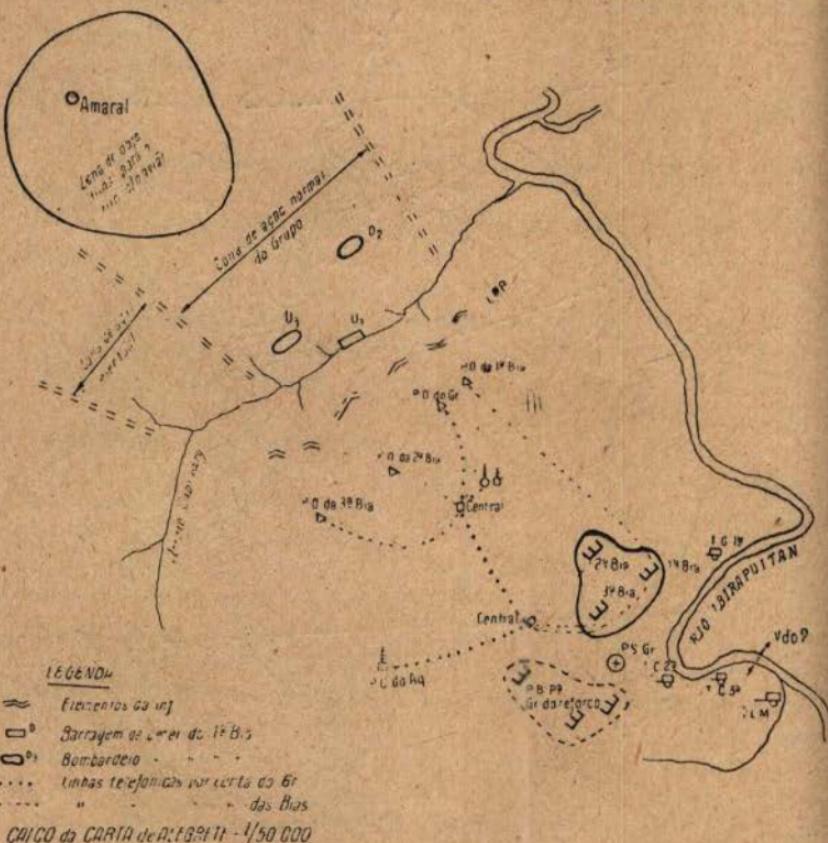


Assim raciocinando o Major determinará aos Caps.:

“— Direção perigosa: J. LOPES” —

E encarregará o tenente orientador de organizar a defesa do conjunto das bias. com as metralhadoras existentes (8 no Gr.).

Convém aqui esclarecer que as metrs. da art. devem atirar tão bem contra aviões como contra objetivos terrestres (tiros á vista ou barragens em pontos de passagem obrigada, por exemplo). A secção de mtrs. não deve receber missão exclusivamente terrestre ou contra aviões, e sim deverá poder sempre atirar contra o primeiro elemento adversario que surgir nas direções de cujas defesas estiver encarregada, ou contra o primeiro avião que sobrevoar a posição á pequena distancia (inferior a 1.000 ms.).



Além disso todas as vezes que a linha de cargueiros (armões) tiver possibilidade de ser instalada a coberto das vistas aereas (regiões de vegetação alta), as metrs. serão vantajosamente empregadas nas PB.

## 10) IDA DO MAJOR PARA O PO.

— Terminado o reconhecimento das P.B. o Major marca novo contato para os Caps. no PO. do Gr. ás 12 (doze) horas. Desloca-se a seguir para a região dos PO. onde deverá encontrar o tenente observador.

O que o tenente observador já pode adiantar ao Major? Pelo menos o giro de horizonte e as faixas mais interessantes para os tiros correntes...

Os Caps. tem ainda muita coisa a reconhecer e organizar nas PB. mas o tempo permite deixar para depois do regresso dos PO.

## 11) TRABALHO DO PESSOAL AUXILIAR DOS CAPS.

— Nas PB. permanecerão os Cmts. de linha de fogo, além dos fententes orientador e das transmissões, trabalhando nos pormenores a fixar:

- inicio da instalação das linhas telefonicas
- fixação dos locais das peças
- determinação da abordagem da PB.
- circulação a observar — itinerarios...
- referencias, orientação...
- preparo para ocupação á noite...

O Cmt. da linha de fogo pode auxiliar muito o Cap. inclusive executar os reconhecimentos para a instalação da Linha de cargueiros e dos TC.

Ele sabe que esses locais exigem umas tantas condições visando: conforto, segurança e facilidade ao serviço.

Para atender a segurança temos que furtar essas instalações ás vistas adversarias (vistas do avião), e para o conforto são necessarios: agua, sombra e terreno seco.

Isso significa uma localização forçada em terrenos dessa característica: quasi sempre somente junto dos cursos d'agua podemos encontrar vegetação capaz de proporcionar disfarce apreciável.

A importancia de furtar-se as vistas aereas é evidente, pois a massa de 140 cargueiros de uma bia, de dorso quando mal instalada constituirá um objetivo tentador ao avião, principalmente quando em campo aberto não for adotada uma disseminação larga para diminuir a vulnerabilidade.

Ainda, si a bia, de dorso não dispuser de viatura cosinha,

terá que instala-la em trempes, fornecendo o fogo a céu aberto uma fumaça quasi sempre suficiente para denunciar o local de estacionamento, quando essa denuncia não provir de pistas mal orientadas entre as PB. e os locais dos TC. ou das linhas de cargueiros... (pistas tipicas para referencia).

### 12) IDA DOS CAPS AO PO. DO GR.

— Com a chegada dos Caps. o Major após fixar um PO. para cada bia, poderá dar inicio ao preparo dos tiros:

— pontos ou direções da vigilancia...

— limites curto e laterais...

— possibilidades de observação entre as bias.

— transmissões a conseguir, etc.

Tudo tratado do proprio PO. e com observação da zona de ação.

Em consequencia os Caps. estarão livres para os respectivos trabalhos, marcando o Major um prazo para entrega dos relatórios, o que poderá ser feito ás 16 (dezesseis) horas no PO. do Gr. (PC.O.).

### 13) JUSTAPOSIÇÃO DOS PC.

Os relatórios das bias. vão condensar as possibilidades do Gr. na sua zona de ação.

Dadas as condições do terreno para a instalação das PB. e dos PO. o Cmt. do Gr. sabe no entanto, que poderão sofrer muito poucas alterações, as bases que já tem sobre as possibilidades do Gr.

Em consequencia resolve tratar da ligação com o Cmt. do Btl. propondo uma justaposição de PC. pelas seguintes razões:

a) Os Cmts. do Btl. e do Gr. são as autoridades responsáveis diretamente pela conjugação da defesa nessa frente — o Cmt. do Ag. estará certamente absorvido pelo Cmt. do sub-setor.

b) Os dois Majores precisarão de observatorios nas proximidades dos respectivos PC. e esses PO. só poderão se localizar na crista de B. MARQUES, visto ser na frente dessa crista que o esforço vai se processar.

c) Em consequencia a condição de comando seguro garantida, pois seria inutil um comando a retaguarda, sem possibilidades de vigilancia e observação do campo de batalha, a não ser para os tiros preparados (PC. T.) cuja utilização será muito restrita.

Convém notar que essa justaposição não prescinde o emprego do tenente das ligações e respectiva turma (D. Lig) junto ao Btl. Haja vista o R. E. A. — 2.<sup>a</sup> parte, n. 114: "a presença do destacamento de ligação junto á Inf. apoiada é obrigatória", não sendo lícito dar-se outro destino ao pessoal especializado e existente no Gr. para tal fim.

#### 14) ENTENDIMENTO SOBRE OS TIROS A EXECUTAR

Qual o pensamento do Cmt. do Btl. sobre os fogos?

A organização dos tiros correntes não apresenta nenhuma dificuldade no caso em estudo porque, serão executados quasi que exclusivamente contra os objetivos fugazes, vistos dos PO.

E' sabido que os tiros correntes são executados em principio por elementos (bias., secções ou mesmo peças, ditas nomades), atirando somente de posições previstas para essa atividade (PB. avançadas), visto que seria denunciar o dispositivo inicial para a defesa, caso as bias. atuassem nesses tiros de suas posições definitivas.

Mas, no nosso caso não seria complicar o problema o ter que destacar bias. ou secções para a execução desses tiros?

E que outros tiros terão as bias. que fazer na iminencia do ataque inimigo e após o desencadeamento desse ataque? Que intervenções serão exigidas das bias. para não permitir que a Inf. seja aferrada, e caso o seja, para facilitar-lhe o retraimento?

#### 15) TIROS CORRENTES

— A forma e cobertura do terreno na região não admite disfarce das PB. contra as vistas aereas, salvo em pequenos trechos junto aos arroios, onde a vegetação toma outro aspecto, com pequenos arbustos formando macega rala.

Por outro lado, tal terreno apresenta boas condições quanto ao desenfiamento, pela pequena diferença de cotas, com declives suaves, etc. (apreciavel desenfiamento e pequena alça minima).

O Ag. ordenou a escolha de **posições de tropa**, que eventualmente possam ser utilizadas por um Grupo de 75 em reforço ao apoio do Btl., mas, prescreveu tambem uma organização sumaria das PB.

À regra é cada bia. fixar uma ou duas PB. de **sobresalente** ou **troca** nas proximidades da definitiva, convenientemente preparadas para rápida ocupação quando as circunstâncias (bombardeio, etc.) exigirem o abandono da anterior.

Essas mudanças de PB. devem acarretar o menor prejuízo possível às missões de tiro no conjunto do Gr. e caso não possam ser assim encaradas, torna-se imprescindível a organização da PB. para "o cumprimento da missão mau grado o fogo inimigo", o que francamente não se enquadra no nosso Gr. em tudo.

E' razoável portanto, que as bias. realizem os tiros correntes das próprias PB. do dispositivo definitivo para a defesa a quais apresentam satisfatórias condições de alcance, parecendo inutil que as PB. dum dispositivo provisório sejam escolhidas para tal fim.

A missão, o terreno e os meios (3 bia.) permitem essa atividade sem que a segurança do dispositivo seja prejudicada com a revelação das PB. definitivas.

Ademais, si o inimigo iniciar a **contra bia**. o escopo da defesa foi conseguido, porque tal atuação constitue prova da montagem de um ataque com grandes recursos.

Raciocinando desse modo, percebe-se que o Cmt. do Gr. terá iniciativa para explorar os tiros correntes, podendo para isso empregar a totalidade dos seus meios (3 bia.) numa intensidade regrada pela munição creditada pelo Comando do Ag. para tal fim.

#### 16) TIROS DE DETER

E como vai o Cmt. do Btl. encarar os tiros de deter?

E' certo que uma art. poderosa e bem dirigida é capaz de prejudicar a reunião de meios ou a realização de dispositivos adequados, fazendo mesmo abortar qualquer ataque inimigo desde que essa intervenção se verifique nos trechos mais importantes e no momento mais oportuno.

Isso, no entanto, diz respeito à **contra-preparação**, corretamente não ordenada pelo Cmt. do Ag. porque só se deve pensar nessa atuação quando os meios forem superiores a 3 Grupos por km. de frente... Nossa missão não comporta tal atuação por carencia de meios e temos que nos contentar com os tiros de deter.

Esses devem ser capazes de quebrar e dissocia o ataque inimigo num dispositivo abrangendo desde o reforço á barragem da Inf. (os mais proximos) até os locais mais afastados, mas não menos importantes para prejudicar o adversario (bases de fogos, passagens obrigadas para desembocar, locais de reservas, etc.)

O terreno indica que o ataque só poderá ser preparado com extremas precauções contra as vistas terrestres e aereas, e nessas condições o seu desencadeamento, em via de regra, só poderá ser esperado ao alvorecer, pois do contrario será percebido e possivelmente muito prejudicado pela intensa atuação dos tiros correntes da defesa (tiros á vista).

Ainda, as bases de fogos (metralhadoras) serão facilmente identificadas e poderão ser neutralisadas com segurança pelas bias. E assim, preferirá o Cmt. do Btl. que as bias. neutralizem essas metralhadoras nas regiões mais perigosas ou cooperem na barragem da Inf.?

O ideal seria a art. poder atuar contra o pessoal que progride (executando barragem em reforço, principalmente), e também contra as bases de fogo, mas a quantidade de bias. é tão pequena...

Sabe-se que o escalão de combate (fuzileiros) sem o apoio das bases de fogo nada poderá fazer, pois dificilmente os fuzileiros bastarão por si sós para apagar os fogos da defesa que não estejam mais sob a ação da art. atacante (neutralização das armas que alimentam a barragem geral).

Também é notorio que a barragem das mtrs. é de muito mais difícil transposição que a da art.

Com essas considerações, além da possibilidade de maximo rendimento que o terreno oferece ás mtrs. da defesa, o Cmt. do Btl. só vai pedir uma barragem de deter numa frente de 200 metros, localizada na passagem da estrada sobre o arroio CAPI-VARY, e enquanto esse tiro não for pedido, pelo menos duas bias. poderão estar atirando contra as bases de fogo adversarias, que se revelarem para apoiar o ataque á citada passagem.

Por certo que essa localização foi o resultado dos reconhecimentos ordenados pelo Btl. sobre as condições de transposição do arroio, julgadas mais faceis na região da estrada, acrescido de também faceis neutralizações por parte do inimigo das armas que guarnecem a barragem nesse trecho...

**17) FIM DO ENTENDIMENTO COM O CMT. DO BTL.**

O entendimento com o Cmt. do Btl. consumiu cerca de  $\frac{1}{2}$  hora do Major, e ele tem ainda muita coisa a tratar:

- a) prescrições relativas á regulação dos tiros...
- b) entendimento com o Cmt. do Ag.
- c) deslocamento das bias. para ocupação á noite.
- d) medidas de caráter administrativo, alimentação.
- e) munições, etc.

**18) MUNIÇÕES**

O Cmt. da C. L. M. deve estar trabalhando para resolver as tarefas recebidas — localização da CLM. e itinerários.

Mas, o Major deve pensar como resolver a questão da munição das PB. e remuniciamento, para transmitir ao Cmt. da CLM. por ocasião da entrega dos relatórios ás 16 (dezesseis) horas.

O Ag. determina que permaneça nas PB. á disposição imediata das bias. somente 1 U. F. ou sejam 200 tiros por peça. Em face dessa ordem haverá necessidade de fazer trabalhar a CLM. pois cada bia. dispõe normalmente de 400 tiros.

Mas, essa munição dos cargueiros não será utilizada? Certamente o será, e assim, os cargueiros vazios poderão recuperar  $\frac{1}{2}$  UF. para o retraimento, si necessário.

De onde virá a outra  $\frac{1}{2}$  UF.? Da C. L. M. Ela é formada por cerca de 30 viaturas especiais ou na falta, por viaturas de requisição, transportando cada viatura 40 projetis aproximadamente, perfazendo o total de 1.200 tiros em toda a CL. ou sejam  $\frac{1}{2}$  UF. para o Gr.

Desse modo, toda a CLM terá que descarregar nas PB. mas o poderá fazer sem pressa — ao alvorecer do D + 1, de forma a ultrapassar o IBIRAPUITAN somente na noite seguinte para contato com a S. M. A.

Porque? E' que si não houver consumo e a CLM se encontrar cheia, haverá necessidade de descarregá-la a L. do IBIRAPUITAN, para poder recuperar a U. F. que se encontra nas PB. e que mesmo assim exigirá não só a CLM. como também os cargueiros das bias.

**19) COMUNICAÇÃO AO CMT. DO AG.**

— Após receber os relatórios o Major está em condições de se comunicar com o Ag. para prestar contas da situação do Gr.

— O calculo anexo mostra o resultado de todo o trabalho da jornada:

- localização das PB (normais e de troca).
- localização dos PO.
- localização dos PC.O e PC.T, além do P. S. do Gr.
- localização dos tiros de deter (barragem e bombardeios)
- rede telefonica
- locais dos TC. e da CLM.

#### 20) CONCLUSÃO DO ESTUDO

Para fazer ponto final neste estudo, convém lembrar o momento delicado da terminação da missão.

A Inf. não deverá deixar-se aferrar a essa missão as vezes exige da art. encargos muitos serios a ultima hora: "a um retraimento executavel em condições precarias é preferivel um combate em retirada"...

E, como se conduzirá o Btl.? E' uma tropa que já combateu?

Para não alongar o estudo, fez-se adestração das dificuldades para o retraimento dos elementos da DI, especialmente para a transposição do rio IBIRAPUITAN sob a pressão inimiga, facilitada pela construção de pontes, melhoria de váus, etc.

A serie enorme de preocupações que tem o Cmt. do Gr. será resolvida a contento si ele tiver pratica da distribuição de tarefas e responsabilidades, dando competencia a cada escalão subordinado, a cada auxiliar, para solução de minucias que a todo momento solicitam o Chefe.

Na organização de guerra existe o Cap. ajudante, destinado a cuidar de pormenores da administração e mais um tenente (da reserva) para chefiar a turma de calculos, orgão visando facilitar o comando do tiro no Gr. e que trabalhará no PC.T.

# BIBLIOTÉCA DA « A DEFESA NACIONAL »

## LIVROS Á VENDA

R. E. C. I. — 1. <sup>a</sup> parte . . . . .	4\$000	\$500
R. T. A. P. — 1. <sup>a</sup> parte . . . . .	4\$000	\$500
R. T. A. P. — 2. <sup>a</sup> parte . . . . .	2\$000	\$500
R. S. C. n. <sup>o</sup> 19 . . . . .	6\$000	\$500
Signalização a braços e ótica — Major Lima Figueirêdo . . . . .	2\$000	\$500
Telemetria — Cap. Joaquim Gomes da Silva . . . . .	20\$000	1\$000
Vencimentos Militares . . . . .	10\$000	1\$000
Problema Tático — Ten.-Cel. Araripe . . . . .	8\$000	1\$000
Manual do Sapador Mineiro — Maj. B. Galhardo . . . . .	15\$000	1\$000
Anuario Militar do Brasil 1937 . . . . .	15\$000	2\$500
Limites do Brasil — Major Lima Figueirêdo . . . . .	10\$000	1\$000
Tres questões de gramatica - Paulo M. Barreto . . . . .	6\$000	\$500
Almanaque do M. Guerra 1938 . . . . .	3\$000	\$500
Coletanea de leis e decretos de 1544 a 1938 — Major Belle Lisbôa, Igrejas Lopes . . . . .	12\$000	1\$000
Lei do Ensino Militar e Lei de Oorganizaçao do Exército . . . . .		\$500

## LIVROS FRANCESSES:

Un Regimen de seconde ligne dans une bataille defensive en 1918 — P. Janet . . . . .		1\$000
Essai sur le renseignement á la guerre — Coronel Bernis . . . . .	15\$000	1\$000
Etude sur la Cavalerie — H. Salmon . . . . .	18\$000	1\$000
Procédés de combat — Lieut Colonel Stirn . . . . .	8\$000	1\$000
Verdun dans la Tourmente — Gal. Passaga . . . . .	36\$000	1\$000
Strategie des Tranports — Gal. Ragueneau . . . . .	13\$000	1\$000
Manuel de l'Officier de Réserve de Caval. . . . .	20\$000	1\$000
Les Moyens de l'Aéronatique de corps d'armée . . . . .	10\$000	1\$000
Essai sur l'instruction Militaire — Brallios . . . . .	20\$000	1\$000
L' Etude par l'Infanterie de la Progression sous le Feu de l'Artillerie — A. Laffargue . . . . .	8\$000	\$500
Vauban . . . . .	15\$000	1\$000
Pour être un chef savoir: Instruire, Commander, Entrainer — A. Mermet . . . . .	6\$000	1\$000
L'Officier de Renseig. Reg. Camp. - A. Mermet . . . . .	7\$000	\$500
Inst. Prov. sur l'org. du terrain — 1. <sup>a</sup> partie . . . . .	6\$000	\$500
Aide memoire du mitrailleur . . . . .	9\$000	1\$000
Methode pratique de Tir indirect des mit. . . . .	13\$000	1\$000
Tirs speciaux des Mitrailleuses Paillé . . . . .	6\$000	
La culture pratique des forces morales — A. Mermet . . . . .	7\$000	\$500
Precis de Tir et Armement de l'Infanterie . . . . .	13\$000	1\$000
Les leçons de l'Instructeur — Laffargue . . . . .	22\$000	1\$000
Les leçons du Fantasin — Laffargue . . . . .	8\$000	1\$000
Tactique Generale — Altmayer . . . . .	26\$000	1\$000

# SEÇÃO DE CAVALLARIA

Redator: FRANCISCO DAMASCENO F. PORTUGAL

## A nova Escola de Cavalaria Bases da sua organização

Pelo Cel. F. G. CASTELO BRANCO

(Cont. do n. 304)

Para a instrução e serviços da Escola, disporá o seu Comt. da seguinte tropa, completamente aparelhada com todos os meios, inclusive os de transmissão:

- 1 Grupo de Esquadrões a cavalo ;
- 1 Esq. Mtr. Eng. (2 Sec. Mtr.; 1 Sec. Mort.; 1 Sec. Cañhões A. C.).
- 1 Esq. Moto-Mecanizado (2 Pel. A. M. D. R. e 2 Pel. T. Q. T.).
- 1 Pel. de A. M. C.

Para o serviço da Escola o Cmt. lançará mão do pessoal de um dos Esquadrões a cavalo, independentemente de um contingente especial que será posto a sua disposição (tratadores de cavalo, guardas de picadeiro, conservadores dos terrenos de obstáculo e instrução, ordenanças dos oficiais da administração e ensino, etc.).

Para o ensino equestre disporá a Escola, de cavalos das seguintes categorias:

a) de **picadeiro**, isto é, animais antigos, com adestramento aprimorado, nos quais os alunos sentirão melhor o "acordo de ajudas" ;

b) de **adestramento**, isto é, cavalos novos destinados ao ades- tramento, cada aluno devendo apresentar um desses animais pre- parados, antes de deixar a Escola;

c) de **salto**, ou de **carrière** pois a denominação francesa já é comum entre nós), nos quais os alunos montarão indistintivamente;

Alem dos animais dessas tres categorias, existirão outros des- tinados a corridas de obstáculos, a concursos hípicos especiais, ao jogo de polo, a certas categorias de flexionamentos, etc.

Os "cavalos de armas" dos alunos, necessários à instrução militar, serão por eles trazidos de seus respectivos regimentos e o seu trabalho será feito sob as vistas dos instrutores militares, sem nenhuma interferência dos instrutores de equitação.

Nessas condições torna-se necessária uma ligação íntima da Escola de Cavalaria com a Diretoria de Remonta que, em determinadas épocas, lhe fornecerá a cavalhada necessária e recuperará os animais já adestrados que não forem incluídos nos grupos de **picadeiro** e de **salto**. Os animais assim recuperados serão destinados, segundo a sua qualidade a categoria, a remontar oficiais Generais, oficiais de Infantaria, etc.

## VI

A importância relativa dos três ramos de instrução — que encarei anteriormente — variará, como é natural, para cada **categorias** de alunos, isto é, para cada um dos **ursos** de oficiais que devem funcionar na Escola de Cavalaria. Quais serão esses cursos?

A nova Escola deveria caracterizar-se por ser ao mesmo tempo uma Escola de Aplicação, de Aperfeiçoamento da instrução, de Informações e também, num futuro próximo, de Formação.

A criação de um Curso de Aplicação impõe-se para os Aspirantes a Oficial ou Segundos Tenentes, que, ao terminarem o seu curso na Escola Militar, viriam obrigatoriamente passar um ano (escolar) no centro de ensino de sua arma. Tem por objetivo principal dar a esses oficiais aptidão prática para o papel de instrutores e comandantes.

O programa desse curso não compreenderia certas matérias de instrução geral, já suficientemente desenvolvidas na Escola Militar mas abrangeira, ao revés, o estudo da organização, do armamento e do emprego da arma, só e em ligação com as outras, bem como o estudo do funcionamento dos principais serviços e a instrução prática das transmissões. Sairiam aptos também para cooperarem na preparação dos cavalos novos de seu regimentos.

De uma maneira geral, ao deixarem a Escola, estariam então aptos a comandarem os seus pelotões (ou Sec. de metr.) e igualmente em condições de serem aproveitados como oficiais de transmissões ou de informações regimentais, ou como agentes de ligação.

Atualmente a instrução de aperfeiçoamento dos oficiais recém-saídos da Escola Militar é dada de preferência em Corpos

selecionados de modo que o contato dos jovens oficiais com a tropa se faça sob a direção de superiores com longa experiência. Infelizmente esse processo não dá os resultados que dele se poderia esperar por não ser uniforme o valor da instrução ministrada.

Se o Governo não quiser desde já tornar obrigatória a passagem dos Aspirantes e Segundos Tenentes pelos cursos de Aplicação das Escolas de Armas, poderá fazer uma primeira tentativa quanto aos oficiais de cavalaria.

A Escola deverá, nesse caso, ser dotada de número suficiente de cavalos para esse novo curso porque, ao contrário, seriam medíocres os resultados e seria igualmente prejudicados o curso de Aperfeiçoamento do qual o outro passaria a ser um parasita.

Quanto ao **Curso de Aperfeiçoamento** propriamente dito, não precisarei ser minucioso porque é o único que agora funciona em nossas Escolas de Armas, frequentado exclusivamente por Capitães, devido a circunstâncias de momento. Futuramente, a esse curso deverão concorrer principalmente os Primeiros Tenentes antigos para se aperfeiçoarem no exercício do posto imediato.

O **Curso de Informações para Majores** (duração de 3 a 4 meses), nada mais será do que um curso de aperfeiçoamento destinado a preparar oficiais para a promoção a esse posto (poderão ser os candidatos, Capitães antigos ou Majores modernos (1). Por ele deveriam passar obrigatoriamente (como se faz na Argentina, com o máximo rigor) todos esses oficiais que voltam a tropa do exercício de qualquer comissão burocrática.

Como se trate de oficiais superiores, essa instrução é orientada nos sentidos da combinação das armas (emprego das armas em ligação) e para isso é muito racional o sistema francês de reunir num só **Curso de Informações** (ciclo de Informações) Majores de todas as armas. Sómente no último período do curso esses oficiais são separados por arma, indo cada turma à sua respectiva Escola de Arma, receber, durante três semanas, a instrução a ela peculiar e informar-se de seus novos métodos e tendências. Entre nós, portanto, esse curso deverá funcionar na Escola de Armas, vindo à de Cavalaria — por 3 semanas — somente os Majores desta arma.

Quanto aos Cursos de Formação, felizmente não precisamos prevê-los para os oficiais da ativa por ser a Escola Militar a única fonte de recrutamento de oficiais. Resta, entretanto, encarar a

formação dos oficiais da reserva até agora confiada aos C.P.O.R. Para o futuro, poder-se-ia prever um Curso de Formação de Oficiais de Reserva a funcionar nas Escolas de Armas, durante seis meses. Teriam assim os futuros oficiais melhor estrutura profissional e moral porque a permanecia, como praças de pret, numa escola militar dar-lhes-ia noções exatas de disciplina e serviria para comprovar a sua vocação. Os candidatos a oficiais de reserva seriam recrutados, como agora, nas escolas superiores e também entre os conscritos do contingente anual, mediante concurso rigoroso.

## VII

Nos programas de estudo da Escola de Cavalaria será também incluído o problema da organização e funcionamento do TREM, de côrdo com as modalidades especiais de sua formação entre nós.

## VII

Além dos cursos para oficiais, acima tratados, segundo o critério até agora adotado para a instrução dos Sargentos, funcionará também na Escola de Cavalaria um curso de aperfeiçoamento destinado a esses últimos. Será a instrução ministrada a Segundos e Terceiros Sargentos tendo por objetivo prepará-los para instrutores e comandantes de pelotão (ou sec. de mtr. ou de mort.), habilitando-os à promoção aos postos de 1.º Sargento e Sub-Tenente e a oficial de reserva.

Se forem feitos na nova Escola os cursos acima preconisados, todos os oficiais de Cavalaria ali passarão um ano como Aspirantes (ou Capitães) e ainda como Oficiais Superiores a tomar contacto com o instituto o qual seria o centro principal de tradições da arma e de formação do "espirito de cavalaria" que deve ser uma realidade e não uma expressão sonora.

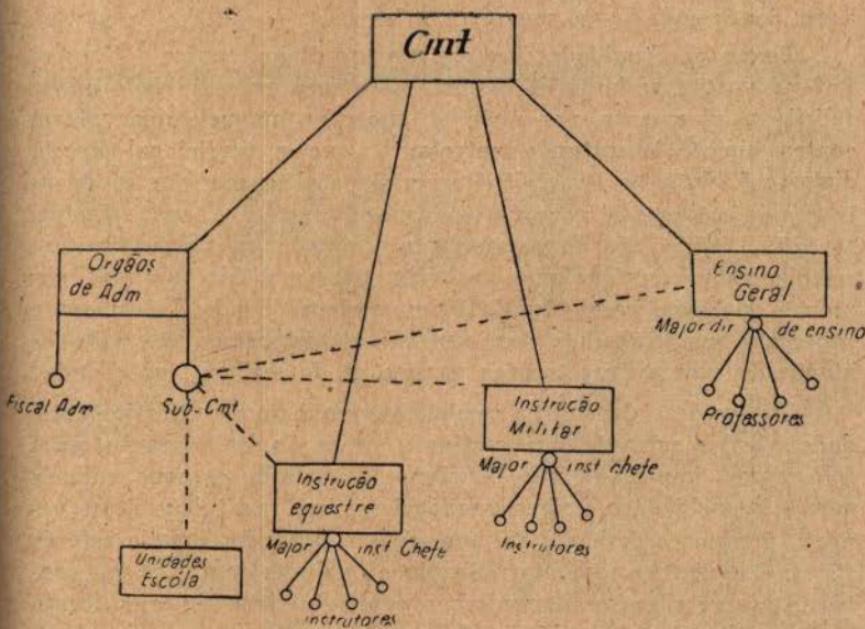
---

(1) Um Curso de Informações para Ten. Coroneis ou Coroneis modernos, poderá também ser feito, periodicamente (de 2 em 2 anos, por exemplo) nos mesmos moldes do Curso de Maiores.

Dos primeiros alunos a completarem o curso, deveriam sair os monitores de que necessita a Escola para o seu funcionamento, inclusive os Sargentos-picadores, a que me referi anteriormente.

## IX

Até aqui falei da organização prevista para a Escola de Cavalaria, propriamente dita; junto a esta funcionarão eventualmente outros centros de instrução para a formação de especialistas e de técnicos.



Será necessário, em 1.º lugar, crear um centro para a instrução dos Autos Metralhadores de Cavalaria afim de preparar os mecânicos e condutores para as primeiras guarnições (oficiais e praças), pois a parte relativa a seu emprego será estudada nos cursos normais da Escola.

Logo que a motorização começou a se desenvolver no Exército francês, funcionou na Escola de Saumur um centro de instru-

ção de Autos Metralhadores onde se formavam os Comandantes de Grupo e de Esquadrão e os Chefes de Pelotão e de viatura, com a duração de 4 meses.. Parecia indicada criação semelhante em nossa Escola de Cavalaria; estou, entretanto, informado de que se cogita de um centro de instrução geral de motorização, para todas as armas, a funcionar sob as vistos diretas da Direção de Ensino; por esse motivo preconizo um curso de A. M. C. destinado exclusivamente á formação de tecnicos de carro (mecanicos).

Para finalisar, encaro de frente o problema da localização da nova Escola. Parece já assentado em nosso lto comando que não será ela instalada na Capital da Republica, resolução essa que — a ser confirmada — só merecerá aplausos.

Tive a oportunidade de assistir a um dialogo entre o General Lafond — Comandante de Saumur — e uma personalidade que o felicitava vivamente por tudo o que vira naquele inegualável centro hipico, lamentando entretanto, que a tradicional Escola distasse 5 horas de Paris. O ilustre General, a sorrir, respondeu-lhe que justamente nesse afastamento "residia a sua principal força" . . . Entre nós, com maiores razões, poder-se-ia defender tese semelhante porque qualquer abalo de ordem politica ou social, por menor que seja, ressoa devido á impressionabilidade do carioca e repercute nos trabalhos dos centros de instrução, distraindo os alunos de suas arduas tarefas, mesmo os de melhor mentalidade.

Razões de ordem fisica tambem aconselham esse afastamento, dado o calor reinante que castiga a nossa Capital durante quasi seis meses, impedindo que os alunos trabalhem os seus animais com a intensidade e o vigor requeridos numa instituição desse gênero. O numero de horas em que se pode depender grande esforço fisico, é aqui forçosamente reduzido e qualquer tentativa em contrario acarreta graves danos sob o ponto de vista higienico, tanto mais quanto aos alunos é pedido paralelamente um apreciavel esforço intelectual. Onde situa-la então?

O vale do Parahyba resloveria o problema se buscassemos somente ali uma maior tranquilidade para o trabalho. A região, entretanto, registra fortes temperaturas e tambem não é propicia aos equinos.

Talvez fosse indicada para esse fim a região do centro ou — melhor ainda — a do sul do Estado de São Paulo, propria até para a criação de equinos. O Governo Estadoal poderia doar ao

Exercito a grande area de terra imprescindivel á construção da Escola e á instalação dos campos de instrução que requer um centro hipico de tal importancia.

Aquela região (sul de S. Paulo) chegariam esbatidos os rumores das duas grandes cidades — Rio e S. Paulo — e o afastamento não seria tão grande que impedissem a visita frequente das altas autoridades e mesmo a de visitantes ilustres, o que serviria de estímulo para que a oficialidade se aplicasse com mais gosto e a administração caprichasse na instalação modelar da Escola.

## A influencia dos PÉ'S

na marcha dos soldados

Nem sempre é "moloide" o militar que na marcha não revela o mesmo garbo e cadencia dos seus camaradas. Os "pés planos" determinam rapido cansaco, dores nas pernas e pés e, dada a deformação da estrutura ossea e o relaxamento muscular, não permitem aos portadores dessa anominalidade os movimentos indispensaveis a um passo normal, elegante e commodo. Os supports "Foot Easer" Dr. Scholl normalizam o andar, eliminam as dores e dão perfeita commodidade aos pés.

**GRATIS** O Pedigrapho Dr. Scholl revela o estado de seus pés.



Marcha cadenciada sem cadencia

**LOJA Dr. SCHOLL**

RUA SÃO JOSÉ, 114

**DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE "CAIXA"  
NO MEZ DE SETEMBRO  
RECEITA:**

**SALDO:**

\*Saldo do mez de Agosto 2:868\$700

**REVISTA:**

Recebido pelo seguinte:

Assinaturas	3:819\$000
Publicidade de Agosto	2:750\$000
Difeernça de publicidade	128\$000
Contribuiçao do Sr. Moacyr Sampaio	600\$000
alugueis dos meses de Julho e Agosto	7:297\$000

**BIBLIOTE'CA:**

Recebimentos conforme balancete	4:763\$300
---------------------------------	------------

**BANCO BOAVISTA:**

Recebido cheques	
Recebido cheques 175515 516	2:000\$000
Valor escriturado a menos do cheque n. 170505	45\$000
	2:045\$000
	16:974\$000

**DESPESA:**

**REVISTA:**

Pagamentos cf. documentos	4:862\$200
---------------------------	------------

**BIBLIOTE'CA:**

Pagamentos cf. balancecete	1:856\$100
Creditado Consignatarios	982\$700
	2:838\$800

**COMP. NACIONAL MA-**

**QUINAS COMERCIAIS:**

Pago s/ Dup. n. 3657-13-10	364\$000
----------------------------	----------

**DESPESAS GERAIS:**

Pagamentos conf. documentos	2:114\$200
-----------------------------	------------

**MOVEIS E UTENSILIOS:**

Pago a Comp. Nac. Maquinas Co- merciais, compra de uma mesa de ferro para a "Adressograf"	700\$000
---	----------

**BANCO BOAVISTA**

Pago para n/ crédito	852\$900
----------------------	----------

**BALANÇO:**

Saldo para o mez de Outubro	5:241\$800
	16:974\$000

**Arnaldo G. Pires, Contador. A. B. Gonçalves, Diretor-Gerente.**

## O Livro de Bordo nas unidades motorizadas

Pelo 1.º Ten. UMBERTO PEREGRINO

Nas unidades motorizadas é indispensável o controle rigoroso e fiel da vida de cada viatura.

Coube-me organizar este sistema no antigo 2.º Esquadrão de Trem, atual 1.º Corpo de trem, quando lhe foram distribuídos os veículos correspondentes ao Pelotão Automóvel. Ficou então, estabelecida uma ficha igual ao modelo n.º 1.

Foram impressas fichas brancas e amarelas. As brancas para serem escrituradas e ficarem em poder do comandante do Pelotão. As amarelas deviam ficar no próprio veículo e seriam alteradas pelo motorista que o dirigisse.

No verso da ficha havia uma indicação — **Carga do carro**. Ai dever-se-ia anotar, descriminadamente, a sua feramenta, acessórios, marca e número dos pneus.

Mais tarde, na Sub-Unidade Escola Moto-Mecanizada, hoje Esquadrão A. M. do Agrupamento Moto-Mecânico do C. I. M. M., vim encontrar o **LIVRO DE BORDO**, instituído pelo major Paiva Chaves, a esse tempo capitão comandante da Unidade.

Eis os modelos de cada página (mods. 2, 3, 4, 5 e 6).

Tudo isso reunido, para cada A. M., numa pasta de folhas móveis, po rsua vez guardada numa bolsa de couro, de modo a poder ser conduzida, a toda parte e nas melhores condições, dentro da propria viatura.

Compreende-se imediatamente o alcance de um tal sistema controlador. Por ele se torna possível distribuir com método o trabalho das viaturas promovendo o revesamento, observa-se com precisão o consumo de combustível, verifica-se o estado da lubrificação e obediencia aos seus prazos, identifica-se, sem esforço, o responsável por qualquer dano ou extravio numa viatura, estabelece-se a responsabilidade indiscutível do mecânico reparador.

Mas alem destas vantagens imediatas ha outras não menos importantes, embora mais remotas. Na verdade o **LIVRO DE BORDO** é que vai fornecer elementos para se firmar juízo sobre o valor mecânico do material, para se fazerem previsões a seu respeito, para se estar em condições de retirar dele o maior rendimento.

Por exemplo, os LIVROS DE BORDO da Sub-Unidade Escola Moto-Mecanizada, escriturados desde o seu primeiro dia de existencia, já se tornaram documento utilissimo. Nele se acham registadas todas as panes ocorridas. Tem-se, pois, indicação sobre as mais frequentes, donde sairão calculos para a formação do deposito de material sobresalente. Observar-se-ão as panes cíclicas, e aí a indicação levará mais longe, porque nos permitirá a substituição previa do orgão a entrar em pane. E' o caso da chapa da longarina no trem de rolamento dos nossos A. M. Pois bem, o comandante de Pelotão já não deverá ser surpreendido, uma vez que o LIVRO DE BORDO está a adverti-lo que de tantos em tantos quilometros ocorrerá pane de tal peça. O registro do LIVRO DE BORDO muitas vezes esclarecerá sobre a causa de certas panes, o que pode ser precioso no sentido de evitá-las.

Dispenso-me de ir adiante com este inventario das vantagens do LIVRO DE BORDO, as quais seguramente ninguem contestará. Trata-se é de levar a todos uma noticia de como está sendo resolvida esta materia no C. I. M. M..

As folhas aqui transcritas correspondem, conforme se viu, ao LIVRO DE BORDO DO A. M. Para a viatura automovel comum ter-se-á naturalmente, que fazer uma adaptação na folha do movimento. Eu proporia que ficasse assim: (mod. 7)

Convirá, tambem, firmar uma unica maneira de escrituração da folha do movimento. No C. I. M. M., isto é feito segundo o exemplo dado com o modelo da folha. Nota-se que a quilometragem da saída ocupa a linha inferior e a de chegada a superior, o que permite a subtração direta. Para as horas foi adotada a mesma convenção. No tocante á lubrificação valerá a pena esclarecer que os numeros correspondem a determinadas partes de um esquema, igualmente numeradas. No modelo sugerido para viatura automovel as letras da casa de LUBRIFICAÇÃO correspondem ao esquema de lubrificação do caminhão Ford V-8 1938.

E ai deixo esta contribuição, que reputo particularmente útil neste nosso começo de motorização, quando se faz necessaria a absoluta unidade de organização dos elementos que, mais tarde, alinharemos constituindo o cabelal da nossa experienca.

## 2.º ESQ. DE TREM

FICHA N.

CARRO N.

TIPO

MODELO

N. DO MOTOR

DIA	HORA	VELOCIMETRO		ÓLEO	GASOLINA	DESTINO	NATUREZA DO SERVIÇO	MOTORISTA	PASSAGEM DE GASOLINA	OBSERVAÇÕES
		Kilometragem da saída	Kilometragem da chegada							

Folha .....

1086

A DEFESA NACIONAL

OUTUBRO - 1939

# LIVRO DE BORDO

Viatura N.<sup>o</sup> .....

Características .....

Marca e tipo .....

“Chassis” N.<sup>o</sup> .....

Data da entrada em serviço .....

86

## DESIGNAÇÃO DA UNIDADE

UNIDADE	DATA DE ENTRADA	DATA DE SAÍDA	OBSERVAÇÕES

Modelo n.<sup>o</sup> 2

Folha.....

COMANDANTE DO PELOTÃO

POSTO	NOME	DATA EM QUE	
		ASSUMIU O COMANDO	DEIXOU O COMANDO

Modelo n.º 3

Folha .....

1088

## EQUIPAGEM DA VIATURA

POSTO	NOME	DATA DE:	
		INCLUSÃO	EXCLUSÃO

A DEFESA NACIONAL

OUTUBRO - 1939

Data	Kiloestrador	Kms. percorridos	Horas	Tempo de Trabalho	Gasolina	LUBRIFICAÇÃO												OBSERVAÇÕES	
						500/700 Kms. ou 15/20 ho-as								1.500 Kms. 50/70 hs.		5.000 Kms. a 200 hs.			
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		

Folha.....

1090

A DEFESA NACIONAL

OUTUBRO - 1939

## REPARAÇÕES

DATA	QUILOMETRADOR	MECANICO	REPARAÇÃO REALIZADA	OBSERVAÇÕES

Lubrificação												Observações						
a cada 1500 kilómetros												de 6 em 6 meses ou 800 kms.						
A	C	D	E	F	G	H	J	K	L	N	O	P	Z	Y	X	U	S	W
Gasolina																		
Tempo de trabalho																		
HORAS																		
Kms. percorridos																		
Quilometros da rede																		
Data																		

## Biblioteca da «A Defesa Nacional»

### Livros à venda

	Preço	Taxa e registro
<b>Impressões de Estagio no exercito francez —</b> Ten. Cel. J. B. Magalhães . . . . .	2\$000	\$500
<b>Instruções de Transmissões —</b> Major Lima de Figueiredo . . . . .	10\$000	1\$000
<b>Limites do Brasil —</b> Major Lima de Figueiredo . . . . .	10\$000	1\$000
<b>Legiões Aladas —</b> Italo Balbo . . . . .	15\$000	1\$000
<b>Ligações e Transmissões —</b> Cap. Frederico Josetti . . . . .	6\$000	\$500
<b>Morteiros —</b> Cap. Guttemberg Ayres de Miranda . . . . .	9\$000	1\$000
<b>Manobras de Nioac —</b> Gal. Bertholdo Klinger	4\$000	\$500
<b>Manual do Sapador Mineiro —</b> Major B. Galhardo . . . . .	15\$000	1\$000
<b>Manual Colombophilo —</b> Dr. Freitas Lima	8\$000	\$500
<b>Mementos de ordens —</b> Major Faustino, numeros 4 e 5, cada . . . . .	3\$000	\$500
<b>Mementos de ordens, n.º 7</b> . . . . .	2\$000	\$500
<b>Mementos de ordens, demais numeros . . . . .</b>	1\$500	\$500
<b>Mementos de ordens, encadernados (Cavalaria) . . . . .</b>	12\$000	1\$000
<b>Nadando o crawl Americano . . . . .</b>	6\$000	1\$000
<b>Notas sobre o emprego da Artilharia —</b> Major José Verissimo . . . . .	10\$000	1\$000

## Biblioteca da "A Defesa Nacional"

### Livros à venda

<b>Noticias da Guerra Mundial —</b> General Correa do Lago	8\$500
<b>Notas de Aula (para o C. P. O. R.) —</b> Cap. Sodré . . . . .	8\$500
<b>Notas s/ o emprego do Btl. no Terreno —</b> Audet . . . . .	3\$500
<b>Noções de Topologia —</b> Cel. Arthur Paulino . . . . .	5\$500
<b>Noções de Desenho Topográfico —</b> Cel. Arthur Paulino (reedição) . . . . .	13\$000
<b>Notice d'Emploi des Chamilletes d'Infanterie . . . . .</b>	4\$000
<b>Notice Prov. sur le canon de 25 m/m S. A. Mle. 1934 . . . . .</b>	7\$500
<b>O Oficial de Cavalaria —</b> General V. Benicio da Silva . . . . .	11\$000
<b>Oeste Paranaense —</b> Major Lima Figueirêdo . . . . .	8\$500
<b>Observation dans les corps de Troup et des unités sub. . . . .</b>	5\$500
<b>Problema Tático. Cel. Araripe . . . . .</b>	8\$500
<b>Pasta para folhas de alterações . . . . .</b>	4\$500
<b>Política Financeira do Ministerio da Guerra . . . . .</b>	3\$500
<b>Pombos Coreio e a Defesa Nacional . . . . .</b>	3\$500
<b>Problemas de Instrução —</b> Cap. Alvaro Braga . . . . .	13\$000
<b>Provas de concurso de admissão à Escola E. M. . . . .</b>	1\$500
<b>R. T. A. P. — 1.ª Parte . . . . .</b>	4\$500
<b>R. T. A. P. — 2.ª parte . . . . .</b>	2\$500
<b>R. S. C. . . . .</b>	6\$500
<b>Regulamento de Ed. Física — 1.ª parte . . . . .</b>	10\$500

# NOTICIARIO E VARIEDADES

## Um autentico herói da guerra do Paraguai

1.º Ten. MANOEL FRÉRES

Entre os poucos sobreviventes da epopéa do Paraguai, reside no município de Cruz Alta, a dez léguas de sua séde, um autentico herói daquela cruzada ingente. Trata-se de Pedro Gonçalves Ferreira, primeiro Sargento, pai de numerosa prole, contando já noventa anos de existencia.

Ao arrebentar a guerra, apresentou-se voluntariamente, no veredor dos seus quinze anos de idade, seguindo para os campos da luta, com as primeiras tropas imperiais, que marcharam para a fronteira, afim de dar combate ao ditador Francisco Solano Lopes, que ameaçava a paz na America do Sul.

Pedro Gonçalves Ferreira, valente, como sóe ser o soldado brasileiro, esteve sempre á altura dêsse conceito de que gosam os filhos de nossa terra. Assim é que tomou parte em quasi todas as grandes batalhas, que travamos com a tropa daquêle tirano, destacando-se as de São Donato e Uruguaiana em 1865; 2, 20 e 24 de Maio; 16, 17 e 18 de Junho de 1866; 31 de Julho; 3 de Agosto; 20 de Setembro; 3, 21 e 29, de Outubro; 2 de Novembro, de 1867; 19 de Fevereiro; 16 de Julho; 16 e 28 de Agosto; 23 de Setembro; 1.º de Outubro; 6, 11, 21, 25 e 27 de Dezembro de 1868; rendição de Angustura, em 30 de Dezembro do mesmo ano.

Este é o rosario de feitos, que ornam o peito do herói que em plena conciencia, relata de memoria todas as passagens dêsses cinco anos de cruentas pelejas, em que tomou parte ao lado do grande Caxias, como soldado do piquete de sua guarda pessoal ou ao lado do Conde d'Eu, com o qual terminou a guerra em 1870.

Fazendo parte do piquete da guarda pessoal de Caxias, acompanhou êste grande general na ponte de Itororó, feito de que guarda nítida memoria, em absoluta coerencia com os relatos historicos e seus proprios assentamentos.

Terminada a guerra, di-lo o próprio herói, o conde d'Eu perguntou-lhe se desejava regressar ao Brasil, por mar ou por terra, respondendo-lhe que o desejava por terra, razão porque se lhe fornecera um cavalo para esse fim, tendo, dess'arte, atravessado essa

vasta extensão de terra que vai de Assunção a Cruz Alta, onde reside até hoje.

Chefe de numerosa família possúe ainda dez filhos vivos, quarenta e sete netos, quarenta e trez bisnetos e dois tataranetos.

De uma resistência física admirável, monta a cavalo sózinho e faz grandes jornadas pelas estradas sem fim dos pampas riograndenses, onde, outrora, nomade como são os peões da gloriosa terra gaúcha excursionará em todos os sentidos montado no seu "pingo" ora visitando parentes e amigos, ora nos "rodeios" recolhendo a boiada.

E ainda agora, não perdeu, de todo, esta admirável resistência física, pois que, ainda saí de sua residência, no interior do município de Cruz Alta, vai a Tupaceretan, visitar um de seus filhos ali residente e, a seguir, vem à cidade de Cruz Alta, distante 60 kms. daquela municipalidade, num mesmo dia, e a cavalo. É muito comum e faz quasi sempre vir de sua residência a Cruz Alta de que dista dez leguas, numa só jornada, apeiando-se apenas uma vez em todo o seu percurso. Faz já dois anos, não falta às paradas militares, nas quais toma parte a convite do comandante da Guarda. Assim é que na parada de 7 de Setembro de 1938, sua Exa. o Exmo. Snr. Gen. Artur Silio Portela, comandante da 3.ª Brigada de Artilharia, passou revista à tropa tendo-o a seu lado, ambos montados; em fins do mesmo ano, quando em todo o Brasil, por ordem do Exmo. Snr. Gen. Ministro da Guerra, se prestavam homenagens aos heróis da Retirada da Laguna, festividades estas que culminaram com a inauguração do monumento erigido na Praia Vermelha, graças ao titanico esforço do Coronel Cordolino de Azevedo e da mocidade militar do Brasil, tivemos ao lado do Presidente da mesa, General Eduardo Guedes Alcoforado, comandante da A.D./3, e que presidiu o ato solene, a que a culta sociedade cruzaltense acorreu, afim de prestar homenagens áqueles heróis sem par, que tão dignamente souberam honrar as nossas tradições, o valor de nosso soldado e o culto que souberemos sempre manter pela nossa estremecida Pátria.

E foi nesta ocasião que ao fazer o exordio da preleção cívica sobre aquela solenidade, antes mesmo de me dirigir às autoridades e entidades ali presentes, voltando-me para o Deus dos Exércitos e o guia dos povos pedi-lhe favorecesse-nos guiando-nos

na verdadeira interpretação dos sentimentos nobres e elevados, que naquél momento empolgavam a Nação inteira naquela consagração aos que tombaram no cumprimento do dever e voltando-me para aquél representante os heróis do passado, solicitei-lhe fosse



1.º Sargento PEDRO GONÇALVES FERREIRA, nascido a 5.V.1850, veterano da Guerra do Paraguai, para onde seguiu em 1865 e de onde regressou no fim da Guerra, em 1870.

(Fot. para a "Defesa Nacional", pelo 1.º Ten. M. Frére)

o mensageiro destas homenagens, que a Pátria extremitada, prestava aos seus bravos defensores, quando se transportasse para o além.

E ainda êste ano, Pedro Gonçalves Ferreira não se esqueceu de sua contribuição aos festejos da Semana da Pátria, comparecendo á mesma e tomando parte nela, fosse passando revista á tropa ao lado do comandante da Guarnição, Sr. Cel. Alcio Souto, comandante da A. D. 3, fosse desfilando á frente dos seiscentos reservistas,

que, sob o comando do Major reformado do Exército de nome Acacio, e sob a minha orientação militar, marchou á frente de toda a tropa ladeado por dois soldados do 6.º R. A. M.. Desfilou montado no seu cavalo predileto e que se vê nas fotografias acima.

Faz muito Pedro Gonçalves Ferreira, almejava aumento de



(1) Cel. Alcio Souto, Cmt. da A.D./3. (2) 1.º Sargento PEDRO GONÇALVES FERREIRA, veterano da Guerra do Paraguai, para onde seguiu em 1865, aos 15 anos de idade e donde sómente voltou ao termínio da luta, em 1870. Fez parte do piquete da guarda pessoal de Caxias e do Conde d'Eu. (3) 1.º Ten. Lourival Doederlein, Assistente Interino da A. D./3. Fotografia tirada em Cruz Alta, Rio Grande do Sul, em 7-IX-1939.

(Fot. para a "Defesa Nacional", pelo 1.º Ten. M. Frére)

seus minguados vencimentos de uma reforma há dezenas de anos concedida. No entanto, o Chefe do Governo Nacional, em recente ato concedeu-lhe pensão permanente de trezentos mil réis mensais,

favorecendo-lhe, assim, a sua subsistencia. Fui eu que lhe transmiti esta feliz nova, visto que sempre que vem a Cruz Alta visita-me em minha casa, onde, atentamente procuro ouvi-lo na sua já longa jornada de existencia, de lutas e sofrimentos.

Pedro Gonçalves Ferreira, é caboclo gaúcho, de péle bronzeada, representante legitimo da raça brasileira, possuidor d'alma forte, inquebrantável espírito, caracterisando dêste modo, o povo construtor desta grande Nação. Iniciou a sua vida de guerreiro ao lado do pai do chefe do Governo, a quem chama de "Manéco".

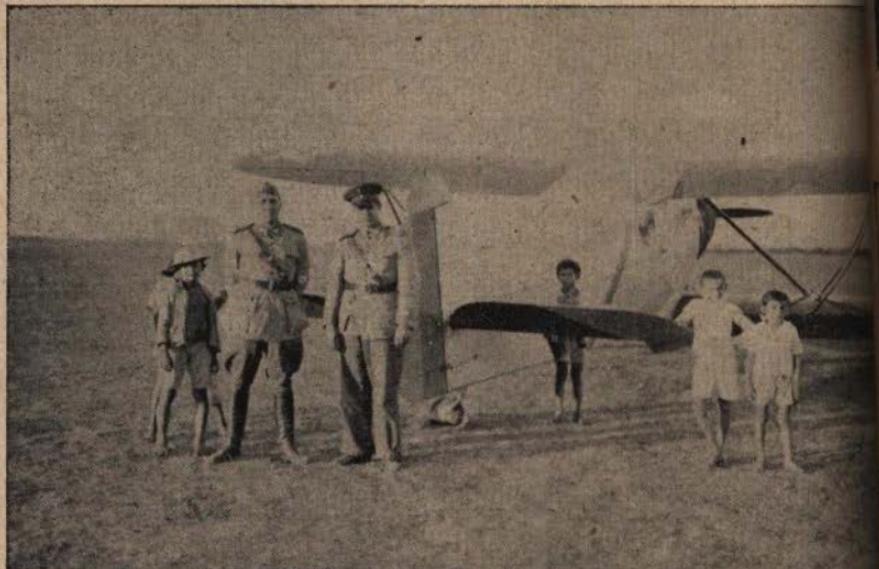
Não ha duvida, que exemplos como êste, temo-los inumeros e que provam a fortaleza moral dos homens do Brasil, no tempo e no espaço. Paiz imenso pela sua extensão territorial, fazia-se mister se formassem seus alicerces com o sangue dos bravos. Tivemos-los bastantes para a elaboração do grande monumento. Desde as fronteiras do Norte ás do Sul, do litoral ao Oeste, houve sacrifícios de vida na defesa da integridade nacional e da sua estruturação politica, social e economica. Hoje, orgulhamo-nos da obra ingente de nossos antepassados, que nos legaram este colosso, que nos cumpre transmiti-lo á posteridade, maior, mais rico e mais poderoso. Para isto não lhe faltam esforços, dedicação e carinho, de todos quanto aqui vivem sob as mesma leis, as mesmas crenças, falando a mesma lingua e adorando o mesmo auriverde pendão, que tremula nos rincões do Norte como nos do Sul, altaneiro e belo representando uma raça de bravos, um povo de titans, cuja alma ciclópica não se acurvou jamais a povo algum nem tão pouco ha de se acurvar daqui por diante, porque quem sabe morrer na defesa da honra e da dignidade nacionais, não teme oferecer seu peito á bala em holocausto á Patria Brasileira.

Pedro Gonçalves Ferreira, além de herói é um símbolo. Herói, porque outro não deve ser o titulo, que se lhe deve dar pelos multiplos feitos de sua carreira militar, durante aqueles cinco anos de guerra nos campos do Paraguai; símbolo, porque soubéra ser sempre um soldado na verdadeira acepção, porquanto terminada a sua taréfa de soldado na guerra, não esquecêra seus deveres cívicos e patrióticos.

Cruz Alta, 24 de Setembro de 1939.

# “A nova rota do Correio Aéreo Militar”

RIO - BELEM (pelo Tocantins)



Os nossos aviadores do Exército são empolgados pelo C. Ae. M.; do mais jovem tenente ao mais antigo Coronel, todos se dedicam com ardor a essa patriótica obra de grande alcance Nacional. Aqui vemos o Cel. Amilcar Pederneiras, aviador n.º 1 do Exército, e o Cap. Engenheiro de Aeronáutica Faria Lima juntos ao avião do C. Ae. M. num dos campos da rota no Tocantins, recentemente inaugurada.



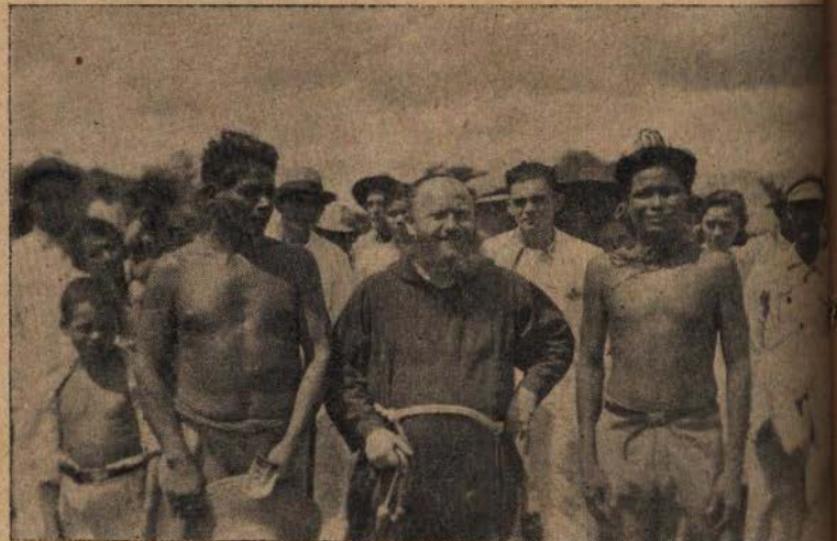
O Cel. Pederneiras e o Sgto. mecanico Epifanio entre os indios Urubús no campo do C. Ae. M. em Imperatriz.



Em Imperatriz os Brasileiros do litoral (Cel. Pederneiras e Cap. Faria Lima) confraternizam com os seus patrícios do Brasil Central (indios Urubús) graças ao C. Ae. M.



O C. Ae. M. realiza a verdadeira marcha para Oeste. Os "donos da terra" prestam-lhe a sua solidariedade. Estes Brasileiros sentem-se mais integrados na comunhão Nacional.



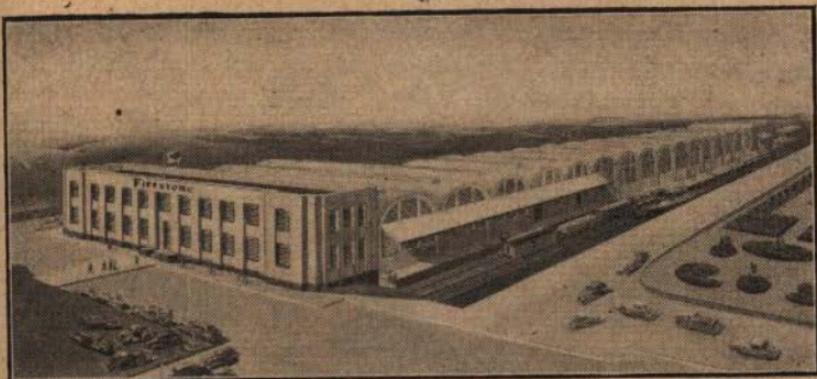
Um missionário Capuchinho (Frei Luiz) também comparece ao campo do C. Ae. M. com os seus catequizados (Imperatriz).



Uma pequena cidade das margens do Tocantins — Palma.



## RODAS PARA O EXERCITO NACIONAL



Parallelamente á acção de modernizar o material bellíco do Exército Brasileiro, as nossas autoridades não se têm descurado do magno problema de motorização de nossas forças armadas.

Inegavelmente, esta orientação, que poderia concretizar-se no lemma: "rodas para o exercito nacional", é das mais sabias e das mais recommendaveis. E para justifical-a, de maneira plena, bas-

tariam os factos que ocupam o cartaz da notoriedade mundial, se acima delles não se levantasse a voz autorizada de todos os Estados Maiores dos grandes exercitos do Universo.

De facto, é opinião geral, hoje em dia, que a motorização é factor de capital importancia, pondendo-se mesmo affirmar, não haver governo que, com maior ou menor intensidade, deixe de crear divisões motorizadas, para a maior efficiencia de seus exercitos.

No caso do Brasil, outro factor de ponderavel importancia é a vastidão imensa de seu territorio, banhado pelo Atlantico, em quasi toda a sua parte leste, e que, por isso mesmo, exige, para sua perfeita protecção, um deslocamento rapido e seguro de tropas e material bellico, bem como o reabastecimento immediato e constante das forças em operação, muitas vezes, em terrenos de aspectos physicos os mais desfavoraveis e sob as mais diversas condições meteorologicas.

Si para isso, o vehiculo-motor é de valor capital, pelo papel que desempenha, devendo, por isso mesmo, offerecer um funcionamento impeccavel e uma resistencia a toda prova, igual conceito pode ser estendido, sem temor de erro ou exagero, aos pneus, desde que está provado que da qualidade destes depende muito o desempenho efficiente dos vehiculos.

Si o primeiro ponto está praticamente resolvido com a aquisição de grande quantidade de optimos carros, caminhões e tratores, não menos cuidado foi dedicado á segunda parte, pelos principaes nomes da industria de pneumaticos. Haja vista, a grande variedade de modelos de pneus especializados que vem sendo apresentada pela Cia. Firestone, productos que com a melhor recomendação: a preferencia extraordinaria que tem merecido por do publico e do Exercito Brasileiro.

E para fazer face a esta aceitação que aumenta de dia para dia, a Cia. Firestone está erguendo, em Snto André, proximo á cidade de São Paulo, a mais moderna fabrica de pneus do mundo, dotada de um apparelhamento o mais perfeito possivel, capaz de garantir o aproveitamento maximo da materia prima nacional.

Esta iniciativa — de grande alcance para a nossa economia — é, no proprio dizer dos dirigentes dessa prestigiosa organização, a melhor forma encontrada para retribuir a honrosa preferencia que vem merecendo do publico brasileiro e do Exercito Nacional.

# SECÇÃO DE ESTUDOS GERAIS

## A acentuação gráfica resumida em doze regras

Trabalho do Cap. ANTÔNIO PEREIRA LIRA

Com o parecer anexo do Professor JÚLIO NOGUEIRA

### **PARECER DO PROFESSOR JÚLIO NOGUEIRA**

O trabalho do capitão Antônio Pereira Lira, sob o título — A Acentuação Gráfica Resumida em Doze Regras —, está feito com a segurança e observação de quem estudou com o maior cuidado este complicado assunto. O autor soube retirar, da doutrina das regras apresentadas pelos profissionais, alguns métodos de exposição que reputo de grande clareza e altamente profícuos.

Acredito que a adoção desse resumo prático, se bem que não tenha o intuito de responder a todas as dúvidas que se erguem nos terrenos amplíssimos da acentuação gráfica, pode ser feita sem restrições e trará sensível desafôgo àqueles que, ante a obrigação de respeitar o sistema de acentos oficialmente decretado, se vêem em sérias dificuldades, principalmente enquant o não vier à luz da publicidade o Vocabulário prometido pelo decreto-lei n.º 292, de 23 de Fevereiro de 1938.

Rio de Janeiro, 10 de Novembro de 1939.

### **1.º PARTE — CONSIDERAÇÕES**

No decreto em que o Senhor Presidente da República tornou obrigatória, nas repartições públicas e nos estabelecimentos de ensino, a ortografia aprovada pela Academia Brasileira de Letras e pela Academia de Ciências de Lisboa, encontramos, no parágrafo único do artigo 1.º, o seguinte:

“A acentuação gráfica, nos termos das bases do acôrdo de que trata êste artigo, fica fixada nas regras, que acompanham êste decreto-lei”.

Em princípio, parece estranho a anexação das regras, acima referidas, ao acôrdo ortográfico. Entretanto, tudo se justifica pelo fato de que o acôrdo não fixou essas regras. Relativamente à acentuação gráfica, encontramos lá o seguinte:

**"Acentuação: reduzir os sinais gráficos, que caracterizam a prosódia, de modo a corresponderem êsses sinais à prosódia dos dois povos, tornando mais fácil o ensino da língua escrita".**

Impunha-se fixar algumas regras capitais para o emprêgo da acentuação gráfica. E assim, assinadas pelo Ministro Gustavo Capanema, saíram as regras seguintes:

- 1) Usar-se-ão o acento agudo, o acento circunflexo e o acento grave. Não será usado o trema.
- 2) Levam o acento conveniente, agudo ou circunflexo, as palavras esdrúxulas: pássaro, pêssego.
- 3) Levam o acento conveniente, agudo ou circunflexo, as formas verbais agudas ou monossilábicas tônicas, que ficam terminando em vogal por ter caído a consoante final: dí-lo, pô-lo, dí-lo-ei.
- 4) Levam o acento competente, agudo ou circunflexo, os oxítonos terminados em **a**, **e**, **i**, **o**, **u**, tônicos, seguidos, ou não, de **s**: tupí, tupís.
- 5) Tomam acento agudo as palavras cuja vogal tônica é **e** ou **o** abertos dos ditongos **éi**, **éu**, **ói**: fiéis, chapéu, sóis, jibóia, idéia.
- 6) Tem acento agudo o **i** tônico da sequência vocálica **aia**: saía, baía, caía.
- 7) Levam o acento conveniente, agudo ou circunflexo, os monossílabos tônicos terminados nas vogais **a**, **e**, **o**, seguidas, ou não, de **s**: pá, Brás.
- 8) Leva o acento circunflexo o **o** tônico fechado, seguido de **o** ou **os**: Perdôo, vôos.
- 9) Usa-se o acento grave na contração da preposição **a** com o artigo definido ou pronome demonstrativo feminino átono **a**, e com os demonstrativos **aquele**, **aquela**, **aquilo**.

Acontece, porém, que, sendo o acôrdo ortográfico aprovado pelo governo em 1931, desde essa época, a própria Academia Brasileira de Letras, por seu formulário, e os demais professores da língua, por seus livros didáticos, fixaram regras para a acentuação gráfica, as quais lhes pareciam convenientes, naturalmente de conformidade com a pronúncia da língua e dentro do espírito do referido acôrdo ortográfico.

A título de exemplo, vejamos o caso do **trema**, que, abolido pelas regras oficiais, era anteriormente usado pela maioria dos nossos autores.

Foi, justamente, no intuito de entrosar as regras oficiais para a acentuação gráfica, saídas ultimamente, com as já existentes, fixadas pelos nossos mestres, que nos propusemos a apresentar aos nossos companheiros nova série de regras, que garantimos estarem em absoluto acôrdo com a pronúncia da língua, com os nossos mestres e com o decreto que regulou a questão.

Estas regras foram, quasi todas, tiradas das já existentes nos nossos livros especializados no assunto. O nosso maior trabalho foi o de reduzí-las a pequeno número. Para isso, partimos do princípio de que não interessavam, ao nosso estudo, as regras que cogitassem das palavras não acentuadas; para nós só interessavam as relativas às palavras que deviam levar acento.

Assim, por exemplo, diz o professor Júlio Nogueira, em seu livro intitulado "A Linguagem Usual e a Composição":

"Os monossílabos tônicos, terminados em **i** e **u**, seguidos ou não de **s**, não serão acentuados. Sê-lo-ão os terminados noutra vogal".

Daí, obedecendo ao nosso princípio básico, tiramos a regra seguinte:

Levam acento:

-- os monossílabos tônicos terminados em **e**, **a**, **e** **o**, seguidos, ou não, de **s**.

Exemplos: pé, pá, pó, pés, etc..

Finalmente, foi ora procedendo de modo análogo para certos casos, ora empreendendo novos estudos para os casos restantes, que conseguimos reduzir as numerosas regras previstas para a acentuação gráfica a um total de, unicamente, doze.

## 2.ª PARTE — REGRAS PRÁTICAS

## PARA TER-SE DE MEMÓRIA

## A) — PALAVRAS ACENTUADAS

**Levarão acento agudo ou circunflexo na sílaba tônica:**

**Regra 1.ª** — Tôda palavra proparoxítona.

- Exemplos: prólogo, pêssego, pronúncia, cômico, déramos, ouvíramos, etc..
- Excetuam-se: as formas verbais que se tornaram propa-  
roxítonas pela associação de partículas pronominais.
- Exemplos: faz-se-lhe, afirmo-te, etc..

**Regra 2.ª** — Tôda palavra paroxítona que termine em: **ã, ão, l, n, r, x, eis e um** (nos latinismos).

- Exemplos: ímã, órfão, falível, cólon, éter, sílex, amáveis, variáveis, passáveis, deveríeis, álbum, fórum, etc..

**Regra 3.ª** — Tôda palavra oxítona de mais de uma sílaba que termine em **a, e, i, o, u, s, em e ens**.

- Exemplos: paxá, amará, ananás, café, colibri, socó, avô, compôs, angú, dispús, anís, obús, também, refém, reténs (forma verbal), etc..
- Os plurais das variáveis também serão acentuados.
- Exemplos: paxás, cafés, colibrís, socós, avós, angús, reféns.
- Excetuam-se as variáveis que deixem de ser oxítonas.
- Exemplos: ananases, obuses.

**Regra 4.ª** — Tôda palavra monossilábica tônica que termine em **e, a e o**, seguidas, ou não, de **s**.

- Exemplos: pé, pá, dás, pó, pés, vê, mês, pôs, etc..

**Regra 5.ª** — As formas verbais agudas ou monossilábicas tônicas que ficam terminando em vogal por ter caído a consoante final ou, melhor, as formas verbais seguidas de **lo, la, los e las**.

- Exemplos: dí-lo, pô-lo, dí-lo-ei, cortá-lo, serví-lo, etc..

**Regra 6.ª** — O **o** tônico fechado seguido de **o** ou **os**.

- Exemplos: perdôo, vôos, etc..

**Regra 7.ª** — As palavras e nomes gentílicos em que se repõe o **s** etimológico.

- Exemplos: mês, camponês, português, pôs, dispôs, compôs, ananás, etc..

**Regra 8.ª** — As palavras que tenham homônimas de timbre diferente.

O acento se marca, **as mais das vezes**, na forma em que a **voz é fechada**.

- Exemplos: **êste** (adj. demonst.), **este** (ponto cardeal); **colhêr** (verbo) **colher** (substantivo); **chegamos** (pres. ind.), **chegámos** (pret. per.); **apoio** (subs.), **apóio** (verbo); etc..
- Neste último exemplo, acentua-se a forma verbal por causa do ditongo **ói**.

**Regra 9.<sup>a</sup>** — As formas verbais que, tendo terminado no singular em **ê**, façam o plural com a duplicação do **e**.

- Exemplos: **crê**, **crêem**, **vê**, **vêem**; etc..

### DITONGOS

**Regra 10.<sup>a</sup>** — As palavras que contêm os ditongos, sempre tônica, **éi**, **éu** e **ói**.

- Exemplos: **idéia**, **chapéu**, **jibóia**, **fiéis**, **sóis**, etc..
- Observação: não confundir com estes os ditongos em que a 1.<sup>a</sup> voz é fechada.
- Exemplos: **fieis** (de **fiar**), **judeu**, **oito**, etc..

**Regra 11.<sup>a</sup>** — As palavras que, em vez de serem ditongadas, pelo encontro do **i** ou **u** com a vogal anterior, formem hiato.

- Exemplos: **baía**, **saúde**, **arguído**, **caído**, **conteúdo**, etc..
- Excetuam-se as palavras em que o **i** seja seguido de letra nasal.
- Exemplos: **tainha**, **rainha**, etc..

### ACENTO GRAVE

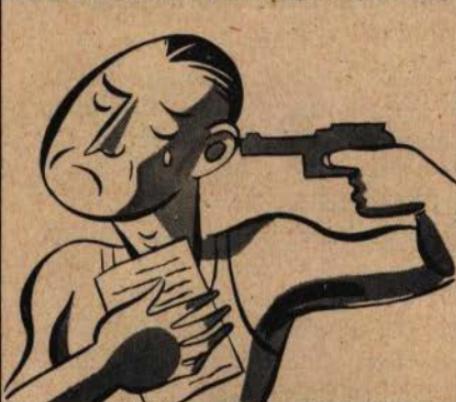
**Regra 12.<sup>a</sup>** — Emprega-se o acento grave unicamente:

- a) Nas contrações da preposição **a** com o artigo definido ou pronome demonstrativo feminino átono **a**.
- Exemplos: **Vou à cidade** (artigo). **A lição** é fácil; **refiro-me à** que estudei (pronome).
- b) Nas contrações da preposição **a** com os demonstrativos **aquele**, **aquela**, **aqueilo**.
- Exemplos: **Darei o prêmio àquele que...** Refiro-me àquela senhora. **Reporto-me àquilo que** você me contou.

**NOTA** — Existem várias palavras que se enquadram em mais de uma das regras acima enumeradas.

### B) — PALAVRAS NÃO ACENTUADAS

**Regra única** — As palavras que não estiverem enquadradas nas regras, acima citadas, não levarão acento na sílaba tônica.



PARE! o seu mal é a falta  
de "Asseio Corporal" use  
**LIFEBOUY**

ASSEGURE O SEU  
"ASSEIO CORPORAL" COM  
**LIFEBOUY**  
SABONETE DE SAUDE

LHSD3-0192

Acrescentemos ainda que a Nação não deve ser compreendida como uma entidade de substancia insegura e imprevisiva. A Nação tem um conteúdo específico. É uma realidade moral, política e econômica.

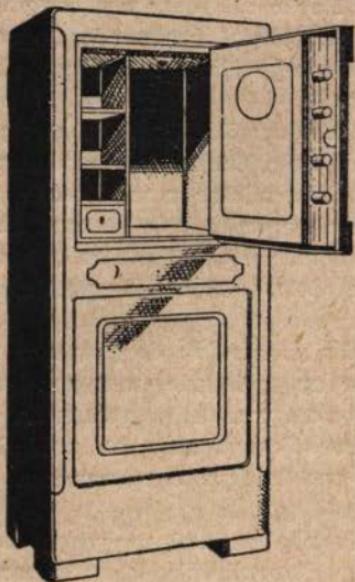
Assim, quando dizemos que a educação ficará ao serviço da Nação, queremos significar que ela, longe de ser neutra, deve tomar partido, ou melhor, deve adotar uma filosofia e seguir uma tábua de valores, deve reger-se pelo sistema das diretrizes morais, políticas e econômicas, que formam a base ideológica da Nação, e que, por isto, está sob a guarda, o controle ou a defesa do Estado.

A educação atuará, pois, não no sentido de preparar o homem para uma ação qualquer na sociedade, mas precisamente no sentido de prepará-lo para uma ação necessária e definida, de modo que ele entre a constituir uma unidade moral, política e econômica, que integre e engrandeça a Nação.

O indivíduo assim preparado não entrará na praça das lidas humanas, numa atitude de disponibilidade, apto para qualquer aventura, esforço ou sacrifício. Ele virá para uma ação certa. Virá para construir a Nação, nos seus elementos materiais e espirituais, conforme as linhas de uma ideologia precisa e assentada, e ainda para tomar a posição de defesa contra agressões de qualquer gênero que tentem corromper essa ideologia ou abalar os fundamentos da estrutura e da vida nacional".

(Continúa no próximo número)

A mais antiga e a maior fabrica de Cofres e Moveis de Aço na Am<sup>ro</sup>-1939



Na sua residencia.  
No seu escriptorio.  
Ou na sua casa commercial.

Os seus valores só estarão garantidos se estiverem sob a guarda de um cofre.

**NASCIMENTO**

Nascimento & Filhos Ltda.

Vendas:

R. Quintino Bocayuva, 13

Tel. 2-2082

São Paulo



BARBELINO  
AFFIRMA:

**GILLETTE AZUL**  
a melhor lama  
até hoje fabricada

**Gillette**

Gillette

C-10