

# REVISTA MILITAR

Administração — Largo da Anunciada, 9 — Lisboa

N.º 5

Maio de 1922

Ano LXXIV

Director, proprietário e editor — Empresa da *Revista Militar*  
Composição e impressão na TIPOGRAFIA DA EMPRESA DIÁRIO DE NOTÍCIAS  
Rua do Diário de Notícias, 78 — LISBOA

## A travessia aérea do atlantico

Todo o Portugal vibra neste momento de entusiasmo pelo notável feito de aviação, realizado pelos dois grandes portugueses e ilustres oficiais da nossa marinha de guerra, Gago Coutinho e Sacadura Cabral. É o prestígio de Portugal levantado; é a prova de que se não perderam as energias da raça, que, pelo contrário, despertam de novo; é a força da tradição operando.

Em séculos passados coube aos portugueses mostrar aos outros povos como por sobre o mar se buscavam novas regiões da terra e se demandavam com segurança as que eram conhecidas. Hoje, são ainda dois filhos desta mesma Pátria que dão ao mundo nova lição, palpável, concreta, de como através do ar, percorrendo enormes distâncias sobre o deserto imenso do mar, sem um ponto de referência, é possível demandar e encontrar, com o mesmo rigor, com a mesma ou com maior segurança, a terra que se demanda, quer ela seja um continente, quer seja apenas um rochedo perdido no meio do oceano.

Com o maior entusiasmo a *Revista Militar* junta as suas homenagens às que a nação inteira presta aos dois arroçados e sábios aviadores, nos quais admira, tanto o seu saber que lhes permitiu dar o impulso máximo, gigantesco, à navegação astronómica aérea, como a sua confiança inabalável nos métodos que tinham descoberto, a sua tenacidade, fé, arrôjo, capacidade de acção e amor pátrio, que os levaram a fazer a prova prática, a demonstração irrecusável de que, com os seus instrumentos, com os seus métodos e com vontade firme,

se pode navegar no ar, por sôbre o mar, consciente, precisa e seguramente.

De duas naturezas são as conseqüências imediatas do feito dos nossos dois heróicos camaradas. Uma é o estreitamento das relações com a grande República Brasileira, o despertar de entusiasmo e de energias na grande colônia de portugueses que ali vive, dando-lhe prestígio e fôrça; outra o significado científico do feito. Um acidente de amargem, um contratempo fortuito veio retardar um pouco a realização de duas pequenas etapas da viagem, para chegar ao continente Americano. Mas êste acidente em nada diminui os méritos extraordinários dos dois oficiais, o valor da sua audácia reflectida, a importância científica do seu acto.

Vencidas as dificuldades máximas que a travessia oferecia, o seu lado científico, aquele que a nós aqui mais particularmente compete exalçar, êsse sobressai íntegro, luminoso, impondo-se a todo o mundo.

Não cãrecem de ser apresentados aos leitores da *Revista Militar* os dois ilustres oficiais, que todos conhecem, como homens de valor e de vontade firme, endurecidos em muitos ânos de trabalho de geodésia e hidrografia nas nossas colônias, realizados tantas vezes em competência com estrangeiros, competência de que sempre saíram honrosamente, experimentando novos métodos, trabalhando mais rãpidamente e melhor que os outros. Êste treino de vida intelectual intensa e de um trabalho árduo e aturado, a par da sua prática de mar, porque ambos são consumados marinheiros, deve ter formado a base das qualidades que lhes eram necessárias, e de que tão grande prova deram na travessia que estão completando.

Gago Coutinho é o sábio, modesto, dẽsprendido, possuindo grande faculdade de concepção e não menor de realização. A bordo, nas manobras dos navios de vela, nos métodos de navegação astronómica, como em muitos outros assuntos profissionais, tem sempre um ponto de vista novo, todo seu, uma solução nova, elegante, eficaz e prática; em terra, na geodésia, o mesmo espírito inventivo, o mesmo espírito prático, criando e aplicando soluções novas, mais simples, mais precisas, mas ligando sempre pouco valor às suas descobertas, tratando-as como cousas correntes, vulgares. Não sendo já novo,

nem sendo aviador, não hesitou em ir demonstrar, na prova prática, que era justificada a confiança que tinha nos seus inventos.

Sacadura é um espírito reflectido, fleugmático, sem nervos, dotado de uma grande tenacidade, de uma resistência física e de uma força de vontade que o levavam a fazer geodesia e topografia em Africa, nas estações em que já ninguém se atrevia a andar no mato, as mesmas qualidades que lhe permitiram provar agora que é possível voar doze horas ao govêrno do aparelho, e preparar-se com calma e confiança para voar mesmo dezoito.

Ambos são observadores experimentados, homens de vontade, sabendo querer, mas sabendo muito bem o que querem. São, porém, homens que, realizado o feito, não mais se preocuparão com êle, deixando que outros cuidem de o perpetuar. É isto que desejariamos se fizesse, no ponto de vista scientifico, fornecendo êles todos os elementos sôbre os seus métodos e os seus instrumentos, e um roteiro da travessia, para que, tudo publicado sem demora, e, com a maior larguesa, levado ao conhecimento dos meios scientificos e profissionais de todo o mundo, nos deixasse a segurança de que lhes não será roubada a glória, que é dêles, mas que é também nossa, e o muito mérito que é só dêles, mas que serão êles provavelmente os últimos a apreciá-lo.

Com o tempo, os métodos de navegação aérea por êles postos em prática, vão evolucionar, vão simplificar-se, tornar-se acessíveis a todos; os instrumentos serão naturalmente aperfeiçoados. É, pois, preciso que daqui a alguns ânos, quando começar a fazer-se a história da evolução da sciência da navegação astronômica aérea, outros se não arroguem a primazia que a êles pertence de direito.

Três travessias aéreas foram já feitas no Atlântico Norte.

A de Alcock e Brown, da Terra Nova à Irlanda, formidável de temeridade, demonstrando o que pode uma vontade firme tendo ao seu serviço um motor seguro. Admirável, como foi, nenhum ensinamento ou indicação nos trouxe quanto à navegação, pois que os aviadores aterraram na Irlanda, sem saberem o ponto onde desciam.

A viagem dos aviadores navais americanos, em aparelhos NC, dos quais só o n.º 4, do comando do capitão-tenente

Read, conseguiu terminá-la, entre a Terra Nova, Açores, Lisboa e Inglaterra, mostrou o cuidado e o poder da organização e dos elementos materiais de que dispõe a grande América, para poder escalonar um número avultado de navios, formando uma série de pontos de posição dantemão conhecida, marcos apontando o caminho que deviam trilhar os aviadores, para que se não perdessem sobre o mar; mas não representou um progresso apreciável na navegação. Os aparelhos NC eram hidro-aviões de 38 metros de envergadura, cerca de treze toneladas de peso, em carga máxima, 72 milhas marítimas de velocidade de cruzeiro, a que correspondia um raio de acção de 1476 milhas, ou sejam 20 horas de voo.

A viagem do dirigível rígido, R-34, atravessando o Atlântico da Inglaterra para os E. U. da America, e vice-versa, essa começou a trazer a convicção de que as travessias aéreas sobre o mar eram possíveis, com uma navegação cuidada, quando a aeronave é um dirigível de dois milhões de pés cúbicos, onde se vai comodamente, e onde, pelas circunstâncias especiais que ali se dão, mas que se não podem realizar praticamente em um avião, o dirigível pode receber a cada momento a sua posição, fornecida pelas estações radio-goniométricas de terra. Seria injusto, porém, deixar de referir que nesta travessia se fizeram já experiências de observações de astros, para determinação de posição, auxiliando a navegação radio-goniométrica. O R-34 fez a travessia Inglaterra-E. U. da América percorrendo 3.200 milhas em 108 horas, e a de regresso, auxiliado pelos ventos de Oeste, em 75 horas.

A travessia Portugal-Brasil, levada a efeito pelos nossos camaradas, veio provar que, com os seus instrumentos, com os seus métodos de cálculo, uma vez no ar, com o sol, de dia, com as estrelas, de noite, eles a cada momento podem determinar a sua posição, da forma mais independente, sem nenhuma ligação com a terra, e traçar com segurança o seu rumo, corrigi-lo, alcançar um porto determinado, a uma hora prevista, sem uma hesitação.

Para navegar no ar, por sobre o mar, lembrava naturalmente usar os processos de navegação dos navios. A agulha, o sextante e o cronómetro seriam os instrumentos a empregar. Mas, como aplicar estes elementos a uma navegação em

que a velocidade é cêrca de cinco vezes maior que a da média dos navios, em que a bússola, pela instabilidade do rumo, dá indicações menos precisas que no mar, em que a influência desviadora do vento excede em muito a correspondente das correntes marítimas, em que a altitude, fazendo desaparecer a nitidês da linha do horizonte, dificulta a determinação da altura dos astros, e o desconhecimento exacto dessa altitude impede de corrigir com alguma aproximação as alturas observadas, e, finalmente, a própria velocidade do aparelho torna difficil em extremo a missão do observador e do calculador?

A todas estas difficuldades acrescentava-se a necessidade de determinar a posição no ar com uma freqüência e uma rapidez muito maiores do que no mar. Efectivamente, com pouca segurança se poderia navegar no ar se, sómente 12 ou 15 minutos depois da observação, se pudesse ter a posição, como succede nos navios; os deslocamentos do avião no intervalo são muito maiores, e maiores são os desvios de caminho, devidos à acção do vento, pelo que os pontos obtidos não bastariam para os evitar. Tornavam-se, pois, necessários instrumentos apropriados e métodos muito mais rápidos de cálculo da posição.

Era possível, e a isso se recorre por vezes, descer a pequena altura e observar sôbre o horizonte do mar, estimando a elevação do aparelho, estima sempre difficil e sujeita a êrros, que se manifestam no valor da altura observada (um êrro de 3 metros na estima da elevação introduz, em pequenas altitudes, um êrro de um minuto na altura do astro), além de que, com tempo encoberto, ou com nevoeiro, se não pode recorrer a êste processo, que, além do mais, obriga a pêrda de tempo e faz perder a grande vantagem que possui a navegação astronómica aérea, sôbre a navegação marítima: poder, subindo com o aparelho, encontrar sempre astros para observar, vantagem esta que a tornará mais segura e mais precisa do que nunca poderá ser a dos navios.

Para remediar esta deficiência, o comandante Gago Coutinho estudou um novo sistema de horizonte artificial, que experimentou repetidas vezes em vôos de ensaio, o qual lhe permite obter, sem dependência do horizonte de mar, com todos os êrros a êle inerentes, a altura do astro com o rigôr

necessário para uma segura navegação, com as velocidades dos aparelhos aéreos, sendo os êrros encontrados devidos principalmente à influência da fôrça centrífuga sôbre a posição da bolha do nível.

Um aparelho estudado e construído pelos dois ilustres oficiais, para vencerem a dificuldade de reconhecer a influência do vento sôbre o seu caminho e velocidade, foi já utilizado com o melhor êxito na viagem à Madeira. A sua descrição e funcionamento foram apresentados ao Congresso de Navegação Aérea, reunido em Paris, em Novembro último. Dêste aparelho, que foi designado por *plaquê de abatimento*, diz o comandante Gago Coutinho que é "de uso bastante prático e está sendo já aplicado em Inglaterra" e que resultou dos esforços conjugados de ambos "para tornar tão automática quanto possível, tanto a determinação da direcção e fôrça do vento, como a correcção do rumo, e até o estudo da viagem".<sup>1</sup>

Restava ainda tornar expeditos e de uma grande simplicidade e rapidez os cálculos a fazer, para determinar a posição pelas observações astronómicas. Era preciso reduzir o tempo de cálculo, preparando previamente parte dos elementos a entrar nele e transformando convenientemente as fórmulas usadas. Esta dificuldade foi vencida da forma mais brilhante: não só a posição se obtem no ar em tempo absolutamente mais curto que no mar, mas ainda o deslocamento do avião, entre a observação e a determinação da posição, é inferior ao correspondente do navio no mar.

Ainda, não lhe satisfazendo as cartas de navegação marítimas, em projecção de Mercator, o comandante Gago Coutinho traçou, êle mesmo, as suas cartas em projecção central, para maior facilidade na colocação da sua posição durante o vôo.

A viagem que empreenderam Sacadura e Coutinho, de Lisboa ao Rio de Janeiro, compreendia as seguintes escalas: Lisboa, Canárias, Cabo Verde, Fernando Noronha, Baía e Rio de Janeiro. Pela sua extensão e por serem feitas inteiramente sôbre o mar, as três primeiras eram por assim dizer decisivas

---

<sup>1</sup> A sua descrição foi publicada no número de Out.-Dez. de 1921, dos "Anais do Club Militar Naval".

do êxito do empreendimento, no ponto de vista da arte da navegação.

O aparelho utilizado seria um Fairey, o n.º 400, mais tarde baptisado de «Lusitânia», de 19 metros de envergadura e cêrca de 10 de comprimento, peso em carga máxima 3.600 kg., motor Rolls Royce, levantando 20 lbs por cavalo, velocidade em cruzeiro 73 milhas marítimas, com gazolina para 18 horas de vôo, ou seja um raio de acção de cêrca de 1.300 milhas, em condições ideais. A travessia seria feita sem escoltas, apenas tendo um navio em cada porto, para suprir a sua falta de preparação como portos aéreos.

O mês de Março, o escolhido para a viagem, era o mais próprio; não podendo, contudo, sair nesse mês, a viagem em Abril tinha ainda sensivelmente as mesmas condições de êxito. Largando de Lisbôa com ventos nortes, era provavel, quasi certo, que êstes os acompanhariam de entre N. e NE., até à região das calmas, que se encontra, naquela época, próximo dos Penedos de S. Pedro, e que devia ser atravessada em cêrca de uma hora, fazendo-se o resto da étape Cabo Verde—Fernando Noronha já no regime do vento geral de SE, que então começava, e continuaria até ao fim da viagem, a ser desfavoravel aos aviadores.

A étape Cabo Verde-Fernando Noronha era a mais extensa. A distância a percorrer, de 1.250 milhas, era, à justa, o raio de acção do avião; havendo a contar com ventos favoráveis de NE, durante cêrca de dois terços da viagem, e, no terço restante, com calmas e ventos de SE, já um tanto contrários, havia probabilidades de a fazer em um pouco menos que as 18 horas de vôo máximo do aparelho. Sendo, pois, impossivel faze-la toda de dia, seria necessário, para partir de dia e chegar de dia, passar toda a noite no trajecto. O comandante Sacadura diz a êste respeito, em um seu relatório:

«A partida de Cabo Verde deve realizar-se uma ou duas horas antes do pôr do sol. A descolagem ter-se ha assim feito de dia, e, quando a noite chegar, já o aparelho estará mais aliviado, e, por isso, em melhores condições para o vôo de noite. Na madrugada seguinte, a não ser que se dê um conjunto de circunstâncias desfavoraveis, estaremos nas melhores condições para determinar um ponto exacto e demandar a ilha, ainda com reserva sufficiente de gazolina. Como se

compreende, ha toda a vantagem em aproveitar uma noite de lua cheia para realizar esta *étape*.

«De Fernando Noronha ao Pío, as *étapes* podem ser numerosas, e esta parte da viagem não oferece dificuldades de maior.»

Depois de esperarem alguns dias por circunstâncias favoráveis de tempo, a partida de Lisbôa efectuou-se em 30 de Março, às 7 horas, chegando o avião a Las Palmas às 15,30 (hora de Gw.), ou sejam 710 milhas percorridas em 8 horas e 30 minutos de vôo, portanto, com a velocidade média de 84 milhas à hora, o que quer dizer que se aproveitou bem o vento geral de NE, da região percorrida e se não fez desvio de caminho, que produzisse atrazo.

Não se prestando o porto artificial de Las Palmas para o aparelho levantar com a carga de gasolina necessária para vencer até Cabo Verde, resolveram seguir para a baía de Gando, na mesma ilha (Gran Canária) e, reconhecida a necessidade de varar o aparelho em Cabo Verde, foi decidido seguir para o porto de S. Vicente. A partida fez-se em 5 de Abril, às 8,35 e a chegada às 19,40 (hora de Gw.), ou sejam 900 milhas em 11 horas e 5 minutos de vôo, portanto, com a velocidade média de 80 milhas. O tempo em S. Vicente estava mau, de chuva e fraca transparência; apesar disso, demandaram o porto e nele amararam, sem nenhum atrazo, correspondendo a velocidade de travessia à que era de esperar com o vento da região.

Prevalecendo o mau tempo em S. Vicente, só em 14 tentaram largar para os Penedos de S. Pedro, onde já se encontrava o cruzador «República», para a hipótese de, saindo da Praia, haver de descer ali, caso não levassem já combustível para chegarem até Fernando Noronha. Partindo de S. Vicente, só para os Penedos de S. Pedro era possível largar, visto o raio de acção não permitir alcançar dali Fernando Noronha. Mas o tempo impediu de descolar com as 12 horas de gasolina necessárias. Seguiram então a 17 para a Praia, às 15,35 (hora local), percorrendo em 2 horas e 15 minutos a distância de 143 milhas, com ventos contrários, o que fez descer a velocidade efectiva a menos de 70 milhas por hora.

Reabastecendo-se, e reconhecendo que a insuficiência do porto e as condições do tempo não permitiam correr em



águas relativamente pouco agitadas o espaço suficiente para levantar com as 18 horas de vôo, resignam-se a partir para os Penedos de S. Pedro. A largada faz-se ao amanhecer de 18 de Abril, amarrando nos Penedos ao fim de 11 horas e 20 minutos de vôo, tendo percorrido as 910 milhas com a velocidade média de 80 milhas à hora. Atendendo a que, na última parte da viagem, já o vento de NE devia ir-lhes acalmando, esta velocidade é a prova segura de que se não desperdiçou caminho, por pouco que fôsse.

Mas o mais notavel nesta travessia é a segurança com que, ao fim de um percurso de 900 milhas, guiados apenas pelas suas observações, os nossos aviadores demandam e encontram umas rochas perdidas no oceano, sem mais de 500 metros de extensão, e, a mais elevada delas, com 25 metros de altura, portanto, vizíveis a distâncias relativamente pequenas.

Era a prova real da perfeição da sua navegação, era o triunfo da sua sciência, da sua audácia reflectida e consciente.

Um acidente ao amarar, derivado do mar cavado que encontraram, avariou um dos flutuadores do aparelho, que, no mar largo, se tornava impossivel de reparar. Em um porto, as circunstâncias teriam sido bem diversas, nem mesmo o acidente se teria dado.

As restantes etapas, como navegação, nada significam, comparadas com as já realizadas. Para o piloto que consegue governar o aparelho durante doze horas, a realização dessas etapas apresenta-se como da máxima facilidade.

Qualquer que venha a ser a forma como se complete a viagem, para o que vai a caminho um segundo aparelho, se, sob o ponto de vista político e sentimental, tem uma importância que não devemos apoucar, sob o ponto de vista scientifico, tudo o que havia a fazer, está feito. Ficou provado que, com homens como Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a navegação, feita segundo os seus métodos e com os seus instrumentos, é tão rigorosa e segura no ar, como no mar.

O Parlamento, consciente do alto valor do seu feito, promoveu-os por distinção aos postos imediatos, condecorando-os ao mesmo tempo com os graus de gran-cruzes da Torre e Espada e de S. Tiago, em reconhecimento dos serviços prestados à Pátria, do seu valor e do seu mérito scien-

tífico, postos ao serviço da «idea nobre de levantar a Pátria no conceito mundial» e de «mostrar que a Raça Portuguesa conserva ainda as suas qualidades», nas próprias palavras dos dois ilustres officiais.

Oxalá não sejam perdidos os ensinamentos de caracter militar, e sobretudo naval, que do seu empreendimento se deduzem, mas com que não queremos alongar-nos neste lugar, e o seu grandioso feito nos faça compreender quantas possibilidades se abrem perante uma aviação marítima livre e autónoma em seus largos movimentos, para que ao seu desenvolvimento seja prestado o cuidado e a atenção que merece, como a um dos já agora mais importantes factores da defesa nacional.

ALFREDO BOTELHO DE SOUSA.

---

## Notas sôbre a Grande Guerra

---

### Tactica aplicada de infantaria

Emprego do 1/171<sup>o</sup> na defesa de Sauvillers a 30-3-18

(Carta de 1:80.090 *Montdidier*)

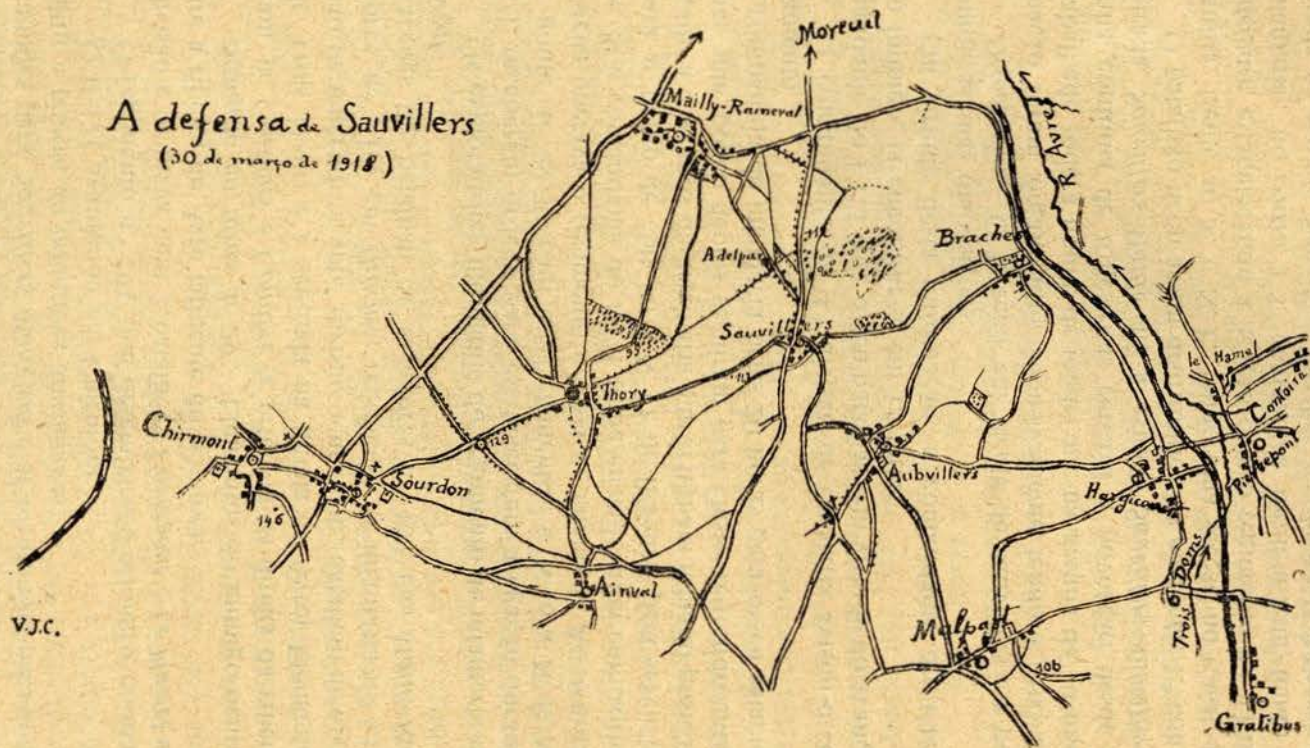
O regimento de infantaria n.<sup>o</sup> 171, quando teve lugar a 21 de março de 1918 o ataque alemão à frente inglêsa, fazia parte da 166 divisão de infantaria (regimentos n.<sup>os</sup> 171 e 294 e batalhões de caçadores n.<sup>os</sup> 19 e 26) e encontrava-se em descanso nos Vosgos, acantonado nas proximidades de Raon-l'Étape.

Transportado em caminho de ferro na noute de 28/29 de março, o regimento n.<sup>o</sup> 171 desembarcou em Breteuil, a Oeste de Montdidier.

Os primeiros elementos que desembarcaram (E. M., companhia fóra da fileira e 3.<sup>o</sup> batalhão) foram dirigidos primeiro sôbre Sourdon, onde chegaram às 6 horas, recebendo depois (às 10 horas) ordem para virem estacionar em Thory, onde se estabeleceu também o Q. G. da 166.<sup>a</sup> D. I.

Pouco depois do meio dia desembarcou o 1.<sup>o</sup> batalhão,

# A defesa de Sauvillers (30 de março de 1918)



sob o comando do major Blavier, sendo transportado em autocamiões para *Sauvillers Mongival* e aí acantonou, para constituir a *reserva da infantaria divisionária*.

O II/171 acantonou em Chirmont.

O regimento n.º 294, que desembarcou primeiro, cobria a divisão e ocupava com 2 batalhões *Pierrepont* e *Le Hamel* sobre a ribeira de Avre (afluente do Somme).

*Situação na tarde de 29.*—Elementos do inimigo ocupavam já *Cratibus* e *Conitore* (a primeira na direita da ribeira de Trois Doms e a segunda na direita do Avre). Elementos não pertencendo à 166.ª divisão ocupavam: batalhão de caçadores n.º 116, em *Braches*; regimento de infantaria n.º 53 e fracções do batalhão de caçadores n.º 102, em *Mailly-Raineval*.

Os exploradores montados do regimento de infantaria n.º 171 receberam ordem para estabelecerem a ligação durante a noute de 29/30 com êstes elementos, a N. e a N. E. Na direita operava o regimento n.º 294 de infantaria. As 18 horas de 29 o comandante do I/171 tinha enviado uma companhia para o ponto de cota 90, a N. O. de *Braches*, para servir de apoio a 2 grupos de artilharia que aí tinham tomado posição, mas que pouco depois seguiram para Oeste, retirando então a companhia de infantaria pelas 20 horas para o seu estacionamento.

O comandante da 4.ª divisão de cavalaria avisou o comandante do I/171 que o seu batalhão, em virtude do avanço do inimigo, ia encontrar-se em 1.ª linha.

Em virtude desta informação, o comandante do I/171 tomou as suas disposições.

*Disposições.*—O terreno em frente de *Sauvillers* e a povoação foram organizados defensivamente, tendo o batalhão trabalhado toda a noute, de modo que na manhã de 30 uma linha contínua de trincheiras cercava a povoação desde a estrada *Sauvillers-Mailly* até à estrada *Sauvillers-Aubvillers*.

O batalhão ficou assim distribuído: Na *esquerda*, 1.ª companhia, frente ao N. e N. E., tendo uma secção no Casal de *Adelpare*, estabelecendo a ligação com o regimento n.º 53 de infantaria; no *centro*, a 3.ª companhia, frente a Este, tendo a direita na estrada *Sauvillers-Braches*, na *direita*, a 2.ª companhia, frente a S. E., apoiando-se na estrada *Sauvillers-Aubvil-*

lers; a *companhia de metralhadoras* repartida pelas 3 companhias, de maneira a bater as direcções perigosas; a *artelharía* de acompanhamento (peças de 37 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>), colocada primeiro no cabeço a O. de Sauvillers, entre a povoação e o ponto de cota 113, foi depois fraccionada, sendo as 3 peças postas em bateria nas saídas da povoação, de maneira a bater as três direcções perigosas principais.

Ao amanhecer de 30, o batalhão de caçadores n.º 116, que ocupava Braches, veio colocar-se à retaguarda do Casal de Adelparé, servindo de reserva, e ficando sob as ordens do comandante do I/171.

*Desenvolvimento da acção: 1.º ataque alemão.* — A's 7 horas e 15 minutos os alemães, depois de terem passado a ribeira e o caminho de ferro, e obrigado o batalhão de caçadores n.º 116 a abandonar Braches, atacam Sauvillers, executando êste ataque em duas *ondas*, distanciadas de 100 passos, e tendo cada uma delas fraca densidade (um homem por cada 10 passos).

Este ataque foi repellido pelo fogo das metralhadoras e das espingardas-metralhadoras (F. M.) do I/171, vendo-se os alemães forçados a retirar para o bosque, que fica a N. E. da povoação, e do qual tinham partido ao ataque.

*2.º ataque alemão.* — Pouco depois, os *observadores* do I/171 comunicavam que do cabeço de cota 90, ao N. de Braches (a mais de 2:000<sup>m</sup>) se via avançar oito colunas de 60 a 80 homens cada uma, em formação de costado por 4, guardando uns 200<sup>m</sup> de intervalo entre as colunas e dirigindo-se sôbre o bosque a N. E. de Sauvillers.

A's 9 horas e 20 minutos parte dêste bosque um novo ataque, sendo apoiado por violentas rajadas de artelharía, de 105 e de 150 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>, que tinham por objectivo a orla E. da povoação.

A formação de ataque era agora um pouco diferente: as duas ondas eram apenas distanciadas de uns 30 passos e os intervalos entre os atiradores eram também menores, sendo êstes seguidos por uma linha de pequenas colunas de costado por um, com intervalos de 20 a 30 passos. Ainda mais uma vez êste ataque foi repellido, retirando o inimigo para o bosque, e deixando no terreno numerosos mortos e feridos.

Os defensores recebem então reforços: às 10 horas uma

companhia, que se estabelece a O. da povoação, no ponto de cota 113, junto à estrada para Thory, organizando esta posição de retirada por meio de trincheiras; 2 auto-metralhadoras e 1 auto-peça, que procuraram tomar posição no ponto de cota 113, mas que retiraram na direcção de O. sem terem feito fogo.

A's 11 horas os elementos do batalhão de caçadores 116 deixaram a posição que ocupavam à retaguarda do Casal de Adelpare, e passaram a ficar à disposição do comandante da divisão, vendo-se obrigado o comandante do I/171 a enviar para ali uma secção, tirada da sua reserva. Dêste lado a ligação com o regimento de infantaria n.º 53 não se tinha podido efectuar. Nestas condições o I/171 encontrava-se em flecha, sem apoio nos seus flancos, por isso que o regimento n.º 294 vira-se obrigado primeiro a recuar para Aubvillers, em consequência das perdas sofridas por uma barragem da artilharia francesa, que regulara mal o tiro, ou actuára sem ligação com a infantaria (o que succedeu várias vezes no decurso da campanha), e por fim tivera mesmo que abandonar Aubvillers.

*3.º ataque alemão.* — Os alemães, tendo reunido forças no bosque a N. E. de Sauvillers, iam lançando por pequenos grupos de 4 a 5 homens, forças no pequeno bosque que ha junto à estrada Braches-Sauvillers. A's 14 horas começam a infiltrar-se grupos pela ravina de cota 55, dirigindo-se sobre a estrada Aubvillers-Sauvillers, e passando alguns mesmo ao sul de Aubvillers, que já estava em seu poder.

O I/171 está assim ameaçado de um envolvimento pelo sul.

Nestas condições o comandante deste batalhão envia, primeiro um pelotão, e depois a ultima secção da sua reserva, a prolongar a sua direita, frente ao sul.

É em vão que o major Blavier pede o apoio da artilharia, que deveria dirigir o seu tiro sobre os bosques onde os alemães se concentravam, e dos quais tinham formado a sua *base de ataque*.

Às 16 horas e 30 minutos a infantaria alemã lança-se ao ataque, que toma um dispositivo envolvente: uma parte das forças, partindo do bosque a N. E. de Sauvillers, efectua um movimento envolvente pelo norte, que alcança mesmo o Casal de Braches e atacam a orla leste da povoação, ainda outras forças desembocam de Aubvillers, e dirigem-se para o sul de Sauvillers.

Na primeira onda vêem-se numerosas F. M., que executam o fogo durante a marcha. As forças alemãs que atacam concentricamente Sauvillers devem ser proximamente 3 batalhões.

Apesar das grandes perdas sofridas, os alemães avançavam sempre e chegaram até às trincheiras, produzindo-se então um ataque corpo a corpo.

A companhia francesa da esquerda foi completamente envolvida pelo N. e o tenente Laiss, seu comandante, aí ficou; a companhia do centro, sob o comando do tenente Guerouet, também foi quasi aniquilada com o seu comandante, escapando só 1 sargento e 3 soldados; a companhia da direita, sob o comando do tenente Vial, teve também perdas importantes, e foi o seu comandante que, fazendo fogo com uma F. M., que tirára a um ferido, conseguiu abrir pãssagem a um pequeno grupo de homens.

Duas metralhadoras, colocadas no Largo da igreja, e enfiando uma a rua Norte, e a outra a rua Este de Sauvillers, fazem fogo até todos os homens serem massacrados pelo inimigo. As 3 peças de 37 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> fizeram fogo até se acabarem as munições e mantiveram-se nos seus postos até ao assalto, sendo então massacrados, e só tendo escapado 1 sargento e 1 soldado.

Os restos do I/171 vieram reunir-se ainda na posição organizada no ponto de cota 113, e aí ofereceram uma nova resistência. Os alemães, esgotados também, não ousavam sair de Sauvillers.

*Perdas.*—O I/171 teve 7 oficiais mortos e 335 praças mortas ou feridas. A companhia de refôrço teve 59 mortos ou feridos. O pelotão de artilharia de 37 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> teve 16 mortos ou feridos (o efectivo era de 18 homens).

*Ensinamentos e conclusões.* A organização defensiva de Sauvillers não podia ser mais completa, do que era possível a um batalhão fazer durante uma noute e num terreno que completamente desconhecia. A frente a guarnecer era muito extensa para o efectivo de um batalhão, de forma que o fraccionamento das fôrças não se pôde fazer em profundidade. Quando teve lugar o segundo ataque, todas as forças entraram em 1.<sup>a</sup> linha, e só a companhia de refôrço permitiu o escalonamento; mas ao dar-se o terceiro ataque, já não havia reserva e foi impossível realizar um contra-ataque.

A frente de combate era superior a 1.500 metros, quando o batalhão não deveria ter uma frente superior a 800 au 1.000<sup>m</sup>. Só nestas condições é que se poderão desenvolver 2 companhias em 1.<sup>a</sup> linha, apoiadas pelo grosso da companhia de metralhadoras, e constituindo a 3.<sup>a</sup> companhia com algumas metralhadoras, a reserva.

As peças de 37<sup>m/m</sup>, não tendo um alcance eficaz superior a 1.000<sup>m</sup>, tiveram que abandonar a posição a S.O. da povoação e vir colocar-se na frente daquela, mas em condições de não poderem depois efectuar a retirada.

Aqui mais uma vez se manifestou que a peça de 37<sup>m/m</sup> tem pouco alcance e o seu projectil pouca potência. Tornava-se, pois, necessário ter uma peça de acompanhamento com o alcance eficaz de 2.500<sup>m</sup> e dotada de um projectil com uma potência comparável ao da peça de 75<sup>m/m</sup>.

Sendo assim, esta artilharia teria tomado posição a O. de Sauvillers e poderia de aí bater as orlas dos bosques que serviram de base de ataque aos alemães, e tendo facilitada a sua retirada.

As *auto-metralhadoras* e *auto-peças*, enviadas como apoio do I/171 de nada serviram, não chegando mesmo a tomar posição, sendo muito vulneráveis para actuarem nas proximidades das primeiras linhas.

Enquanto à *artilharia* de 75<sup>m/m</sup>, a sua acção foi quasi nula no sector do I/171, apesar de ter sido pedida a sua intervenção por meio do telefonio, e por estafetas, sendo-lhe indicados objectivos precisos e bem determinados — os bosques e a povoação de Aubvillers.

No sector contíguo da direita a acção da artilharia foi também pouco feliz, pois o fogo de barragem foi executado em tão deploráveis circunstâncias, que as linhas avançadas do regimento 294 caíram sob o fogo dessa artilharia, vendo-se este regimento obrigado a retirar sobre Aubvillers, e depois a abandonar esta povoação. Notou-se aqui a falta de ligação entre a artilharia e a infantaria, não havendo um agente de ligação artilheiro junto da infantaria; e ainda se reconheceu que os métodos de tiro morosos empregados no período da guerra de estabilização são inaplicáveis na guerra de movimento.

Não houve, portanto, no combate de Sauvillers uma acção



combinada, no tempo e no espaço, entre a infantaria e a artilharia.

Apesar porém do I/171 ter abandonado Sauvillers, contudo, lutando contra forças triplas, pôde aí resistir um dia, detendo os alemães, e dando assim tempo a que se organizasse em Thory uma sólida barragem, contra a qual vieram quebrar-se os ulteriores ataques dos alemães, que não puderam nunca passar além. (*Revue d'Infanterie*—fevereiro de 1922).

V. C.

---

## O orçamento do Ministério da Guerra

---

### III

#### **Progressão das despesas militares**

Dissemos no artigo anterior <sup>1</sup> que seria curioso analisar os aumentos sofridos pelos generos e artigos indispensaveis á vida das tropas e pelas tarifas de vencimentos do pessoal e dos salarios dos operarios das fabricas e oficinas a cargo do Ministério da Guerra.

**Pão.**—A ração diária de pão atribuida a cada soldado estava orçamentada em 1911-1912 em \$03,6. Êste preço manteve-se nos orçamentos subsequentes até á proposta orçamental para 1918-1919, inclusivé, mas nesta proposta acrescentava-se que o excesso do custo do pão sôbre aquele preço seria pago por conta das "despesas excepcionais resultantes da guerra."

Sabido, como é, que o chamado *preço politico* do pão fornecido ao público representou para o Estado um ónus consideravel, é natural que nesse ónus fosse incluído o dos fornecimentos feitos pela Manutenção Militar, á qual o Estado entregava os cereais panificaveis a um preço tal que lhe permitisse distribuir o pão pela tabela legal.

---

<sup>1</sup> Revista Militar n.º 4 de 1922.

Nas propostas orçamentais para os anos economicos de 1919-1920 e 1920-1921 a ração de pão foi computada a \$10, preço manifestamente inferior ao seu custo real.

Na proposta para 1921-1922, a ração de pão é calculada a \$20, preço que, já posteriormente á apresentação desta proposta, foi elevado a \$30.

Verifica-se assim que o custo da ração de pão, comparado com o de 1911-1912, é cêrca de 8 vezes superior.

**Rancho.** — As verbas consignadas á alimentação do soldado (contribuição e auxilio) somavam \$14,5 diarios no orçamento de 1911-1912.

Estas verbas mantiveram-se até á proposta orçamental para 1918-1919, indicando-se nesta última que o excesso da despesa seria pago pelas "despesas excepcionais resultantes da guerra."

Desde que os auxilios para rancho não teem, nem podem ter com a constante alteração do preço dos generos, um limite inalteravel, a sua importância varia de localidade para localidade, segundo os melhores ou piores processos de administração.

Não se pode, por isso, indicar o custo exacto da ração diária do soldado, a não ser por uma média dos auxilios para rancho abonados durante o ano económico, trabalho moroso que nos não foi possível realizar.

Nas propostas orçamentais para 1919-1920 e 1920-1921, o custo dessa ração foi avaliado em \$65 e na proposta para 1921-1922 foi calculado a 1\$00.

Admitindo que esta verba não seja excedida, o que não é natural, desde que se tem acentuado a carestia da vida nos ultimos tempos, teremos que constatar que a alimentação de cada soldado nos custa hoje aproximadamente 7 vezes o que nos custava em 1911-1912.

**Fardamento.** — O orçamento de 1911-1912 attribuia ao fardamento de cada soldado a importância de 18\$25. Êste preço manteve-se no de 1912-1913, baixou a 13\$00 no de 1913-1914, para passar a 20\$00 de 1914-1915 até 1917-1918.

Na proposta orçamental para 1918-1919 já se lhe attribuia apenas 18\$25, contando-se naturalmente saldar o excesso de custo pelas "Despesas excepcionais resultantes da guerra", como já se teria procedido anteriormente.

Nas propostas orçamentais para 1919-1920 e 1920-1921,

o seu custo é computado em 78\$20 e na proposta para 1921-1922 em 200\$00.

Significa isto que o fardamento de cada soldado tem hoje um custo 11 vezes superior ao de 1911-1912.

**Forragens.**—A' ração diaria de forragens para cada soldado attribuia o orçamento de 1911-1912 a quantia de \$26. Em 1912-1913, é elevada a \$30, para baixar a \$26 em 1913-1914, elevar-se novamente a \$30 em 1914-1915 e 1915-1916, a \$37 em 1916-1917, baixar a \$35,2 em 1917-1918 e outra vez a \$30 na proposta orçamental para 1918-1919, com a indicação de ser o excesso do custo pago pelas «despesas da guerra».

Nas propostas orçamentais para 1919-1920 e 1920-1921, esse custo é computado em 1\$28 e na proposta para 1921-1922 em 2\$60, ou seja o décuplo do fixado para 1911-1912.

**Material de aquartelamento.**—As verbas destinadas ao Depósito Geral do Material de Aquartelamento foram, desde o ano economico de 1911-1912 a 1913-1914, de 36.000\$00 anuais; elevaram-se a 74.300\$00 anuais nos orçamentos e propostas relativas aos anos economicos de 1914-1915 a 1919-1920; subiram a 110.600\$00 na proposta para 1920-1921 e a 371.800\$00 na relativa a 1921-1922.

Vê-se assim que, em globo, as despesas com o material de aquartelamento decuplicaram a verba fixada para 1911-1912.

E' interessante e elucidativo registrar aqui alguns dos elementos colhidos no referido Depósito Geral sôbre o custo de artigos de material de aquartelamento em 1911 e actualmente.

Artigos	1911-1912	1921-1922
Leito de ferro para praça de pré.....	3\$29	53\$50
Enxerga de linhagem.....	3\$09	15\$00
Travesseiro de linhagem.....	\$34	2\$14
Lençois.....	1\$13	5\$20
Fronhas.....	\$89	1\$45
Cobertores de lã, para praça de pré.....	2\$00	16\$00
Lavatorio sem haste.....	\$50	10\$00
Caixa de madeira.....	4\$00	14\$00
Bacia de ferro esmaltado.....	\$59	5\$50
Fogão de campanha.....	8\$00	99\$50
Caldeiro para rancho.....	21\$50	99\$50
Barris para agua.....	1\$13	8\$50
Tinas para agua.....	2\$79	25\$00
Celhas.....	\$74	8\$50

**Salários.**—Em 1911, os salários pagos pelo Depósito Central de Fardamentos eram os seguintes:

Mestres.....	2\$00
Contramestres.....	1\$70
Serventes.....	\$80
Operarios.....	1\$20

Êstes salários são hoje representados por:

Mestres.....	7\$92
Contramestres.....	7\$62
Serventes.....	4\$00
Operarios.....	De 5\$000 a 6\$00

A mão de obra era, e é, paga aos alfaiates e costureiras pelos seguintes preços:

	1911	1922
Calças de cutim.....	\$16	\$55
3. <sup>os</sup> dolmans.....	\$26	1\$26
Camisas.....	\$10	\$22
Ceroulas.....	\$07	\$18

Vê-se por estes dados que, para o fabrico de calçado e manufactura de fardamentos, os salários sofreram um aumento de 295 a 400% e a mão de obra externa de 120 a 385%.

No Arsenal do Exército, os salários dos operarios em 1911 eram regulados pelas tabelas insertas na O. E. n.º 9, 1.<sup>a</sup> série, de 1909.

Vejamos alguns desses salários:

Mestres.....	De 1\$60 a	2\$00
Contramestres.....	De 1\$00 a	1\$60
Fieis.....	De \$55 a	1\$00
Operarios do quadro.....	De \$50 a	1\$00
Serventes, masculinos.....	De \$36 a	\$50
Serventes, femininos.....	De \$25 a	\$40

Êstes salarios eram apenas pagos nos dias uteis. Actualmente, são pagos todos os dias e regulam-se pela tabela A da O. E. n.º 11, 1.ª série, de 1920, atingindo, sem o aumento de subvenção ultimamente concedido, as seguintes importâncias

Mestres .....	8\$00
Contramestres.....	7\$70
Fieis.....	6\$50
Operarios de salario máximo.....	6\$00
Serventes, masculinos... ..	4\$00
Serventes, femininos.....	3\$50

Comparados êstes salarios com os minimos fixados em 1909, verifica-se que os aumentos sofridos foram de 400 % para os mestres, de 670 % para os contramestres, de 1.080 % para os fieis, de 1.100 % para os operarios, de 1.001 % para os serventes do sexo masculino e de 1.300 % para os serventes do sexo feminino.

**Tarifas de vencimentos no exército.**—Em 1911, os vencimentos dos officiaes e sargentos estavam fixados pela seguinte forma:

Generais—Soldo e grat. da patente..	2.400\$00
Coroneis (a)—idem.....	1.320\$00
Ten. coroneis (a)—idem.....	1.044\$00
Majores (a)—idem . . . . .	960\$00
Capitães (a)—idem . . . . .	780\$00
Tenentes (a)—idem . . . . .	600\$00
Alferes (a)—idem.....	480\$00
Sargentos ajudantes—Prés (365×\$60)	219\$00
1. <sup>os</sup> sargentos—idem (365×\$45).....	164\$25
2. <sup>os</sup> sargentos—idem (365×\$35).....	127\$75

Actualmente, os vencimentos militares são regulados pelas tabelas insertas na O. E. n.º 9, 1.ª série, de 1920.

(a) Tomaram-se os vencimentos da infantaria, por ser a arma mais numerosa.

Êsses vencimentos compreendem :

**Para oficiais :**

Soldos, gratificações de patente, de serviço e de comissão e a subvenção por motivo da carestia da vida.

Nêste trabalho tomámos a gratificação de serviço em Lisboa e as gratificações mínimas e máximas da comissão desempenhada pelo oficial.

**Para praças de pré :**

Prés, gratificações de efectividade, de serviço e de readmissão, e a subvenção por motivo da carestia da vida.

Tomámos a totalidade dos vencimentos anuais sem gratificações de readmissão ou com o 5.º periodo dessa gratificação, obtendo assim os vencimentos mínimos e máximos.

Nestas condições, os vencimentos anuais dos oficiais e sargentos são dados pelo quadro seguinte: (a)

Postos	Vencimento anual		Percentagem do aumento em relação a 1911
	Mínimo	Máximo	
General .....	5.580\$00	5.940\$00	147 %
Coronel.....	4.380\$00	4.500\$00	241 %
Tenente-coronel .....	3.900\$00	4.080\$00	290 %
Major.....	3.720\$00	3.900\$00	306 %
Capitão .....	3.300\$00	3.420\$09	338 %
Tenente .....	3.060\$00	3.120\$00	420 %
Alferes.....	2.880\$00	2.940\$00	512 %
Sargento ajudante.....	1.846\$50	2.138\$50	876 %
1.º sargento .....	1.671\$75	1.945\$50	1.084 %
2.º sargento.....	1.460\$00	1.651\$25	1.200 %

Conclue-se daqui que os aumentos dos vencimentos militares foram feitos na ordem inversa das graduações, elevando em 1200 % os vencimentos dos 2.ºs sargentos para dar aos generais um aumento apenas de 147 %.

(a) Não está incluído o aumento de subvenção concedido a partir de janeiro último.

## IV

**Os efectivos**

Os efectivos militares previstos pela proposta orçamental de 1921-1922 apresentavam sôbre os efectivos orgânicos do decreto de 25 de maio de 1911 as seguintes diferenças para mais, sem contar com os milicianos :

Oficiais no Ministério da Guerra.....	1.732
Oficiais na G. N. R. e G. F.....	129
Praças de pré.....	15.700
Solipedes.....	2.767

A nossa participação na guerra levou-nos a modificar os quadros de algumas armas e serviços e a criar novas unidades à medida que as necessidades militares iam surgindo.

A legislação correspondente está muito dispersa, criando uma confusão pouco consentânea com o método e regularidade que devem presidir à organização e funcionamento dos serviços do exército.

No parecer que vimos extractando fazia-se a análise de toda a legislação publicada a êste respeito, indicando para cada quadro as leis e decretos que o alteraram, trabalho que não transcrevemos aqui por ser muito longo.

## V

**Modificações de serviços**

Eram varias as modificações propostas no aludido parecer, do qual resumimos as seguintes :

**Serviço automóvel militar.** — Êste serviço absorve 48 oficiais, 7 civis e 827 praças de pré.

Além dos vencimentos e gratificações de todo êste pessoal, a proposta orçamental consignava 460.890\$00 para material e diversas despesas.

Sem desconhecer a utilidade dêste serviço, mas no in-

tuito de reduzir as despesas e de pôr cõbro a alguns abusos conhecidos, o parecer propunha: *a)* a supressão da Direcção do serviço automóvel e da Escola de condutores automóveis de Lisboa, passando a instrução a ser ministrada na secção de tropas automobilistas; *b)* a redução a uma secção da companhia de tropas automobilistas; *c)* a recolha imediata no Parque automóvel de todos os carros ligeiros pertencentes ao exército.

Êstes carros, à excepção de um, destinado ao serviço do Ministro, ficariam no Parque, só podendo ser utilizados na instrucção do pessoal técnico ou nos casos excepcionais de mobilização ou de alteração da ordem pública.

**Adidos militares.** — A partir de 10 de maio de 1919, numerosos adidos militares e adjuntos dos adidos militares foram enviados para diversas legações.

Esta medida, que se traduz num apreciavel encargo financeiro, não se recomendava, quanto a nós, nem pela utilidade, nem, sobretudo, pela oportunidade.

Tinha terminado ha pouco a guerra e os povos que dela participaram viam-se obrigados a concentrar as suas atenções nos problemas economicos e sociais derivados da mesma guerra, na restauração dos danos que ella lhes causara, de preferênciã a dedicarem-se a reorganizar os seus exércitos pelos ensinamentos que ella lhes trouxera.

E só êste facto, só a circumstância das nações estarem procedendo à modificação estrutural dos seus organismos militares, poderia justificar, para um país que não estivesse assoberbado com uma terrivel crise financeira, o envio de adidos militares ás legações das mais importantes potências, numa commissão de praso limitado.

Foi inoportuna a criação dêstes logares, estendeu-se a povos de que nos não podiam vir quaisquer ensinamentos militares e não produziu resultados compensadores da despesa que origina.

Ha, certamente, que procurar conhecer os processos modernos de combate, os progressos sofridos pelo material, os aperfeiçoamentos experimentados pela orgânica dos exércitos, mas tudo isso se pode fazer por maneira proveitosa sem descurar os principios da economia por que se devem nortear países como o nosso.



Quási todas as modificações que os exércitos estrangeiros organicamente sofrem se divulgam pelas revistas e publicações da especialidade; as alterações no material, as que podem ser conhecidas sem inconveniente, teem uma natural publicidade, e as que os países querem conservar secretas não perdem êsse character com o facto de as potências estranhas ali conservarem adidos militares, aos quais, por meios delicados, impedem que delas tomem conhecimento.

Não significa o que deixamos dito que não haja conveniência em acompanharmos mais de perto os progressos militares das mais importantes nações da Europa, em apreciarmos de *visu* as vantagens duma táctica nova ou o aperfeiçoamento num fabrico de material de guerra, mas tudo isso se pode fazer com mais economia, enviando a essas nações no momento oportuno, e para prazos curtos, alguns dos nossos officiais.

Com êstes fundamentos se propunha a extinção dos adidos militares e dos seus adjuntos.

**Manutenção Militar e Depósito Central de Fardamentos.** — Êstes estabelecimentos teem uma organização acentuadamente centralista e funcionam de forma a não permitir um rigoroso apuramento dos resultados da exploração.

Propunha o parecer a sua transformação em organismos de character industrial.

Constituia-lhes, para êsse fim, um fundo de capital, formado pelos valores acusados no seu último balanço, deixava-lhes a administração livre de peias burocraticas, como acontece ás industrias particulares, impunha-lhes a publicação annual das contas da gerência e, deixando de forçar as unidades e estabelecimentos militares a adquirirem ali os productos e artefactos que aqueles fabricam ou manufacturam, dêse que os pudessem obter mais baratos e dos mesmos tipos e padrões no mercado, punha à prova as aptidões do pessoal dirigente e obtinha dados seguros sôbre os resultados financeiros dos serviços.

**Fabrico e venda da pólvora negra.** — Do prosseguimento dos estudos que se estavam fazendo sôbre êste importante assunto, que o parecer punha em evidência, dependia a apresentação

duma proposta, centralizando no Estado o fabrico e a venda da pólvora negra.

É êste um problema muito interessante e de cuja solução pode depender uma apreciavel receita, a qual poderia destinar-se a aquisição de material de guerra.

Março de 1922.

A. DAVID BRANQUINHO.  
Ten. coronel da adm. militar.

---

## O exército espanhol em Marrocos

### III

#### **As importantes operações realizadas a partir de 14 de março**

No dia 14 de março foram empreendidas importantes operações, continuando-se assim a dar execução ao plano ofensivo do general Berenguer.

Foram três as colunas organizadas e que se puseram em marcha na manhã de 14 de março.

Sabia-se que nas proximidades de Tuguntz e Chemorra se estavam concentrando fôrças importantes do inimigo, e por isso o Alto Comissário resolveu organizar três colunas para ir atacá-las e ao mesmo tempo ocupar uma série de posições que permitissem alargar a zona de acção e procurando o envolvimento do macisso montanhoso de Beni-Said.

O inimigo estava organizando as posições entre Tiuxaret e Tixingart, assim como as posições de Sbu-Sba.

Tornava-se necessário desalojá-lo destas posições e não lhe deixar concluir a construção das trincheiras, a que estavam dando grande desenvolvimento.

Como dissemos, organizaram-se três colunas de operações:

A *coluna da direita*, sob o comando do coronel Fernández Pérez, que já se tem notabilizado em outras operações, era constituída pelos esquadrões de cavalaria de Alcantara e Farnesio, por 5 batalhões de infantaria, policia indigena e 4 batarias ligeiras.

Esta coluna tinha por objectivo as posições de Sidi Salem e de Tisingar.

A *coluna do centro*, sob o comando do valoroso general Cabanellas, era constituída por seis *tanks* de artilharia, pelo grupo de Regulares de Melilla, por 5 esquadrões de cavalaria, 4 batalhões de infantaria, 3 grupos de artilharia, engenharia e serviços auxiliares correspondentes. Era esta a coluna mais importante. O seu objectivo era ocupar as posições de Kandusssi e Sbu-Sba.

A *coluna da esquerda*, sob o comando do general D. Frederico Berenguer, era constituída pelo têrço de Estrangeiros, por 7 batalhões de infantaria, esquadrões de Pavia e de Treviño, algumas batarias de montanha, batarias do grupo de instrução, sapadores e serviços auxiliares e carros de assalto de infantaria.

Esta coluna tinha por objectivo a ocupação do planalto de Arkab.

Havia ainda uma reserva com 3 batalhões e uma bataria.

A direcção do conjunto de operações estava a cargo do general Sanjurjo.

Nas operações cooperavam 3 navios de guerra: *Reina Regente*, *Recalde* e *Maria Molina*, que fizeram uma demonstração de desembarque na enseada de Betoya, para desviar a atenção do inimigo, obrigando-o a dividir as suas fôrças.

Ainda prestaram serviços importantes as 3 esquadrilhas de aviões, de Galarza, Moreno e Abella e Manzaneque, com 6 aparelhos cada um.

O general Sanjurjo, que ia dirigir as operações, saiu na tarde de 13, indo pernoutar a Batel. As fôrças do general Berenguer concentraram-se em Dar Drius; as do general Cabanellas, em Alal-Hariga, para onde fôra o Alto Comissário, para assistir ao desenvolvimento das operações; e as do coronel Perez, concentram-se em Bugardain.

As esquadrilhas de aviões tinham por base de aprivisionamento a posição de Dar Drius.

A coluna do coronel Perez, tendo partido da sua base, às 7 horas, alcançava sem grande resistêcia os seus objectivos: Sidi Salem e Tisingar, que foram guarnecidos, cada um com uma companhia de infantaria.

A coluna do general Cabanellas, que partira de Batel, às

cinco horas, sendo precedida pelos carros de assalto, ocupava em pouco a posição de Kandussi, sem resistência do inimigo, que abandonara esta posição. Não sucedeu, porém, o mesmo na posição de Sbu-Sba, onde o inimigo ofereceu tenaz resistência.

Os carros de assalto prestaram relevantes serviços, contribuindo para a derrota do inimigo, que por fim teve de retirar desta posição.

A coluna do general Berenguer, que partira de Dar Drius às 6 horas, ocupava às 8,30 a posição de Icthi, no planalto de Arkab.

No ataque a esta posição a luta foi tenaz, havendo importantes perdas dos dois lados.

Este ataque fôra apoiado pelos tanks de artilharia e pelas baterias, que tinham tomado posição em Alâl-Hariga.

Depois de fortificadas e guarnecidas as posições tomadas ao inimigo, as colunas regressaram às suas bases de partida.

As forças espanholas tiveram alguns oficiais mortos e feridos. Os rifenhos tiveram 500 baixas (200 mortos e 300 feridos).

Como vemos, os espanhóis estão já empregando nas operações esquadrilhas de carros de assalto, cujos resultados tem sido eficazes, apesar de operarem em terreno cortado. Da mesma forma tem prestado excelentes serviços as esquadrilhas de aviões, cujo número vai aumentando consideravelmente.

Contudo, apesar de êstes êxitos, o chefe mouro Abd-el-Krim, continua a luta, e por toda a parte faz sentir a sua actividade, insuflando coragem e animando os chefes mouros, das diversas kabildas rebeldes.

Está organizando novas forças, dispondo de 5 *harcas* em 1.<sup>a</sup> linha, e tendo à retaguarda, como reserva, forças importantes.

A primeira *harca* está acampada em Monte Mauro e seus arredores; a segunda e terceira, que são as mais importantes, estão em Radirich e Beni Uichel, em frente de Dar Drius; a quarta *harca* está frente a Tafersit; e a quinta, sob o comando do chefe M'Talza, está no zoco de Hach de Neidar.

Abd-el-Krim dispõe de numerosa artilharia de 75 e 77<sup>m</sup>/<sup>m</sup>, tendo-a colocado no Monte Mauro, em Cabo Quilates e no Morro, assim como em frente de Alhucemas.

As suas guardas-avanzadas estão ocupando posições entre Annal, Kama, Axdir e Alfanega, onde dispõe de umas 50 metralhadoras.

Estas forças são rendidas de 15 em 15 dias, para ter sempre tropas frescas. Ainda se lhe conservam em obediência as Kabildas de Beniurriaguel, Beni Said, Beni Ulich, Tensaman, Bocoya, Benitusin, Benibufraq.

Evidentemente Abd-el-Krim não está desanimado por isso que continua a exigir para a entrega dos prisioneiros 4 milhões de pesetas, que o govêrno espanhol, segundo parece, vai satisfazer.

Donde recebe o chefe mouro tanto armamento e munições?

Em breve se devem realizar novas operações. Parece que os mouros teem agora como objectivo a praça de Alhucemas.

\*

\* \* \*

De facto os mouros preparavam-se para um ataque a Alhucemas e ao Peñon de Alhucemas e para isso colocaram alguma artilharia junto da costa, entre Guis e Necker, rompendo o fogo na manhã do dia 18 de março sobre o vapor *Juan de Joanes*, que estava descarregando material para aquela praça. Êste vapor foi atingido nas máquinas, e dentro em pouco teve de ser abandonado. Na praça foram atingidos alguns edificios e o hospital militar, tendo os habitantes de se refugiar nas caves. A igreja também foi danificada, tendo-se de retirar as imagens. As baterias da praça responderam ao fogo do inimigo e fizeram calar a sua artilharia. Mas no dia seguinte os rifenhos recomeçaram o fogo com as baterias colocadas em Agrar Selum e Rocosa. Então o courado *España* foi fundear em frente das povoações de Beni-Urriaguel, bombardeando-as, como represália, e causando-lhes grandes prejuizos. Neste dia os rifenhos lançaram 700 granadas na praça de Alhucemas.

Tambem no dia 20 os rifenhos fizeram um nutrido fogo contra a ilha de Peñon de Velez de la Gomera, respondendo-lhes a guarnição desta praça. Com o couraçado *España* foi depois cooperar no bombardeamento a canhoneira *Maria de*

*Molina*, assim como também os aeroplanos, castigando severamente várias povoações da costa pertencentes aos Beni-Urriaguel, cujos habitantes teem retirado para o interior de Bocoya.

No dia 18 travou-se um encarniçado combate na posição de Anvar, sendo sangrento o ataque à arma branca. Os rifenhos deixaram no campo uns 60 cadaveres.

Um violento temporal, acompanhado de abundantes chuvas de granizo vieram interromper as operações, tanto em terra como na costa; mas logo que o tempo melhorou, recommearam.

Em virtude da acção material, e ainda mais moral, que teem exercido os aeroplanos, os espanhois teem aumentado consideravelmente as esquadilhas, provendo os aeroplanos de metralhadoras.

Em 29 efectuaram-se novas operações, que permitiram a continuação do avanço.

Organizaram-se duas colunas: uma sob o comando do general Cabanellas, e a outra comandada pelo general D. Frederico Berenguer. Esta coluna era protegida por duas guardas de flanco.

A coluna do general Berenguer partira de Dar-Drius às 6 horas e avançou sobre Tuguntz, protegida no seu avanço pela artilharia da guarda de flanco da direita, que era comandada pelo general Corrêa, e que tomara posição entre Anvar ocidental e Anvar oriental. Esta guarda de flanco, depois de ter transposto os barrancos do Baax, afluente do Kert, estabeleceu a ligação com a direita da coluna Berenguer. Outra guarda de flanco, sob o comando do coronel Morales, protegia a esquerda daquela coluna, indo ocupar Bu-Rahail, que domina o vale de Uardana, enquanto que a cavalaria vigiava a planície de Lepsa e os caminhos que veem de Beni-Ulixex para a planície de Dar-Drius.

A coluna Cabanellas ocupou a posição oriental de Anvar.

Tomaram parte activa nas operações 18 aeroplanos com as suas metralhadoras. As colunas dos generais Berenguer e e Cabanellas eram precedidas de carros de assalto.

Os espanhois estão também empregando camiões blindados, marca Benz, de 50 H. P., pesando 4.000 kg. tendo uma torre para 4 metralhadoras e seteiras para serem guarnecidas por fuzileiros, e sendo dotados de luz electrica e farois.

De Cartagena teem ido vários hidro-aviões, que teem feito o percurso de 360 km. em 2<sup>h</sup> e 30.

Como vemos, os espanhois estão empregando nas suas operações contra os rifenhos os novos meios de acção, que se salientaram na grande guerra: aviões e carros de assalto, apesar de operarem num terreno muito cortado.

Na acção do dia 29 (combate de Tuguntz) os rifenhos sofreram perdas importantes calculadas em 1.500 homens, entre os quais se contam El Yassiri, notável chefe dos Beni-Said, e Abdalán, outro chefe também importante. Os espanhois perderam 3 carros de assalto.

As fôrças que tomaram parte neste combate eram comandadas pelo general Cabanellas, e compreendiam: 2 esquadrões de cavalaria, 3 esquadrões de regulares, 3 batalhões de infantaria, 2 grupos de batarias, e as apeadas, etc. Foram ocupadas as posições de Ichi-Usuga.

Os rifenhos aproveitando o mau tempo, que impossibilita os navios de guerra de se aproximarem da costa, entre Peñon Velez e Alhucema, teem continuado o bombardeamento, de modo que raros são os edificios que não teem sofrido prejuizos.

Estão arruinados principalmente a igreja, o casino, o teatro, a torre do relógio, a estação telegráfica, a casa do comando militar, etc.

V. C.

---

## O Serviço de Fardamento no C. E. P.

---

### I—Preliminares

Folheando os nossos Regulamentos instruções para o serviço de campanha, apenas encontramos uma pequena referência ao serviço de fardamento, isto é, a uma secção que, em cada Repartição das Serviços Administrativos, trata de fardamento. A falta de instruções para o serviço de fardamento em campanha e o facto de se querer acumular numa única secção da Repartição dos Serviços Administrativos os serviços tão diferentes e tão complexos das subsistências e do

fardamento, indicam que nunca se pensara na importância e desenvolvimento que o serviço de fardamento viria a ter em campanha.

Quando o nosso exército se preparava para enviar a cooperar com os aliados, na Grande Guerra, as suas divisões, o ilustre Ministro que então sobraçava a pasta da Guerra fez nomear uma comissão, da qual tivemos a honra de fazer parte e que ainda se não dissolveu oficialmente, para elaborar as instruções para os serviços administrativos em campanha que as repartições competentes não tinham podido apresentar. De dois trabalhos já esboçados no Estado Maior do Exército conseguiu a referida comissão compôr as «Instruções para o Serviço de Contabilidade e Fiscalização em Campanha» e as «Instruções para o Serviço de Pagadorias em Campanha», que foram publicadas e postas em execução no C. E. P.

Mais não pôde fazer a referida comissão porque os seus membros foram quási todos mobilizados para a França.

Ficou pois o serviço de fardamento em campanha sem instruções que o regulassem.

O serviço de fardamento em campanha é tanto mais importante e complicado, quanto mais fria é a região onde se opera. Enquanto que nas regiões tropicais os artigos de fardamento são os mais simples e ligeiros, nos países da néve, os artigos de que o soldado carece para se vestir, agasalhar e privar da humidade são tais e tantos que exigem sérios cuidados no seu reabastecimento e beneficiação e colocam em grandes embaraços os oficiais de administração militar a quem compete a direcção e execução dêsses serviços.

Na campanha do Sul de Angola, na qual tomámos parte em 1915, pudemos verificar que um soldado pôde remediar com dois uniformes de cotim, um capacete ou chapéu, um capote, dois pares de botas, duas camisas, duas ceroulas de pano e um impermeavel. Em França os homens do C. E. P. tiveram de ser dotados com os artigos seguintes:

- Um capacete metálico para uso na frente;
- Um primeiro barrete de mescla;
- Um barrete de bivaque, de malha de lã;
- Dois dolmans de mescla ou de cotim;
- Dois pares de calças ou calções de mescla ou de cotim
- Um capote;



- Duas camisas de flanela ou de pano ;
  - Duas camisolas de lã ;
  - Duas ceroulas de lã ou de pano ;
  - Três pares de piugas de lã ;
  - Dois pares de botas ;
  - Dois pares de grevas ou um par de polainas ;
  - Três lenços ;
  - Um cache-col de malha de lã ;
  - Duas toalhas de mãos ;
  - Um pequeno equipamento ;
  - Um par de alpercatas ;
  - Três cobertores ;
  - Um casaco de pele (para chauffeurs) ;
  - Um fato para o serviço de patrulha ;
  - Uma capa lençol de borracha ou capa e um lençol impermeáveis ;
  - Um ou dois pares de luvas (diferentes, para chauffeurs, motociclistas e restantes homens) ;
  - Um fato de borracha para motociclistas ;
  - Um fato de zuarte para serviço de fachina, rancheiros, oficinas, etc. ;
  - Um pelico e um safão (para os homens mais expostos ao frio).
- Além de tão grande número de artigos que de fôrma alguma o soldado podia transportar na mochila, tiveram êles uma nomenclatura muito variada, devido à necessidade de se recorrer aos artigos do Exército Britânico e manufacturados em Inglaterra. Assim o C. E. P. viu-se dotado com mais os seguintes artigos :

Dolmans, calças, calções, capotes e primeiros barretes de mescla cinzento-azulada, tipo do Exército Britânico ;

- Casacos de pele de cabra ;
- Coletes de malha *Cardigan* ;
- Camisolas e ceroulas de malha ;
- Camisas de flanela ;
- Botas baixas ;
- Botas altas de cordões ;
- Cobertores diversos ;
- Piugas de lã.

Os artigos de fardamento devem classificar-se pela fôrma seguinte :

*Uniforme.* — Cobertura da cabeça, fato, capote e calçado, para uso geral;

*Roupa.* — Camisas, camisolas, ceroulas, piugas, lenços e toalhas para uso geral;

*Artigos acessórios.* — Agasalhos e artigos para serviços especiais.

Foi na França que se reconheceu não se cingir o serviço de fardamento a uma simples renovação de artigos e que, naquele serviço, estão incluídos não só a manufactura susceptível na zona de guerra, mas também o serviço de beneficiação com oficinas de reparações e lavandorias, o de aproveitamento dos tecidos provenientes dos artigos inutilizados e a correlativa contabilidade.

Esforçaram-se os oficiais dos Serviços Administrativos, em geral, porque aos nossos soldados nada faltasse, seguindo tanto quanto possível o exemplo da Intendência do Exército Britânico, cujos serviços estavam modelarmente montados, porém encontraram dificuldades e entraves de toda a natureza, que lhes tolheu muitas vezes a iniciativa.

## **II — Organização dos Serviços de Fardamento**

Em meados de 1917 os serviços de fardamento do C. E. P. tinham a organização seguinte:

Uma secção especial em cada uma das Repartições dos Serviços Administrativos (R. S. A.);

Uma secção de Depósito de Material da Base (D. M. B.);

Um Depósito de Fardamento avançado;

Um Serviço de Beneficiação de Fardamento (S. B. F.).

Intervinham nos serviços de fardamento, também, os delegados dos chefes dos serviços administrativos nas E. T. E., os chefes dos S. A. das Brigadas de Infantaria, os conselhos administrativos das unidades e formações e o Porto de Desembarque.

Quanto a pessoal, estes órgãos do serviço de fardamento não tinham mesmo o indispensável, segundo o critério já muito em uso no nosso exército de ser avaro com os serviços de administração militar, como se o seu regular funciona-

mento não fosse uma das bases principais da manutenção das suas tropas. Os oficiais de administração militar escassearam nos lugares onde eram mais necessários, porém sobram onde podiam ser dispensados; como exemplo tivemos no Comboio Automóvel 11 capitães do serviço de administração militar, quando três eram bastantes para tão reduzido número de viaturas de que estava dotado.

A direcção superior dos serviços de fardamento era exercida pela Repartição dos Serviços Administrativos do Corpo. Para o desempenho dos diferentes serviços que lhe competiam a R. S. A. C. estava dividida em três secções: 1.<sup>a</sup> de subsistências, 2.<sup>a</sup> de fardamento, 3.<sup>a</sup> de contabilidade. A mesma organização tinham as repartições dos serviços administrativos da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Divisões que compunham o C. E. P.

Quando em Setembro de 1918 tomámos posse do lugar de chefe da secção de fardamento da R. S. A. C., estava ela confiada a um alferes, sem registos, sem outro pessoal e sem orientação. Tinha êste official a impressão de que a secção dava pouco que fazer, e esta impressão explicava-se. A Repartição dos Serviços Administrativos do Corpo, que devia ter acompanhado o Quartel General no seu avanço para S. Venant, como o fez, com motivo menos imperioso, a Secção de Contabilidade com o Exército Britânico que pertencia à mesma Repartição, foi conservada muito à retaguarda no escritório escuro e acanhadissimo duma fábrica de Quiestéde; as tropas não tinham gasto o fardamento individual, estavam intactas as reservas regimentais levadas de Portugal e tinha-se atravessado o Estio, muito menos exigente em vestuário e calçado.

Para maior alivio da R. S. A. C. tinha esta autorizado os chefes dos serviços administrativos divisionários a requisitar ao Exército Britânico até um numero de artigos de fardamento e agasalhos calculado necessário para as suas tropas. Mas o fardamento das tropas ia-se gastando, a estação invernosava, as divisões esgotavam as dotações dos principais artigos da Secção de Fardamento do D. M. B. e, então, com as requisições e reclamações de toda a parte, o trabalho appareceu e multiplicou-se na R. S. A. C. Nada, porém, havia feito para prevenir esta eventualidade certa. Era preciso, pois, trabalhar muitíssimo para recuperar o tempo perdido. E nin-

guem se deve conter dentro da comodidade, quando o brio profissional manda que se raciocine, estude, resolva e execute.

Era indispensavel primeiro que tudo fazer aproximar do Quartel General a R. S. A. C., com o fim de evitar a perda de tempo e o vai-vem dum automovel percorrendo mais de 20 quilómetros, para que o chefe dos serviços administrativos pudesse ter despacho do chefe ou do sub-chefe do estado maior do C. E. P. Além do que estava em S. Venant a Missão Britânica com a qual era necessário estar em contacto permanente. A R. S. A. C. juntou-se ao Quartel General em principios de Outubro de 1917, já quando a sua secção de fardamento estava instalada em casa própria e se encontrava dotada com mais um official subalterno adjunto, um sargento amanuense, uma ordenança e tinha o seu arquivo especial.

O serviço da secção de fardamento da R. S. A. C. caracterizou-se logo por duas partes distintas a saber:

O *serviço de direcção*, abrangendo as relações de serviço com o Comando do C. E. P., Missão Britânica, R. S. A. divisionárias e da Base e com o S. B. F.;

O *serviço de execução*, compreendendo as requisições á secção de fardamento do D. M. B. e as relações de serviço com as unidades e formações do Corpo.

Impunha-se a separação destes serviços, mas não se separaram por falta de pessoal e, de aí, a razão de não terem funcionado com o método preciso os serviços acumulados e antagónicos da secção de fardamento da R. S. A. C. Os serviços administrativos do C. E. P. exigiam também uma direcção superior inteligentemente adaptada ao meio e ás circunstâncias.

Centralizaram-se na secção de fardamento da R. S. A. C. a direcção superior dos serviços de fardamento do C. E. P., incluindo a direcção superior dos serviços de fardamento a cargo da secção de fardamento das R. S. A. divisionárias e da base e do S. B. F., e o serviço idêntico ao destas secções que tinha por fim receber as requisições de fardamento das unidades e formações, requisitar á S. F. do D. M. B. os artigos para satisfação dessas requisições, distribuir estes artigos ás unidades e formações requisitantes, informar os autos de incapacidade, perda ou extravio, substituir e dar destino aos

artigos incapazes e, finalmente, regular o serviço de fardamento regimental.

A Repartição dos Serviços Administrativos da Base (R. S. A. B.) estava dividida em 4 secções, sendo a 4.<sup>a</sup> a que superintendia e executava os serviços de fardamento, cumulativamente com os serviços de subsistências, organização imprópria, inconveniente e até anti-regulamentar, que muito prejudicou os serviços a seu cargo.

Na parte relativa a fardamento, á 4.<sup>a</sup> Secção da R. S. A. B. competia:

*a)* Providenciar sobre o abastecimento da secção do fardamento do D. M. B.,

I regulando as remessas de artigos a efectuar pelo Depósito Central de Fardamentos (em Lisboa),

II comunicando á R. S. A. C. as quantidades e espécies de artigos a requisitar ás entidades Britânicas,

III aproveitando a produção das oficinas anexas á S. F. do D. M. B.;

*b)* Estar sempre informada das quantidades e espécies de artigos de fardamento e agasalho chegados ao Porto de Desembarque;

*c)* Reabastecer as unidades e formações da Base e os hospitais estrangeiros que recebiam militares do C. E. P.;

*d)* Fazer manufacturar, reparar, nas oficinas anexas á S. F. do D. M. B., os artigos de fardamento que as necessidades do C. E. P. exigissem.

Imitando a organização britânica, constituiu-se em Calais um Depósito de Material da Base, compreendendo secções de material de engenharia, de artilharia, sanitário e de fardamento, sob a direcção única dum oficial superior de artilharia. A secção de fardamento dependia simultaneamente da direcção ou comando do D. M. B., e da R. S. A. B. Mais tarde teve esta secção a sua autonomia, denominando-se Secção de Fardamento e Oficinas da Base (S. F. O. B.) directamente dependente da R. S. A. B.

*a)* Cumpria á S. F. O. B. receber e armazenar os artigos de fardamento e agasalho idos de Portugal ou recebidos das entidades britânicas;

*b)* Satisfazer as requisições das R. S. A., acondicionando e fazendo transportar os artigos em caminho de ferro para as E. T. E.;

c) Manufaturar e reparar os artigos de que fosse encarregada.

A S. F. O. B. compreendia uma secção de armazem, oficinas anexas e um comando de pessoal.

O depósito avançado de fardamento, instalado em Ouvre-Wirquin, teve duração efémera, extinguindo-se em meados de 1917, quando as tropas portuguesas passaram a ocupar as trincheiras e acantonamentos mais avançados.

O Serviço de Beneficiação de Fardamento instalado em La Gorgue a poucos quilómetros da 1.<sup>a</sup> linha, compreendia a lavandoria a vapor, oficinas anexas, uma reserva de artigos e um comando de pessoal.

Ao S. B. F. competia, em geral, lavar e raparar os artigos de fardamento das tropas da frente; no entanto, com o andar do tempo as suas oficinas manufacturaram artigos novos para oficiais e fatos de zuarte e até caixões para enterramentos.

Cada secção de fardamento das R. S. A. teve por chefe um capitão do serviço de administração militar e, eventualmente, um subalterno adjunto e um amanuense.

A S. F. O. B., teve por chefe um capitão do S. A. M., e por adjuntos um numero de oficiais do mesmo serviço que nunca foi superior a quatro.

O S. B. F. teve por director um capitão do S. A. M. e o máximo de 3 subalternos adjuntos.

O pessoal inferior foi muito variavel.

### **III — Funcionamento do serviço de fardamento da retaguarda**

A R. S. A. B. estacionou primeiramente em Paris Plage e depois em Ambleteuse, sempre bastante á retaguarda do D. M. B. onde se instalara o principal e único depósito de fardamento da retaguarda, de forma que o seu papel, no que dizia respeito ao serviço de fardamento, não pôde ser, nem aquele que lhe atribuíram, nem o que o bom senso e a técnica aconselhavam.

Como, além disso, havia uma certa demora nas comunicações por intermédio da R. S. A. da Base, e em campanha não se pode perder tempo, a R. S. A. C. dirigia-se directa-

mente á secção de fardamento do D. M. B., resultando de ai ordens desencontradas que prejudicaram ou dificultaram o serviço desta secção.

Bem se esforçaram os chefes das S. F. do D. M. B. e da S. F. da R. S. A. B. para que o serviço funcionasse regularmente, mas como dissemos, as ordens de abastecimento, umas vezes vinham por intermédio da R. S. A. da Base, outras vezes caíam na S. F. do D. M. B. directamente e para execução urgente. Quando chefiavamos a secção de fardamento da R. F. A. do Corpo, tentámos remediar êste mal enviando à R. S. A. da Base cópia de todas as ordens dadas directamente pela R. S. A. do Corpo e propondo que a S. F. do D. M. B. ficasse dependente exclusivamente desta última Repartição.

Á R. S. A. da Base competia providenciar sôbre o reabastecimento da S. F. do D. M. B., mas umas vezes era a R. S. A. do Corpo que requisitava os artigos ao Depósito Central de Fardamentos, ou ao Inspector Geral dos Serviços Administrativos do Exército, e ao Exército Britânico, outras vezes era o próprio comandante do D. M. B. que se encarregava de abastecer a sua secção de fardamento, requisitando também ao Exército Britânico e mandando até um official pharmaceutico adquirir zuarte em Paris.

É intuitivo que, quando uma entidade superior invade as atribuições doutra sua subordinada, esta o menos que faz é... ficar sem responsabilidades. Ao comandante do D. M. B. só devia competir a ingerência na secção de fardamentos sob o ponto de vista disciplinar e de administração como comandante de unidade, e à R. S. A. do Corpo bastava o papel de fiscalizadora do serviço da R. S. A. da Base, fazendo punir qualquer acto de negligência, ou substituir os officiais por ventura incompetentes. A brandura dos nossos costumes leva os dirigente à prática dos serviços que os dirigidos não se esforçam por executar, o que se torna de veras condenável, porque o uso faz com que não se dê atenção aos subordinados que são competentes para a devida execução dêsses serviços.

Das invasões e trocas de atribuições apontadas nasceu certa desorientação de que resultou terem sido enviados de Portugal muitos artigos a mais, que o C. E. P. dispensava, e muitos artigos a menos, que o nosso país podia ter fornecido. Acumularam-se na S. F. do D. M. B. camisolas e ceroulas de

malha, pequenos equipamentos, pelicos e safões que chegavam para mais que o dôbro do efectivo do C. E. P. e houve falta de artigos de mescla, calçado e cobertores.

Fizeram-se requisições de camisolas e ceroulas de malha ao Exército Britânico, quando o nosso depósito abarrotava dos mesmos artigos de origem portuguesa e quando aquele Exército recomendava que a necessidade da economia era soberana.

Ainda na primavera de 1918, o D. C. F. preparava remessas de artigos de malha, pelicos e safões, que iam chegar a França no princípio do verão e que ali havia já em excesso.

Os artigos de fardamento eram expedidos de Portugal em caixotes de madeira, de metro cúbico, quando os ingleses, muito mais práticos, os acondicionavam em fardos de menor volume e devidamente etiquetados.

De Portugal à S. F. do D. M. B., o funcionamento do serviço de fardamento tudo deixou a desejar, porque não se chegou a organizar convenientemente êsse serviço.

As remessas de fardamento e agasalhos deviam obedecer sempre ao consumo e às existências em depósito e em trânsito, de forma a evitar o mais possível exaeros inconvenientes e sempre dispendiosos.

Chegámos a propor a criação duma gerência administrativa no Porto de Desembarque, encarregada de receber subsistências, fardamento e agasalhos vindos de Portugal, de informar a R. S. A. da Base telegraficamente da chegada desses abastecimentos e de promover o embarque em caminho de ferro para a S. F. do D. M. B. ou para outro ponto, dos géneros e dos artigos pela ordem de urgência que pela mesma Repartição lhe seria indicada.

Desejávamos evitar transportes desnecessários, acumulação de artigos de todo dispensáveis, evitar despesas de aquisições e manufacturas que o C. E. P. não exigia; porém o Comando não aprovou a proposta em virtude de informação contrária do chefe de estado maior da Base.

Os serviços administrativos do C. E. P. continuaram sem delegado no P. D., contra o que o que determinavam o Regulamento de Etapes e as conveniências do serviço.

Os volumes chegados a Brest eram remetidos pelo caminho de ferro sem ordem de preferência.



Durante êste trajecto, os volumes sofriam ataques de verdadeiras quadrilhas de salteadores, por falta duma polícia móvel que os afugentasse. Em virtude dêstes assaltos, cremos, o comando do P. D. recomendou para Lisboa que os volumes, em lugar de indicarem exteriormente o conteúdo, trouxessem uma numeração combinada, mas os salteadores, na falta de indicações, passaram a violar todos os volumes. Foi pior.

Como a decifração da numeração não foi facultada à S. F. do D. M. C., esta teve de abrir todos os volumes para saber o que continham, o que causou naquele depósito, já de si acanhadíssimo, uma atrapalhação de serviço que só a dedicação dos oficiais de administração militar pôde dominar.

Tendo o P. D. informado telegráficamente de que seguiam para Calais uns wagons com fardamento de mescla de que havia enorme falta na frente, deram ordem para que a S. F. do D. M. B. fizesse seguir êsses wagons para o S. B. F., a fim de serem mais urgentemente reabastecidas as unidades mais necessitadas; porém, ao abrirem-se os caixotes, verificou-se que continham artigos de pequenos equipamentos, pelicos, safões e artigos de malha de que havia já excesso na frente. O remédio foi solicitar da missão britânica a devolução para Calais dos wagons que ainda não tinham descarregado.

Com os cobertores dum destacamento de subsistências que comandámos, succedeu que, tendo sido por nós despachados em Lisboa, e reclamando-os em França, depois de 6 meses de procura, recebemos uma nota da P. D. comunicando que os respectivos fardos não tinham chegado a Brest.

Os ingleses tinham cedido ao C. E. P. dois armazens do interposto da cidade de Calais onde tinham os seus depósitos da Base, todavia êsses armazens não tinham capacidade suficiente para os serviços da secção de fardamento do D. M. B. neles instalada. As recepções, armazenagem, conferências e expedições de artigos faziam-se com as maiores dificuldades e só a boa vontade e competência dos oficiais que serviram naquela secção puderam conseguir que se desempenhassem tão cabalmente como se desempenharam. As oficinas anexas de sapateiro e alfaiate, tiveram de ser instaladas em edificios que sòmente se encontraram disponíveis em local muito afastado dos armazens, o que muito dificultou o serviço de recepção e expedição e a necessária vigilância.

Já vimos que a S. F. do D. M. B., ou S. F. O. B., recebia artigos de fardamento e agasalhos: do D. C. F. em Lisboa; do Exército Britânico em virtude de requisição do Comandante do D. M. B.; da R. S. A. da Base e até da R. S. A. do Corpo; enviados pelo Delegado Português na «Comission du Revitaillement» em Londres; adquiridos pelo Comandante do D. M. B. e pelo próprio pessoal da secção.

Tal poliformia de reabastecimento não podia deixar de dar resultados contraproducentes como deu, ocasionando um excesso de muitos artigos de fardamento e de agasalho.

A S. F. O. B. satisfazia as requisições de fardamento feitas pelas R. S. A. para as tropas delas dependentes, enviando os volumes pelo caminho de ferro, para as E. T. E. Uma ou outra vez, quando havia possibilidade, iam à Base os camions automóveis e mesmo os carros de esquadrão buscar o fardamento requisitado.

As requisições eram satisfeitas com a prontidão possível e as remessas eram acompanhadas de guias em duplicado, uma das quais voltava à S. F. O. B. com o respectivo recibo. A S. F. O. B. adoptou os cadernos de guias do Exército Britânico, modelo muito prático e elegante, no qual se empregava o papel químico e lápis tinta para tirar o número de cópias precisas.

Os volumes de fardamento remetidos pela S. F. O. B. em caminho de ferro também não escapavam à gatunagem, que assaltava os wagons entre Calais e as E. T. E.

A S. F. O. B. devia enviar a R. S. A. da Base um mapa mensal do movimento de artigos de fardamento e agasalhos havido no mês anterior e outro da produção nas oficinas anexas, e devia informar periodicamente ao R. S. A. dos artigos existentes em depósito, a fim de que estas pudessem regular as suas requisições.

(Continúa).

J. DA COSTA JUNIOR.  
Cap. do S. A. M.

---

## Regulamento do Tiro Nacional

O Regulamento do Tiro Nacional publicado em 1916, tem grandes deficiências que dificultam a acção dos directores da carreira de Tiro do País e até a propaganda do Tiro Nacional.

Substituiu a portaria de 11 de Maio de 1909 (O. E. n.º 6, 1.ª série), que tinha boas indicações e normas acêrca do tiro civil, vindo lançar êste num cáos incompreensível.

Daí resulta que a propaganda do tiro pelas classes que menos o praticam, é nula, porquanto ha necessidade de chamar e atrair às carreiras os civis, os licenceados, os reservistas e os territoriais.

Acompanhando os numeros do referido regulamento irei indicando quais, a meu vêr, as modificações a introduzir, e os números a modificar, eliminar ou aumentar, para que o referido regulamento se torne prestavel e não brigue com o Regulamento de tiro de infantaria de 1913 (em uso) e o que possa vir a substitui-lo.

A *a)* do n.º 4 declarando que iguais direitos teem os individuos da classe civil e militar, a dentro das Sociedades de Tiro, está em contradição com o que estabelece o n.º 50, que proibe que o atirador que pertença a qualquer escalão do exército execute o tiro de classificação para melhorar a que obteve como militar. A citada portaria de 1909 era muito mais explicita e benéfica, porquanto regulava as normas a seguir para o tiro dos individuos de 1.ª e 2.ª reserva e reformados, concedendo-lhes garantias identicas às dos atiradores civis e portanto convidando-os a melhorarem a sua classificação no tiro caso a tivessem tido como militares. Pode-se pois dizer que o n.º 50 é retrógrado e entravador da prática do tiro pelos individuos dos vários escalões do exército, fóra do serviço efectivo.

O País tem todo o interêsse que os seus licenciados, reservistas, territoriais e reformados executem o tiro civil e se treinem, atendendo a que os n.ºs 37 *d)*, 49 e 55 do Regulamento para a Instrução de tiro com armas portáteis de 1913 não teem tido execução nem terão jámais.

O n.º 12 deve desaparecer por inoportuno na actualidade.

Ao n.º 17 deve acrescentar-se = existentes no referido dia =.

Ao n.º 18 deve acrescentar-se entre as palavras *dias e não*, a seguinte frase = sem motivo justificado.

No texto do n.º 29 deve inserir-se também a frase supra na altura competente.

Depois do n.º 44 devem ser incluídos dois outros numeros, redigidos da seguinte fórmula:

44-A—Os atiradores militares (filiados em Sociedades de Tiro federadas) licenceados, de reserva, reformados ou territoriais, quer tenham ou não executado o tiro como militares, enquanto não alcançarem classificação de especiais teem todos os anos direito às dotações gratuitas dos atiradores civis, utilizadas nas mesmas condições dêstes. Apresentam no acto da inscrição a sua caderneta militar.

§ 1.º—As referidas dotações cessam dentro de cada ano a todos os atiradores, que tendo começado a execução do tiro de tabela o interrompam por mais de dois dias consecutivos de tiro, sendo de então em diante as munições pagas pela totalidade, quer sejam ou não sócios de Sociedades Federadas.

§ 2.º—Os atiradores citados tendo exgotado as dotações gratuitas podem continuar a execução das tabelas (no mesmo ano) pagando as munições pela sua totalidade.

44-B—Os atiradores civis teem todos os anos direito a 50 cartuchos gratuitos destinados exclusivamente à execução do tiro da tabela e sómente enquanto não alcancem a classificação de especial, desde quando cessa essa dotação. Aham-se incursos nos §§ 1.º e 2.º do número anterior os atiradores civis que se encontrem nas mesmas condições.

Ao n.º 45 deverá acrescentar-se — Excepcionalmente as senhoras, com autorização de quem dependam, podem executar o tiro de guerra nas mesmas condições dos atiradores civis e com as mesmas regalias, tendo direito a serem inscritas na série dos mesmos.

O n.º 48 deveria indicar as seguintes séries:

Série A — Militares licenceados, reservistas, reformados e territoriais tendo servido no exército — Excepcionalmente militares do activo pertencentes a Sociedades de Tiro federadas nas condições do n.º 44.

Série B — Territoriais não tendo servido no exército.

Série C — Classe civil.

O n.º 50 deveria ser redigido — Aos militares em serviço efectivo (excepto sendo sócios de Sociedades de Tiro Federadas) é proibido abrir matrícula nos termos dêste regulamento, limitando se porêm todos, sem excepção, à pratica de tiro livre —.

Em face do indicado no n.º 42 deveriam as Sociedades

de Tiro ter à sua responsabilidade um certo número de armas, na sua séde, (armas inutilizadas para fogo) destinadas à instrução teórica e que deveriam ser num mínimo de 2 armas e num máximo de 4 (2 até 50 atiradores inscritos — 3 até 100 e 4 para mais de 100). Porém nada se acha determinado a êsse respeito e o n.º 42 nêsse ponto não pôde ser cumprido, devendo pois ser acrescentado o n.º 42-A.

42-A — As carreiras de tiro cedem por empréstimo e mediante recibo, às Sociedades de Tiro Federadas (que se responsabilizam pela conservação e entrega do material) duas, três ou quatro espingardas em uso no exército (incapazes para fogo) conforme a sociedade tenha menos de 51 atiradores inscritos, menos de 101 ou mais de 100.

Em face do n.º 52 os atiradores civis devem fazer o fogo que estabelece o Regulamento de Tiro da Infantaria e sendo o de 1913 o actualmente em vigor, os modelos 2 e 3 indicados no Regulamento de Tiro Nacional não teem razão de ser e mesmo são desnecessários, porque se amanhã êles forem adoptados pelo novo Regulamento de Tiro, constarão dêle e portanto serão êles que então servirão para o tiro civil, sem necessidade da sua inclusão no Regulamento do Tiro Nacional.

Do mesmo modo o n.º 53 não tem applicação, acrescentando que não atino com a razão porque os referidos modelos são só para registar as sessões de tiro dos atiradores da Série A. É natural que sirvam para os atiradores de todas as séries quando adoptados.

O n.º 63 deve referir-se a todos os atiradores que não sejam militares em serviço efectivo e aos atiradores civis.

Os n.ºs 95, 96, 97 e 98 são incompreensíveis atendendo a que se referem a umas tabelas que ha 6 anos estão para sair e que portanto, como se não acham adoptados, lançam o cáos no tiro civil.

Além disso os modêlos 2 e 3 acham-se incompletos, pois não indicam as sessões, distâncias e alvos a que se executam as várias espécies de tiro, bem como falta o modêlo do tiro de aperfeiçoamento a que se refere o n.º 97.

O n.º 107 acha-se modificado, porquanto os preços actuais regulam pelo dobro dos indicados.

As duas últimas linhas do n.º 109 devem ser cortadas,

permitindo-se ao atirador que comprou uma arma, o cuidar dela em sua casa, pois que entregue às mãos de soldados inexperientes rapidamente se estraga.

São portanto estas de uma maneira geral e a meu vêr as disposições necessárias para que o Regulamento do Tiro Nacional de 1916 seja compreensível e aplicável, destinando-se ao desenvolvimento do gosto pelo tiro.

Ha entretanto ainda outras disposições a modificar.

Determina o Regulamento de tiro da infantaria de 1913 que só os atiradores praças de prêt teem direito a usar o distintivo de 1.<sup>a</sup> classe e especial! Porque razão tal disposição não é extensiva aos oficiais?

Porque razão não ha classificação no tiro de pistola e se não permite o uso a praças e oficiais do distintivo de atirador de 1.<sup>a</sup> e especial à pistola?

Porque razão se não permite o uso das insignias de mestre-atirador a todos os militares que as tenham alcançado e usaveis em todos os actos de serviço?

Porque razão a portaria n.<sup>o</sup> 1992, de 13 de setembro de 1918 permite a todos os atiradores militares o uso das medallas de tiro só dentro das carreiras de tiro durante os concursos?

É com certeza para fazer desenvolver o gosto pelo tiro!!

E temos dito um pouco do muito que ha a fazer sôbre Tiro Nacional.

ANTONIO ANDREA.

Capitão

---

## O futuro da cavalaria

---

A cavalaria não deve ser suprimida dos exércitos, ainda que se atenda à natureza da luta sustentada na recente guerra mundial; nem mesmo deve admitir-se que a sua importância diminúa nas guerras do futuro.

Podemos recordar o grande avanço alemão de 1914. Esse avanço foi possível por meio da cavalaria, e a inversa, a retirada alemã e a derrota subsequente no Marne deveram-se ao número pouco suficiente da cavalaria do exército de von

Kluck (1.º corpo de cavalaria), que se opôs a Foch junto de Mailly (9.º exército e 9.ª Divisão de Cavalaria). Se os alemães dispusessem de mais cavalaria, teriam podido penetrar na brecha dada entre os 4.º e 9.º Exércitos franceses, com resultados muito desastrosos para êstes. Porém, infelizmente para os alemães, a sua inferioridade numérica, assim como a sua superioridade de audácia e de espírito, produziram a sua derrota. Os franceses excederam os alemães por não menos de uma divisão, por isso que Foch teve nove divisões e uma brigada, enquanto que os alemães tinham dois corpos, de duas a três divisões cada um, e duas divisões independentes, que dá um máximo de 8 divisões.

A cavalaria francesa também era insuficiente para qualquer acção ofensiva, mas bastava para a ofensiva.

Os alemães, que eram as tropas ofensivas, fracassaram no seu grande plano. O seu projecto fez-se em pedaços, quando quâsi tinham a vitória ganha, simplesmente porque não dispunham de sufficiente cavalaria para levar a cabo as suas ambições e os seus pretenciosos designios de invadir a França.

A lição que se toma desta fase da campanha, é que para o futuro, qualquer nação que adopte uma politica de defesa nacional estará obrigada a sustentar uma grande força de cavalaria, pois de outro modo o plano não pode ser bom. A cavalaria não se improvisa.

É muito essencial que tenhamos uma grande proporção de cavalaria. Em primeiro lugar, um país com uma fraca força de cavalaria, estará melhor sem nenhuma, porque evitará as illusões falsas a que pode sêr induzido. Por outro lado, o emprêgo de grandes forças de cavalaria eliminará ou tornará impossivel o que chamamos *guerra de posições*. A despesa que importa manter a cavalaria é insignificante comparando-a com a da guerra de estabilidade. Bastante cavalaria significa, por conseguinte, *guerra em campo raso*.

Pretende-se que o desenvolvimento da aviação e da radiotelegrafia, assim como a invenção dos gases venenosos e dos "tanks", conduzira ao desaparecimento das operações futuras da cavalaria em grande escala. Tal conceito é erróneo. A aviação e a radiotelegrafia aumentarão consideravelmente o valor da cavalaria, que terá naqueles serviços os seus auxiliares mais eficazes; pelo que respeita aos gases e "tanks", o seu uso se

limitará a operações de sitio, ao modo de guerrear que a presente guerra trouxe consigo, mas que é possível não volte já-mais.

O papel representado pelo serviço do ar e o da cavalaria estão estreitamente ligados. A missão do primeiro é manter a supremacia do ar impedindo que o inimigo possa descobrir a presença das tropas amigas, explorar e determinar onde se encontra o inimigo e observar os seus movimentos. Sendo assim, a arma que mais aproveita com as actividades da aviação será naturalmente a cavalaria, por causa da sua posição no avanço e nas proximidades do inimigo. Se equiparmos a nossa cavalaria com aparelhos de rádio, fazendo com que os nossos aeroplanos estejam equipados do mesmo modo, simplifica-se a transmissão da informação obtida pelos exploradores aereos, resultando que podemos estender a uma aerea maior o raio de acção das nossas numerosas forças de cavalaria. Deste modo alcançamos o êxito da emprêsa e facilitamos a direcção da acção no cumprimento da sua missão. Para sermos mais especificos, equipariamos todas as unidades, a começar no esquadrão, com os aparelhos de rádio, a fim de conseguir que o chefe, as tropas avançadas e as immediatas mantenham uma comunicação contínua no teatro das operações.

Com respeito aos «tanks», a sua invenção não exerce nenhuma influência sobre o futuro da cavalaria. São de grande utilidade na guerra de sitio ou de trincheiras, ou nas nossas guarnições do ultramar para impedir às forças o desembarque, porém tem um raio de acção e capacidade de combustivel limitados; além disso, o seu uso é restrito às actividades locais offensivas ou defensivas.

Para concluir diremos que a missão da cavalaria é a de chocar com grande potência contra o país invadido, em número esmagador e com grande rapidez, a fim de chegar à capital e desorganizar prontamente as funções do Governo.

A cavalaria deve impedir que o inimigo possa mobilizar as suas reservas, ocupando imediatamente grandes extensões do seu território, eliminando ao mesmo tempo os recursos que êle possa obter dessa parte do país, impondo-lhe desta forma uma situação económica restrita. O bom desempenho desta missão será um factor decisivo para a pronta termina-



ção da guerra; mas uma missão do tal magnitude só pode levar-se a cabo com uma grande força de cavalaria bem instruída em tempo de paz.

A nação que respeite esta lição dada pela recente guerra, estará segura de ganhar a próxima luta em que possa ver-se comprometida.

(Do *Cavalry Journal*).

---

## Obras oferecidas

---

**Livro de Ouro da Infantaria, 1914-1918.** — 1 vol. 4.º, 288 pag.  
[Lisboa, 1922].

Dignou-se S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Ministro da Guerra oferecer à *Revista Militar* um exemplar desta magnífica obra, acompanhando-o com um penhorante ofício de remessa, cuja lísonjeira significação mais valioso tornou ainda, se é possível, aquele generoso oferecimento, que tanto enriquece a nossa biblioteca, e nela será duplamente estimado, pelo valor intrínseco e educativo, e pela honrosa deferência que representa de tão suprema autoridade.

Livros de ouro! Assim se intitulavam outrora êsses registos pomposos onde as irrequietas repúblicas oligárquicas da Italia medieval inscreviam orgulhosamente os nomes do seu patriciado, nomes por desgraça tantas vezes associados, no decorrer da história, a sombrios dramas de crimes, de devassidão, de tirania.

Êsses livros de ouro de que se ufanaram Veneza, Genova, Florença ou Bolonha, ao embate impetuoso do espírito liberal desapareceram na voragem que sob os exércitos de Bonaparte subverteu a Italia, e a deixou mais apta talvez ao subsequente rejuvenescimento, a essa unificação que hoje vemos consolidada e acrescida. Foram pasto das chamas essas páginas preñhes de recordações longínquas e ambiciosas, dispersaram-se ao vento as suas cinzas, caíram no esquecimento os potentados de quem ali fulgiam os esmaltados braços.

Mas se êsses poderosos do mundo deixaram de ter livros de ouro, onde enfileirassem a sua prosápia, vemos hoje igual honraria incidir sobre heróis mais obscuros, mas decerto não menos dignos dela.

Feliz inspiração foi essa de reunir assim carinhosamente sob um tão sugestivo título, numa tão merecida apoteose, os nomes dos três milhares e meio de portugueses que, à Pátria, ao Dever, à Glória, sacrificaram as suas vidas; cuja esperançosa mocidade pela morte foi ceifada despidosamente; morte gloriosa, sim! dos campos de batalha; morte doce e decorosa pela Pátria, sem dúvida! mas nem por isso menos cruel para os que os ficaram pranteando, menos dolorosa para todos; pesadíssimo tributo que as leis inelutáveis e incompreensíveis da fatalidade histórica exigem ainda à humanidade, e decerto exigirão sempre, como condição misteriosamente imprescindível da sua existência e do seu progresso.

Nada pode já restituir a essas vítimas da honra e do dever patriótico, o supremo bem que sacrificaram. Resta-nos, porém, como indeclinável obrigação, honrar-lhes quanto possa ser a memória, exaltar-lhes o exemplo como modelo de suprema virtude.

Isto fez, pela maneira brilhante que neste livro se nos patenteia, a Comissão Técnica da Arma de Infantaria, para os oficiais e praças desta arma que baquearam na Grande Guerra, em Africa e em França. E bem justa foi esta homenagem que, honrando êsses mortos gloriosos, nêles e por êles honra igualmente essa arma, sempre e cada vez mais soberana nos campos de batalha, e nas pugnas menos espectaculosas, mas ainda mais exigentes da guerra de trincheiras.

A arma de infantaria, ha longos anos a mais prestigiosa de todos os exércitos, novos titulos colheu agora a uma preponderância inegável e decisiva. E a infantaria portuguesa pode, com orgulho, rever-se neste belo livro, não só por afirmar para si êsses imorredouros titulos de soberana primazia, como arma, mas ainda por inscrever, nas páginas aureas das suas tradições, tantas e tão meritórias façanhas, tantos e tão gloriosos mártires.

E, digamos ainda, não menos cabe à Infantaria portuguesa um motivo de ufania, publicando êste livro, por vêr nêle assim reunidos tantos documentos irrefutaveis de soberba valentia, e igualmente de alta cultura intelectual e literária. Todos êsses trechos, aqui compilados, se fazem notar por qualquer cousa de original, de sincero, de gracioso, ou de artisticamente belo. Não foi, talvez, êste um êxito procurado propositadamente pela benemérita Comissão Técnica, mas o que é certo é que das paginas desta obra se evola um perfume de alta cultura, que vem entrelaçar na corôa de glória ali tecida às virtudes militares da Infantaria portugêsa as palmas de uma não menos devida corôa de mérito artisticamente literário.

Começa o livro pelo discurso de S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente da República, na sessão solene de homenagem aos mortos da guerra, em 30 de junho de 1920, e pelos demais ali proferidos, destacando-se como erudita, instrutiva e entusiástica exposição, o do tenente-coronel Henrique Pires Monteiro.

A segunda parte insere a colaboração dos oficiais da arma. A esta se refere muito nomeadamente o que acima dissémos sôbre o merecimento literário deste livro: vemos, com efeito, aqui um interessantissimo *album* de trechos selectos, onde empolgantes lances veem descritos em estilos diversos, sempre porêem emocionantes, e formosamente vasados em moldes adequados e perteitos de boa linguagem portugêsa, em prosa e em verso, que constituem uma absorvente leitura, sempre agradável, instrutiva e moralizadora.

Impossivel se nos torna, evidentemente, apontar o que mais pediria especial menção: seria tudo, decerto. De facto ninguem, folheando essas páginas, deixará a cada passo de se vêr atraído pelo interesse ou pelo encanto com que, geralmente, qualquer delas nos prende e seduz.

Na terceira parte reúnem-se algumas alocações proferidas nos quartéis ao serem inauguradas as lápides comemorativas dos mortos da Infantaria. A ela se aplica inteiramente o que acima dissémos da parte antecedente.

A parte quarta reproduz os numerosos louvores oficialmente tributados às nossas tropas de Infantaria na Grande Guerra.

Finalmente a ultima parte é o ver adeiro livro de ouro, onde se enfileiram, em paginas de gloria dolorosa e imorredoura, os nomes de todos êsses 3.573 bravos, caídos em holocausto à Patria portuguesa, por honra imperecível do nosso Exército, em justificadamente orgulhosa homenagem da Arma de Infantaria.

Não é demais acrescentarmos que a execução material gráfica e artística da obra, inserindo primorosas e interessantes gravuras, apropriadamente encadernada, é de molde a lhe enaltecer o valor, tornando-a por tudo uma brilhante consagração, digna inteiramente do seu nobilissimo objectivo, peia qual incontestavelmente tem sobejos motivos de se ufanarem todos os que entre nós se honram de vestir uma farda, todos os que se prézam de portugueses.

A *Revista Militar*, sumamente grata a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro da Guerra, pela benévola deferência que lhe manifestou com esta valiosa oferta, interpreta com desvanecimento esta cativante atenção como prova de que as suas honradas tradições de periódico militar, hoje o mais antigo em todo o mundo, são devidamente apreciadas, e vê n'isso um novo e poderoso incitamento para diligenciar manter sempre, a despeito de quaisquer dificuldades, a linha de conduta e o entusiasmo profissional a que tem obedecido ininterruptamente na sua já longa vida de 73 anos. Penhoradamente reitera aqui a S. Ex.<sup>a</sup> os seus profundos e respeitosos agradecimentos.

**Tellurologie et Climatologie médicales de Macao** (Macao Station Climatique). Rapport au 4<sup>ème</sup> Congrès de Médecine tropicale de l'extrême-Orient, Batavia 1921 par le docteur ANTONIO DO NASCIMENTO LEITÃO, 2<sup>e</sup> édition en français, Macao 1921.

Por todos os motivos é este pequeno livro de molde a captar o agrado e a atenção simpática dos leitores, principalmente portugueses, visto que exalta e põe em boa luz de favorável aprêço uma das mais queridas joias do nosso estremecido património colonial.

Logo ao primeiro aspecto, este folheto se apresenta bem, por uma edição muito cuidada, enriquecida com numerosas gravuras, e estampas, com boa execução tipográfica. E ao percorrermos as suas páginas, mais nos prende a atenção, encantando-nos com a abundante cópia de dados scientificamente coligidos e apresentados sob uma forma amena e instrutiva.

Não há dúvida que um livro assim, redigido num idioma tão generalizado no mundo culto, é uma excelente obra de propaganda a favor daquela nossa preciosa, mas infelizmente até hoje mal aproveitada colónia asiática. Tanto mais que o autor, patenteando exuberantemente a cada passo uma carinhosa devoção a esse pequeno torrão para nós tão rico de tradições gloriosas e de fagueiras esperanças, vai documentando irresponsivelmente todas as suas afirmações e deixando assim demonstrada a verdade indubitável das suas conclusões, que sem contestação conferem a Macau um lugar de primeira ordem como estação climática do Mar da China,

Felicitando o autor pela sua cuidada e patriótica obra, agradece a *Revista Militar* o exemplar que lhe foi oferecido.

F. O.

---

## CRÓNICA MILITAR

### Alemanha

**Perdas durante a Grande Guerra.**—O jornal *Militar Wochenblatt*, n.º 39 de 1921, publica uma nova estatística, devida ao general von Altrock, contendo o número de mortos na guerra, completando assim a que foi publicada por esta *Revista*, em relação ao número de feridos<sup>1</sup>.

Assim, no exército de terra, o número de oficiais e equiparados mortos foram 54:901; praças de pré, 1.752:099: empregados militares, 1:555. Total: 1.808:555.

---

<sup>1</sup> V. n.º 2 da *Revista* — fevereiro de 1922.

Das tropas de côr das colónias morreram 14:000 homens. Temos assim : 1.822:555!

A marinha teve 1:079 oficiais e equiparados mortos. Praças de pré, 34:847. Total: 35:926 homens.

Pa os exércitos de terra e de mar temos portanto um total de	1.858:481
Juntando os feridos.....	4.148.075
	6.006:556
A Alemanha perdeu, pela restituição da Alsacia-Lorena.....	4.000:000
Pela diminuição da natalidade e aumento da mortandade nos civis .....	5.000:000
Redução de população pela guerra.....	15.006:556

Entre os oficiais e aspirantes a oficiais mortos e pertencentes aos *quadros activos*, nota-se ainda que: 75,3 % pertenciam à arma de infantaria; 7,4 % pertenciam à cavalaria; 8,5 % eram da artilharia de campanha; 3,0 % eram da artilharia a pé; 3,3 % eram de engenharia; 2,5 % da aviação, tropas técnicas, trens e serviços diversos.

Oficiais pertencendo à cavalaria morreram, fazendo serviço na infantaria. Muitos oficiais das diferentes armas, fazendo temporariamente serviço na aviação, morreram neste serviço, mas foram contados nas armas a que pertenciam, e por isso aparece uma fraca percentagem na aviação.

## Bulgária

**Efectivo do exército.**—Os efectivos de pé de paz para 1921-22 foram fixados em 20:000 homens, distribuidos pelas seguintes unidades :

- 8 regimentos de infantaria a 3 batalhões;
- 3 regimentos de cavalaria a 4 esquadrões;
- 8 grupos de 3 batarias de artilharia de 4 peças;
- 3 batalhões de engenharia.

Como se vê, é grande a proporção dada à arma de engenharia.

Além dos serviços auxiliares, e independentemente daquele efectivo, ha ainda a *gendarmaria* e a *guarda fiscal*, cujos efectivos se elevam a 13:000 homens.

## Espanha

**Escola Superior de Guerra.**—No mês de março p. p. os alunos da escola Superior de Guerra realizaram uma viagem de instrução à fábrica de armas de Toledo, tomando parte nessa viagem 15 alunos (capitães e tenentes) da cadeia *Indústria militar*, sendo dirigidos por dois professores daquela escola.

A viagem durou 3 dias e o transporte foi em caminho de ferro.

**Uma nova metralhadora.**—Em Corunha estão-se terminando os trabalhos para se realizarem experiências com a nova metralhadora inventada por D. Gregório Fernandez Arias. Esta arma tem 50 tubos, permitindo que se façam em um minuto 3:500 tiros, pois cada tubo faz 70 tiros nesse espaço de tempo. A abertura do cone de dispersão deste feixe de trajectórias permite bater uma zona de um quilómetro de frente, formando uma cortina de projecteis, espaçados de 20 centímetros.

A metralhadora é servida por 5 homens. A distribuição dos cartuchos é feita automaticamente pelas diversas camaras.

**O aeroplano «Badajoz».**—Seguindo o exemplo de outras provincias, também a de Badajoz mandou construir, por subscrição, um aeroplano destinado às forças militares que operam em Marrocos, e a sua entrega teve lugar no

aerodromo de Cuatro Vientos. Assistiu à cerimonia S. M. a rainha Victoria, acompanhada da princesa Salm Salm, do marquês de Bendaña e do marquês de Zarco, ajudante do rei. No acto da entrega, o alcaide de Badajoz fez um patriótico discurso, ao qual respondeu o ministro da guerra. Estavam presentes o capitão general Orozco, os comissionados de Badajoz, muitos officiaes e muito povo.

Efectuada a benção do aeroplano, S. M. a rainha abriu uma garrafa de champagne, que lançou sobre o aparelho. Seguiu-se depois um lunch.

**Reorganização dos serviços de aeronáutica militar.**—Em virtude de uma proposta do Estado Maior Central, o ministro da guerra acaba de publicar um decreto separando os dois serviços de aeronáutica militar—*aerostação e aviação*, procurando dar a este último mais desenvolvimento e autonomia.

Para tornar mais rápidas quaisquer resoluções sobre a aviação, é suprimida a Direcção da aeronáutica militar, e substituída por uma Direcção criada no Ministério da Guerra, ficando assim directamente dependendo do respectivo ministro, e com a designação de *Direcção da Aeronáutica Militar*, tendo como chefe um general, que dependerá do E. M. Central no que diz respeito aos serviços especiais e técnicos. O general director dos serviços aeronáuticos tem atribuições de inspecção e execução.

A Direcção dos serviços aeronáuticos compreenderá uma secretaria e três repartições. Esta Direcção estabelecerá a ligação de relações entre o Ministério da Guerra e a Aeronáutica Civil, o Real Aéreo Club e a Federação Aeronáutica Internacional.

**As corridas hipicas da primavera em Espanha.**—No hipódromo da *Castelhana*, em Madrid, dever-se-ão realizar as chamadas corridas da primavera nos dias 4, 7, 14, 21, 25 e 28 de maio: 1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25 e 29 de junho; e no dia 2 de julho. No primeiro dia ha 5 prémios, variando estes de 2:000 a 5.000 pesetas. Nos dois primeiros dias os prémios são destinados a corridas de pôtros. No segundo dia ha também 6 prémios, variando de 1:250 a 5:000 pesetas.

Os maiores prémios teem lugar nos 3.º e 14.º dias —prémios «Afonso XII», que são de 10:000 pesetas—e no 16.º dia também de 10.000 pesetas, e que é chamado prémio *Antivari*.

—Nos dias 11 e 18 de maio teem lugar também corridas hipicas no hipódromo de Aranjuez, havendo no 1.º dia um prémio de 15:000 pesetas para cavalos de puro sangue nacionais.

—Em Barcelona terão lugar corridas nos dias 7, 14, 21, 25 e 28 de maio e em 1, 4 e 11 de junho, havendo vários prémios, entre os quais sobressaem o «Grande Prémio Barcelona», que é de 20:000 pesetas, e um de 9:500 pesetas, «Grande *steeple-chase*».

—Nos dias 23, 25 e 27 de abril teem lugar as corridas hipicas de Sevilha.

**As Juntas Militares.**—Estas ainda manifestam de quando em quando a sua actividade e interferência nas questões militares. Agora reuniram-se em Madrid as *Juntas de Infantaria*, e resolveram expôr, em audiência, a S. M. El-Rei e ao ministro da Guerra as suas aspirações, que foram impressas e enviadas em circulares aos diversos officiaes da arma.

Eis, em síntese, o que as Juntas de Infantaria fizeram saber :

- 1.º—Que se activem as resoluções sobre a maneira como procederam os officiaes da arma no território de Melilla nos tristes successos de julho p. p.;
- 2.º—Interessar os organismos regionais e locais no seu auxilio a esse trabalho depurativo e de desafronta;
- 3.º—Pedir aos poderes públicos que dêem providências sobre as omissões nas propostas de recompensas;
- 4.º—Que apuradas as responsabilidades, se atendam as reclamações dos officiaes não incluídos nas propostas de recompensas, ou por extravio de documentos, ou por outras circunstâncias;

- 5.º—Que se tomem idênticas resoluções para os factos semelhantes passados fóra do território de Melilla;
- 6.º—Que todos os oficiais de infantaria se comprometam:
- a) A considerar-se solidários com as resoluções tomadas só pelo facto de serem oficiais de infantaria;
  - b) A renunciar à promoção por méritos de guerra;
  - c) A submeter-se ao regulamento da Junta e às resoluções da maioria, prestando o seu auxílio a qualquer camarada que sofra prejuizos;
  - d) Manter os compromissos relativos à passagem ao E. M. e Intervenção, e aqueles que passem à Guarda Civil e Carabineiros não voltem à arma, mesmo que não sejam aprovados no exame;
  - e) A não passarem à infantaria de marinha, nem mesmo em comissão;
  - f) A não trabalharem, nem directa, nem indirectamente, em fazer-se nomear de qualquer organismo da União.
- 6.º—Que as sanções por falta aos compromissos sejam as seguintes:
- a) Que perante qualquer Junta local ou regional tenha o infractor de explicar ou modificar a sua attitude;
  - b) Que perante um tribunal de honra tenha de responder o que fôr reincidente ou presista em não acatar as resoluções da União ou atentar contra ela;
  - c) Que sejam immediatamente presentes a um tribunal de honra os que faltarem às resoluções já tomadas pela União, como seja o não aceitar promoção por méritos de guerra;
  - d) Que no caso em que os oficiais da mesma patente não estejam de acordo com as resoluções do tribunal de honra, votarão em particular em relação ao acusado, mas terão de acatar a resolução da maioria absoluta dos votantes.
- 9.º—Que os professores da Academia da arma preparem os espiritos dos alunos para que, ao terminarem os cursos, sejam aderentes conscientes da União.

—As Juntas afirmam que apenas duas idéas fundamentais devem nortear o procedimento dos officiaes: o cumprimento do Dever e da Honra, e que se devem considerar sem dignidade as individualidades que põem a sua espada ao serviço de mesquinhas ambições.

Como se vê, ha nestas várias afirmações e resoluções, a par dum sentimento de elevação de character, manifestações de pouca disciplina.

## França

**Características físicas a que devem satisfazer os recrutas das diversas armas.**—Os caçadores a pé devem ter 1<sup>m</sup>,54 a 1<sup>m</sup>,70 de altura;

- os zuavos, como minimo, 1<sup>m</sup>,54;
- carros de combate, 1<sup>m</sup>,60 a 1<sup>m</sup>,80;
- sapadores-bombeiros, 1<sup>m</sup>,60 a 1<sup>m</sup>,75;
- couraceiros, 1<sup>m</sup>,70 a 1<sup>m</sup>,80 e 80 a 75 kg. de peso;
- dragões, 1<sup>m</sup>,64 a 1<sup>m</sup>,72 e 70 kg. de peso;
- caçadores de França e usares, 1<sup>m</sup>,59 a 1<sup>m</sup>,66 e 65 kg.;
- caçadores de Africa, 1<sup>m</sup>,59 a 1<sup>m</sup>,70 e 65 kg.;
- remonta, 1<sup>m</sup>,59 a 1<sup>m</sup>,80 e 65 a 75 kg. de peso;
- escola de cavalaria, 1<sup>m</sup>,59 como minimo, e 65 a 70 kg.;
- auto-metralhadoras de cavalaria, 1<sup>m</sup>,54 a 1<sup>m</sup>,75 e 75 kg.;
- artelaria de campanha hipomóvel 1<sup>m</sup>,60 a 1<sup>m</sup>,66;
- artelaria pesada hipomóvel, 1<sup>m</sup>,64 a 1<sup>m</sup>,66;
- artelaria a cavalo, 1<sup>m</sup>,66, como minimo;
- artelaria de montanha, 1<sup>m</sup>,70, como minimo;
- artelaria automóvel, 1<sup>m</sup>,60 a 1<sup>m</sup>,66;
- artelaria pesada sôbre via ferrea, 1<sup>m</sup>,66 como minimo.

A infantaria metropolitana e colonial, não tem características, nem de altura, nem de peso

**As condições de comando para a promoção.** — Aos coroneis, majores e capitães são exigidos 2 anos de comando efectivo nas tropas para se poder ascender ao posto immediato.

Recentemente foi publicado um decreto (outubro de 1921) regulando a maneira como se ha de exercer êsse comando.

— Os capitães não poderão ser promovidos ao posto immediato sem terem exercido durante aquele tempo o comando de companhias, esquadrão, bateria, grupo ciclista, grupo de metralhadoras, esquadilha.

Os majores deverão ter comandado batalhão, meio regimento, grupo de baterias, grupo de esquadilhas.

Os coroneis deverão exercer o comando de regimento, grupo de batalhões, meia brigada, infantaria ou artilharia divisionária. É considerado como comando de tropas, na metrópole ou nas colonias, o desempenho de certos cargos em operações.

Não se conta como comando de tropas o tempo passado nas escolas militares ou nos centros de instrução, como professor, instrutor, ou repetidor, exceptuando os chefes desses estabelecimentos ou centros, e os que comandem unidades destinadas á instrução nas escolas ou centros de instrução.

— Excepcionalmente, quando o interêsse do serviço o exija, pode ser contado como comando de tropas os serviços prestados nos estados maiores de artilharia, nos estados maior de engenharia, no estado maior da artilharia colonial e na aeronáutica.

Pode ser dispensado total ou parcialmente o tempo de comando aos officiais no serviço aeronáutico, no serviço geográfico, no serviço de remonta, no serviço de recrutamento e no serviço de justiça.

As medidas de excepção, não constituem um direito, devendo cada caso particular ser objecto de uma decisão ministerial.

— Aos coroneis é considerado como tempo de comando, o tempo que tenham comandado como tenentes-coroneis, interinamente, unidades correspondentes ao posto de coronel, ou unidades superiores ao posto de coronel, também com caracter de interinidade.

— Aos capitães, que por antiguidade lhe pertença a promoção ao posto immediato poderá ser reduzido ou dispensado o tempo de comando até 1924.

Em campanha, não se exige o tempo completo de comando aos officiais que sejam propostos para promoção por serviços distintos em operações.

Não se considera como tempo de comando o que decorra no desempenho de certas funções: casa militar do presidente da Republica, junto do ministro da guerra, ajudante de governadores civis, adidos militares junto das embaixadas e legações no estrangeiro, serviço de informações em Marrocos, serviços administrativos no Levante, escolas militares, ministério da guerra.

Não se considera como interrupção de comando o desempenho de certos cargos temporarios, como seja nos tribunais militares, em certas comissões, etc., visto não impossibilitarem de continuar no exercicio de comando.

Desta forma ficaram revogados os decretos e disposições relativas a êste assunto, publicados em 1907, 1910, 1911, 1912 e 1913.

## Estados Unidos

**Servico aeronáutico.** — Êste serviço, nos seus 2 ramos — *aviação* e *aerostação* — tem tomado grande desenvolvimento nos E. Unidos, considerando esta nova arma como sendo chamada a desempenhar, numa futura guerra, um papel importante.

A *aviação*, compreende 6 grupos, estando 3 nos E. Unidos, constituindo uma brigada, e os outros 3 grupos estão respectivamente no Panamá, nas ilhas de Hawai e Manilha.

Actualmente ha em serviço 700 aviões militares, formando 35 esquadilhas.

A *aerostação*, compreende 10 companhias de balões, estando 7 nos E. Unidos. Os dirigiveis formam 6 companhias. Há ainda um grupo mixto, es-

tacionado em St. Antonio (Texas), e que compreende 2 companhias de balões e 2 companhias de dirigíveis.

Todo o serviço aeronáutico tem como director um major-general (g. Mason Patrik), o qual tem como adjunto um brigadeiro-general (Br. Gen. Mitchell). O efectivo é de 1.514 oficiais (de tenente a coronel) e 16.000 praças; mas actualmente estes efectivos não estão completos, faltando 559 oficiais e 8.840 praças.

Ha 164 alunos-pilotos, que estão praticando nas diversas escolas, de que já nos ocupamos<sup>1</sup>.

**A artilharia ligeira de campanha.**—A comissão encarregada de fixar os tipos desta artilharia assentou em que se deve empregar:

a) Uma peça de 75 com um sector vertical de tiro de  $-5^{\circ}$  a  $+80^{\circ}$  e com sector horizontal de  $360^{\circ}$ , lançando um projectil de 7 kg. e com a velocidade de  $665^m$  e um alcance de 10 km., com a carga normal e de 14 km. com carga reforçada;

b) Um obus de 105, com sector vertical de tiro de  $-5^{\circ}$  a  $+65^{\circ}$  e com sector horizontal de  $360^{\circ}$ , lançando um projectil de  $13^{kg,5}$  a 15 kg. e com o alcance de 14 km.

Os reparos, M/1921, pesam respectivamente 1.790 kg. (viatura-peça) e 1.900 kg. (viatura-peça) com a peça de 75 e obus de 105.

A peça de 75 M/1920 tem 42 calibres de comprimento e pesa 430 kg. A peça em bateria pesa 1.270 kg.

O obus M/1920 tem 22 calibres de comprimento e o cano é de aço cromado, com obturador de cunha. Este obus pesa perto de 500 kg. Em bateria pesa 1.360 kg.

## Inglaterra

**Caminhos de ferro de campanha.**—No campo de Aldershot existe uma companhia de sapadores de caminho de ferro. Os voluntarios, que se alistam nesta companhia, servem um periodo de 3 anos, durante os quais recebem uma instrução militar reduzida e uma instrução técnica cuidada.

Terminados os 3 anos de *serviço activo*, passam os homens à *reserva*, que dura 9 anos, indo então prestar serviço nas diversas Companhias de caminhos de ferro.

Com estes homens organizam-se um certo número de companhias de sapadores de caminho de ferro, fazendo parte da *Special Reserve*. Quando tenha lugar a mobilização, são estas companhias chamadas a fazer a exp. oração militar dos Caminhos de ferro de campanha (*Railway operating Department*).

—Durante a última guerra, as companhias de caminho de ferro passaram a ser fiscalizadas e subvencionadas pelo governo, tendo-se organizado uma «Comissão executiva dos caminhos de ferro» (*Railway Executive Committee*), constituída pelos directores das companhias e pelo ministro do comércio (*President of the Board of Trade*), que é o presidente da comissão. Era a esta Comissão que o director dos transportes (*Director of Movements*) do Ministério da guerra se dirigia, quando precisava de efectuar transportes militares. Esta comissão entendia-se com as Companhias, regulando, de acordo com elas, os pormenores da execução e estabelecendo o *plano de transportes*, que enviava ao Ministério da Guerra. A comissão era assim a intermediária entre as companhias e o Ministério da Guerra.

## Romenia

**Organização das divisões de caçadores.**—Além das 21 divisões orgânicas, grupadas em 7 corpos de exército, o exército romeno tem grupadas as

<sup>1</sup> N.ºs 6 e 7 da *Revista Militar*—junho—julho de 1921.



unidades de caçadores, formando 2 divisões permanentes, e 1 brigada de caçadores de montanha. Ha ainda 4 regimentos de guardas de fronteira, constituindo um comando especial. O estado maior romeno estudava a criação de uma 3.<sup>a</sup> divisão de caçadores.

As 3 divisões, serão a 4 regimentos cada uma, e terão a sua artilharia própria, além de uma brigada independente.

Ultimamente a brigada de montanha, que compreendia 2 regimentos a 3 batalhões, passou a constituir uma divisão de caçadores de montanha com 3 regimentos, tendo esta divisão 3 grupos de baterias de artilharia de 75 de montanha e 1 regimento de obuses de montanha.

## Diversos

**Recenseamento da população da Russia**—Segundo o recenseamento realizado em 1921, a população da Russia, compreendendo a Ukrania, o Caucaso e o Turkestão, é de 130.707.600 habitantes, assim discriminados:

População urbana: 21.252.000 (16,2 %);

População rural: 109.455.000 (83,8 %).

O recenseamento de 1920 acusava:

População urbana: 22.000.000;

População rural: 114.000.000.

Vê-se que é na população rural que tem havido decrescimento de população, enquanto que houve um pequeno aumento na população urbana.

**Melilla.** — Esta praça espanhola, que mais uma vez se notabilizou, pelos repetidos ataques contra ela dirigidos pelos mouros, é a mais antiga que os espanhoes tem na costa marroquina. Está situada num promontorio de rochas na costa oriental da península das Três-Forcas.

Durante muito tempo foi um presidio militar, e por isso apenas continha os presidiarios, a guarnição e alguns comerciantes. A parte mais antiga e que está cercada de muralhas, está construída num esporão que domina o mar, tendo uma altitude de 32<sup>m</sup>, tendo apenas duas portas: a do sul, que é a de St.<sup>a</sup>-Barbara, e a de oeste, a Porta da Marinha.

Novas construções se tem feito fóra das muralhas, com ruas muito regulares e com um jardim ao centro *El Paseo*. Este bairro é limitado ao sul por uma ribeira, pouco caudalosa, e que se chama o Rio do Ouro, e é a parte mais populosa, contando uns 6.000 habitantes.

Quasi todos os estabelecimentos militares estão dentro da praça. O porto, ao sul do promontorio, é pouco profundo, e só agora se estão realizando trabalhos importantes para permitir fundeadouro a navios de maior caládo. A uma distância de 3 km. do núcleo central, estão dispostos sôbre uma semi-circunferência uma série de redutos e fortes, destinados a proteger a povoação de um ataque dos rifenhos.

A uns 3 km. ao sul de Melilla, existe uma faixa de terra, constituindo um istmo, e separando do mar, uma laguna interior, a que os espanhoes chamam *Mar Chica*, que comunicava com o mar por uma abertura chamada *Bocana*, e que tem 5 a 6 km. de largura e uns 20 km. de comprimento.

Melilla está dominada por uma série de alturas, a 5 e 8 km.

# CRÓNICA MARÍTIMA

## Alemanha

**Levantamento marítimo.**—A marinha mercante alemã restabelece-se com prodigiosa rapidez. O porto de Hamburgo atingiu já o movimento mensal de um milhão de toneladas, comparado com um milhão e trezentas mil, antes da guerra. A actividade nos seus estaleiros cresce com o mesmo método; a frota mercante, constituída por navios, na sua grande maioria, modernos e aperfeiçoados, portanto mais económicos no seu exercício, estará ainda por mais este motivo nas melhores condições para a luta da concorrência. Está projectada a construção de grandes transatlânticos rápidos, os quais, em caso de guerra, poderão servir de excelentes cruzadores auxiliares e de porta-aéreos. Que a Alemanha procura ainda mais uma vez o seu futuro sobre o mar, é o parecer de testemunhas que recentemente a têm visitado.

A crise de fretes tem tido também na Alemanha uma repercussão considerável, mas a situação é ali mais favorável ao desenvolvimento da marinha mercante, do que noutros países, porque o custo de exercício é muito menor, devido, entre outras causas, à depreciação da moeda.

**Transformação de navios de guerra.**—Enquanto nos E. U. da América as opiniões se dividem sobre a vantagem de transformar em mercantes os navios capitais, que o acôrdo de Washington obriga a desarmar, a Alemanha, forçada pelas disposições do tratado de Versailles, a dispôr de grande parte da sua tonelagem de guerra, procurou imediatamente meios de a utilizar para fins comerciais, e encontrou uma solução favorável, de que resultou a transformação de vários cruzadores em navios de carga, que actualmente estão prestando bom serviço.

Ainda a Alemanha se especializou, pela necessidade, em dismantelar navios, para aproveitar a sucata; a Inglaterra, a Rússia e a França estão negociando com estaleiros alemães neste sentido. Diz-se que a Inglaterra contratou na Alemanha a destruição de 6 couraçados antigos, de 8 cruzadores e de 12 destroyers, de que lhe resultará um ganho líquido de 40 sh. por tonelada, ao passo que, sendo o trabalho feito em Inglaterra, a sucata produzida não chegaria para cobrir as despesas.

## Estados Unidos

**O orçamento e a redução das despesas.**—Apesar da redução dos armamentos, acordada em Washington e já ratificada pelo Senado, não podem esperar-se imediatamente grandes reduções no orçamento da marinha. A redução no número dos navios, a suspensão da construção de 13 couraçados e o desarmamento de outros tantos mais antigos, produzirão uma economia de 40 milhões de libras, a que haverá a acrescentar outros 40 milhões que estavam consignados a construções projectadas e que já se não efectivam. Mas estas reduções não influem praticamente sobre o custo actual da marinha, pois que o orçamento para o ano fiscal futuro, excede em 2 milhões o anterior.

As perguntas sobre quais as vantagens que resultam para o contribuinte do acôrdo de Washington, o Ministro da Marinha responde que, quando o orçamento foi elaborado, atingia a soma tremenda de 134 milhões de libras. e que uma redução de 49 milhões, fazendo-o descer a 85, representa o primeiro fruto do tratado.

O partido das economias, no Congresso, exige, porém, mais reduções, principalmente no pessoal. O Ministro, conquanto conceda que é possível

continuar a reduzir o número dos oficiais, julga impossível reduzir o pessoal inferior, a menos do que os actuais 106 000 homens, que são o mínimo indispensável para dar aos navios, que possuem valor militar, 80 % das guarnições em pessoal treinado. É, porém, de esperar que o Congresso não aceite este número.

**Propulsão Diesel-Eléctrica.**—Fez as suas experiências o primeiro navio americano de alto mar, dotado do sistema de propulsão Diesel-eléctrica. É um navio de 2.568 toneladas, destinado à carreira New York-Havana, o qual, tendo a princípio motores Diesel, foi ultimamente transformado. A instalação eléctrica para a propulsão consta de dois geradores de 350 kw., cada um deles movido por um motor Diesel de 4 cilindros, a dois tempos; a potência motora é fornecida por um motor eléctrico de dupla armadura e 850 cavalos, ligado directamente ao hélice, e destinado a imprimir uma velocidade de 9 ou 10 nós ao navio.

**Bases navais no Pacífico.**—O exame do tratado de Washington (art. 19) mostra que uma larga faixa do Pacífico ficou praticamente neutralizada, pelo acôrdo relativo à fortificação das ilhas.

A América concordou em não continuar as obras defensivas nos seus territórios insulares, para Oeste das ilhas Sandwich, ao mesmo tempo que o Japão se comprometeu a cessar a construção de baterias e portos militares nas ilhas distantes do seu Império, e o Império Britânico a não criar quaisquer fortificações novas no Pacífico, excepto nos pontos adjacentes às costas do Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Tal é, em resumo, o acordo realizado depois de demoradas e por vezes difíceis negociações.

O Japão, ao que parece, pretendia isentar algumas das suas ilhas, em particular as Bonins, e as Liu-Kiu, por estarem tão perto das suas costas, que quasi representam uma linha interior de defesa. Note-se que o acôrdo não obriga a destruir as fortificações feitas; apenas exige a conservação do *statu quo* à data da assinatura.

O governo americano declarou que, a não se manter o *statu quo*, não lhe restava outra alternativa senão fortificar as Filipinas e outras ilhas do Pacífico ocidental, em larga escala, procedimento que colocaria a armada americana a distância eficaz de ataque ao Japão, contingência que este desejava evitar. Este argumento parece ter posto termo à questão, porque o Japão não tornou a fazer objecções à clausula da fortificação.

Na discussão feita no Senado Americano fez-se alusão à vantagem que resulta para a Gran Bretanha da exclusão de Singapura do pacto da não fortificação. Uma grande base naval neste ponto permitiria à armada britânica dominar as aguas do Extremo Oriente, e especialmente aquelas áreas de que a marinha americana fica excluída, exactamente pela falta de bases. Mas, segundo declarações do Primeiro Ministro Australiano, o Império Britânico teria decidido estabelecer uma base no Extremo Oriente, mas não em Singapura. Um jornal japonês, o «Mainichi», informa que a grande base naval britânica seria na baía de Geelvink, mas esquece que este porto está situado na Nova Guiné Holandesa.

O «Naval & Military Record», comentando a questão das bases diz: «Naquele oceano, em que ha distâncias enormes, as bases fixas teriam, sem dúvida uma parte importante a desempenhar na guerra, mas não ha nada na história naval que justifique a suposição de que um grande porto, completamente apetrechado e bem defendido, dentro da zona de operações, seja um factor indispensável para conduzir uma campanha com êxito. É um facto significativo que, em todas as guerras navais dos tempos modernos, a armada vitoriosa improvisou a sua base principal de guerra, ao passo que o partido vencido operou invariavelmente de uma fortaleza quasi inexpugnável, e dotada de todas as facilidades. Se os delegados de Washington estivessem mais familiarizados com a história naval, é para duvidar se teriam gasto tanto tempo em discutir uma questão que, no fim de contas, viria a ser de importância secundária no caso de uma guerra no Pacífico».

## França

**Política Mediterrânea.**—Se a imprensa francesa está bem informada, teria sido concluído um tratado naval defensivo entre a Itália e Espanha, com o fim de assegurar o predomínio destas duas potências no Mediterrâneo Ocidental, o que seria, por assim dizer, a réplica às várias declarações de ministros franceses sobre a necessidade, para a França, de assegurar o domínio do Mediterrâneo Ocidental, contra todas as pretensões estranhas.

Não seria de surpreender tal facto, pois que jornais italianos semi-officiais tem advogado esta mesma politica, em termos nada amigaveis para a França, e, por outro lado, tem sido acirrado em Espanha o sentimento anti-francês, a propósito de Marrocos.

Em França reconhece-se no seu valor o perigo que poderia representar para as comunicações entre a França e a Argélia e Tunisia a presença de bases submarinas e aéreas, de um lado, na Sardenha, do outro, nas Baleares.

**Política submarina.**—O relator do orçamento da marinha, no Senado, declarou que a comissão é unanimemente de opinião que os submarinos deverão ter um papel preponderante na marinha francesa futura. O governo tinha informado a comissão de que, depois da Conferência de Washington, mantinha inteira liberdade, relativamente à construção de navios ligeiros e de submarinos. A comissão propõe a construção de 12 submarinos de 1.100 toneladas, com combustível para 30 dias e um raio de acção em cruzeiro, de 7.000 milhas.

**Programa Naval.**—A demora em pôr em execução o novo programa de construções, demora que é uma consequência da crise ministerial, causa um descontentamento geral. Demoras, alterações e melhoramentos são a regra em França, sempre que se trata de executar um programa; mas nunca, no dizer do correspondente francês do «Naval & Military Record», um programa produziu uma tão forte torrente de eloquência e de literatura, como o actual, o qual, tendo sido adoptado em 1919, foi sucessivamente melhorado e amplificado pelos ministros Leygues, Landry e Guisthau, relatado por meia duzia de talentosos deputados e por outros tantos senadores, e está ainda passando pelo mesmo processo de aperfeiçoamento, às mãos do actual ministro, M. Raiberti.

**A artilharia e os aéreos na defesa da costa.**—A importância que possui um calibre superior ficou demonstrada nos combates de Dogger Bank e das ilhas Malvinas, em que o adversário que possuía armamento de calibre superior esteve em condições de destruir o outro a distâncias a que o tiro deste era quasi inofensivo; mas, desde que o calibre foi limitado em Washington, a superioridade só pode obter-se pelo alcance superior em igualdade de calibre: melhor pólvora, melhores projecteis, peças mais compridas e pesadas. Mas, acima de tudo, hoje, em França, considera-se que o avião de bombardeamento é a arma mais eficaz e a mais barata para os bombardeamentos costeiros.

Em discussões recentes, quanto à parte que deve caber, na defesa costeira, aos serviços aéreos e aos de artilharia, os partidários do esforço aéreo são os que ganham terreno; e tão confiados estão na supremacia futura do factor aéreo, que consideram já a artilharia, para este fim, como antiquada. Os super-canhões são limitados no seu alcance, e no peso e poder de destruição dos seus projecteis, ao passo que não existe, por assim dizer limite para o alcance e capacidade destruidora dos aparelhos pesados de bombardeamento, especialmente desde que os progressos da quimica aumentam tão terrivelmente o efeito mortifero das bombas.

**Cruzadores auxiliares.**—A França esforça-se por possuir grandes e rápidos paquetes, que, não só mantenham o prestígio da bandeira tricolôr no Atlântico, mas possam ser utilizados como cruzadores auxiliares e porta-aéreos em tempo de guerra. Nos circulos navais, onde se estudam cuidadosamente as lições da Grande Guerra, os paquetes ultra-rápidos, de 26 ou 27

nós, consideram-se como a forma segura e económica de acrescentar o poder marítimo da França, pois que, nos futuros conflitos, a marinha mercante entrará na refrega ainda em maior escala do que na última guerra; e isto é particularmente verdadeiro ao tratar-se de grandes nações coloniais, dependentes das suas possessões de ultramar para os seus reabastecimentos e reforços.

### **Inglaterra**

**O torpedo aéreo.**—Depois da guerra, tem continuado as experiências com torpedo-planos, e a situação actual permite prever que o torpedo lançado por aéreos é uma arma a ter em conta no futuro da guerra naval. Em recentes experiências, cinco, em cada oito torpedos lançados, atingiram o alvo, facto este que, como dizia há pouco Mr. Handley Page, «mostrou que em parte se pode dizer que passou a era do navio capital», e que, portanto, há toda a razão para louvar a Inglaterra, por ter tomado uma decisão prudente em Washington, concordando em abandonar muitos dos seus navios capitais, porque com isso «não perdeu grande cousa no ponto de vista da sua segurança».

**Defesa contra os ataques aéreos.**—O almirante Bacon, que foi durante três anos de guerra o comandante da "Dover Patrol", pugna hoje pelo engrandecimento da frota de porta-aéreos inglesa, por a considerar a defesa mais segura contra os ataques traiçoeiros da Alemanha. Segundo o almirante Bacon, este país, limitado no seu exército e falto de marinha, pode tentar ganhar a sua antiga posição militar por meio do *poder aéreo*; traça um quadro alarmante, mas que nada tem de fantasista, do dia em que 4 ou 5 mil aparelhos alemães, construídos em segredo, aparecerão sobre as cidades inglesas, lançando gases mortíferos e criando tanto pânico e devastação, que obriguem a um pedido de paz a todo preço. «Com os nossos porta-aéreos», diz o almirante Bacon, «podemos lançar um contra-ataque, de um ou mais pontos, perto da costa alemã, por forma a trazer a dentro do raio de acção dos aparelhos muitas das cidades alemãs, incluindo Berlim.

«A falta de uma força aérea apropriada, incluindo os porta-aéreos, expõe Inglaterra a um grave perigo; ao contrário, a posse de uma tal força constituirá uma grande garantia contra a invasão aérea.»

**Reconstrução de navios.**—Fixada em Washington a força numérica das principais marinhas, durante um determinado período, nascerá naturalmente a tendência entre as potências interessadas, para dar aos seus navios o máximo grau de eficiência, realizando melhoramentos nos já construídos. Pelo acôrdo de Washington, nenhum navio capital, ou porta-aéreos, pode ser reconstruído, a não ser para melhorar a sua defesa contra o ataque aéreo ou submarino, e nenhuma alteração pode ser feita no couraçamento lateral, ou no calibre ou número do armamento principal; mas não está explícito se esta proibição se estende aos aparelhos motores, ou se, pelo contrário, será permitido transformar um navio que queima carvão, para passar a queimar petróleo. Esta questão que já hoje pouco interessa à Inglaterra, cujos navios na sua quasi totalidade queimam petróleo, é importante para os E. U. America e para o Japão. Efectivamente, seis dos couraçados que os E. U. America devem conservar queimam carvão, facto que os torna incapazes para a guerra no Pacifico, e todos os navios japoneses queimam igualmente carvão. Dadas as vantagens militares que oferece o combustível liquido, é de esperar uma larga reconstrução nestes dois últimos países.

**Os oficiais no serviço dos submarinos.**—O Almirantado Britânico, tendo examinado as exigências futuras do serviço de submarinos, reconheceu que exige uma maior proporção de tenentes novos, do que de tenentes antigos e de capitães-tenentes, e que, por consequência, um certo número daqueles oficiais que entram no serviço de submarinos, deve voltar, mais

cêdo, ou mais tarde, ao serviço geral. Os oficiais serão nomeados para os submarinos por três ânos, regressando em seguida, quer de forma temporária, quer definitiva, ao serviço geral. Antes de regressarem ao serviço geral, os oficiais poderão escolher especializar-se em submarinos, ou em artilharia, torpedos, navegação, etc. Os que forem voluntários, e forem escolhidos para o serviço dos submarinos, ficarão definitivamente adstritos a este serviço, e, depois de um ano no serviço geral, voltarão ao serviço submarino, sendo considerados a partir de então como especializados, só voltando ao serviço geral nas mesmas condições que os outros especialistas, isto é, em consequência de promoção, a pedido, por incapacidade física, mau comportamento, ou excesso de idade. Contudo, os oficiais especializados em submarinos, com oito anos de antiguidade como tenentes, continuam, como actualmente, a ser mandados dois anos a prestar serviços nos grandes navios de superfície, para regressarem depois ao serviço submarino.

O Almirantado faz notar que o serviço nos submarinos constitui um excelente treino para os jovens oficiais que desejem mais tarde especializar-se, e é uma boa preparação para o serviço nos destroyers, ao voltarem para o serviço geral.

### Diversos

**Porta-aéreos.**—Os porta-aéreos parecem gozar de grande favor actualmente, junto das autoridades em estratégia naval. Seguindo-se à decisão americana de converter dois dos cruzadores de batalha, ainda em construção, em porta-aviões, aparece a informação de que o Japão vai adaptar ao mesmo fim os cruzadores "Amagi" e "Akagi".

**Conf. rência submarina.**—Consta que vários govêrnos foram já sondados pelo govêrno americano quanto às suas disposições para tomarem parte em uma conferência para resolver sobre a limitação dos submarinos, em que, como é sabido, se não chegou a acôrdo em Washington.

O alvitre para uma tal conferência parece ter partido dos delegados italianos à Conferência de Washington, os quais afirmaram que havia nações, não representadas na Conferência, que, tendo submarinos construídos, ou em projecto, poderiam, com uma despesa relativamente pequena, dotar as suas marinhas com a tonelagem suficiente para ameaçar a segurança de potências que assinavam o tratado. Assim, era compreensível que um dos pequenos Estados do Mediterrâneo, com o dispêndio de apenas 12,5 milhões de libras, construísse 50.000 toneladas de submarinos, que lhe permitiriam assegurar o contróllo do Mediterrâneo.

B. S.

---

## BIBLIOGRAFIA

### I — LIVROS

#### França

- 1 *Batailles (les) de Champagne. Un guide. Un panorama. Une histoire.*— Paris, impr. J. Cussac. Clermont—Ferrand, Michelin et C<sup>ie</sup>, editeurs propriétaires. 1921. (7 octobre.) In-8, 64 p. (Ministère de l'instruction publique.) 2 fr. 50
- 2 BOURDEAU (colonel E.). — *Campagnes modernes, F. 3: l'Épopée impériale* (1804-1815); deuxième partie avec un atlas de 77 croquis.—Limoges, impr. libr. éditeurs Charles-Lavauzelle et C<sup>ie</sup>. Paris, libr. de la même maison, 124, boulevard Saint Germain. 191. In-8, 695 p. et atlas. 30 fr.

- 3 IHUCHER (lieutenant colonel). *Troisième conférence d'histoire 1870. Spichereu.* — Limoges, impr. — libr. éditeur Charles Lavauzelle e C<sup>ie</sup>. Paris, libr. de la même maison, 124, boulevard Saint-Germain 1921. In-8, 60 p. avec croquis.
- 4 *Instruction du 1.<sup>er</sup> juillet 1921 pour l'admission à l'école de guerre en 1922 et sujets de compositions écrites des concours de 1920 e 1921.* — Limoges impr — libr. — éditeurs Charles-Lavauzelle et C.<sup>ie</sup> Paris, 1921 libr. de la même maison, 124, boulevard Saint-Germain. 1921. In-8, 124 p. 2 fr. 50

### Inglaterra

- 1 KNOX (Maj.-Gen Sir A.) *With the Russian Army. 1914-1917.* Being chiefly Extracts from the Diary of a Military Attaché. In 2 vols. 8vo, pp. 368; 388. *Hutchinson* 36/
- 2 MACBETH (R. G.) *Policing the Plains* Being the Real-Life Record of the Famous Royal North-West Mounted Police 8vo, pp. 329 *Hodder & S.* 1:1
- 3 PARROTT (Sir E.) *The Path of Glory.* Heroic Stories of the Great War. Cr 8vo, pp. 304. *The Nelson.* 5/
- 4 PRATT (E. A.) *British Railways and the Great War.* Organisation, Efforts, Difficulties, and Achievements. Vols. 1 and 2. Royal 8vo, pp. 534; 680 *Selwyn & B.* per set 42/
- 5 SHAKESPEAR (Lieut.-Col.) *The Thirty-Fourth Division. 1915-1918.* The Story of its Career from Ripon to the Rhine. 8vo, pp. 336. *Wetherby* 12/6
- 6 UNDERHILL (F. P.) *Lethal War Gases.* Folio, pp. 309. *Oxf. P.* 63/  
*War list of the University of Cambridge. 1914-1918.* Edited by G. V. Carey. 8vo, pp. 616. *Cambs. P.* 20/

### PERIÓDICOS — II

#### Portugal

- 1 *O Instituto*, n.º 1 de Janeiro de 1922. Boletim do Instituto. Importância do estudo da patogenia da hipotensão arterial no tratamento racional dos doentes em estado de shock. Terras de Odiana. Etc.
- 2 *O Oriente Português*, n.ºs 5 e 6 de Maio e Junho de 1920. Um desembargador da Relação de Gôa. O governo representativo e os ideais democráticos na antiga Índia. Etc.

#### Brasil

- 1 *Revista de Medicina e Higiene Militar*, n.º de Janeiro de 1922. Editorial. Tenente-coronel Dr. João Moniz Barreto de Aragão. Prophylaxia da Meningite Cerebro-Espinhal Epidemica no Exercito. Etc.
- 2 *Revista dos Militares*, n.ºs 139-140 de Janeiro e Fevereiro de 1922. Editorial — Grandeza da nossa servidão. A Missão Francesa. Etc.
- 3 *O Tiro de Guerra*, n.º 11 de Fevereiro de 1922. 24 de Fevereiro. Tiro de guerra de Boa Vista do Erechin. O juramento à bandeira.

#### Colombia

- 1 *Memorial del Estado Mayor del Ejército de Colombia*, n.º 114 de Dezembro de 1921. Instrucción de compañía. Batalla de Bomboná. Etc.

#### Cuba

- 2 *Boletín del Ejército*, n.º 71 de Janeiro de 1922. El nuevo canon de 16 pulgadas. En esencia, no hay modificaciones. La guerra futura. Etc. N.º de Fevereiro. La Jerarquía. Sables curvos y rectos. Etc.

## Espanha

- 1 *Memorial de Artilleria*, n.º de Fevereiro de 1922. El desastre de 1798. (Perdida de la Isla de Menorca). Artilleria pesada de campaña y de posición. — Procedimiento de circunstancias para hallar el valor del angulo de tiro. Etc.  
N.º de Março. Corrección de la altura de explosión por el numero de choques en las baterias ligeras de campana. El viento balístico. Tarrado o contraste de los lotes de municiones. Etc.
- 2 *Memorial de Caballeria*, n.º 70 de Abril de 1922. La fotografia en los reconocimientos. Caballeria y Artilleria: Un punto de nuestro Reglamento tactico. Sobre cria caballar. Etc.  
N.º de Maio. S. A. R. Don Fernando Maria da Baviera, general de brigada. El homenaje al soldado de Cazadores de Alcántara, Antonio Serrano. Etc.
- 3 *Memorial de Infanteria*, n.º 121 de Fevereiro de 1922. Unas palavras de actualidade. El servicio de armamento. Métodes de instrucción actuales del ejército francés de mar y tierra. Etc.  
N.º de Março. El enlace de la Infanteria y la Artilleria. La actual doctrina francesa del fuego de fusileria comparada com la del Reglamento de tiro de 1905. Los fenómenos sonoros del tiro. Zonas de seguridad ofrecidas por el tiro de la artilleria. Etc.  
N.º de Abril. La actual doctrina francesa del fuego de fusileria comparada com la del Reglamento de tiro de 1905. Etc.

## França

- 1 *La Revue d'Infanterie*, n.º 355 de Abril de 1922. Quelques réflexions sur l'infanterie. Etude sur l'emploi des chars de combat. Etc.
- 2 *Revue Militaire Générale*, n.º 3 de Março de 1922. Au sujet de l'offensive de mars 1918. La refonte des règlements et notre doctrine de guerre. Un principe—Un procédé. Etc.  
N.º de Abril. L'armée qu'il nous faut. Tessé a-t-il trahi Louis XIV en 1707. Etc.

## Italia

- 1 *Rivista de Artiglieria e Genio*, n.º de janeiro-fevereiro de 1922. Medaglia d'oro al valor militare. Alcune applicazioni sui parametri complementari della balistica razionale. Il riordinamento dell'artiglieria italiana. Etc.

## Salvador

- 1 *Boletín del Ministerio de Guerra*, n.º 83 de Novembro de 1921. Ordenes Generales Importantes. Acuerdos del Ministerio de Guerra y Marina. Higiene Militar. Etc.

## Suissa

- 1 *Revue Militaire Suisse*. n.º 3 de Março de 1922. À la recherche d'une nouvelle discipline. Quelques remarques intéressant la préparation à la guerre et la mise en œuvre de la Batterie et du Groupe. Du recours aux armes.  
N.º de Abril. La démocratisation de l'armée. Notre nouveau règlement de pontonniers. Etc.

## Uruguay

- 1 *Alerta!* n.º 10 de Janeiro de 1922. Mision del Instructor. Voces de estímulo. Conversaciones sobre artilleria. Etc.

---

Mantendo as tradições deste jornal, a direcção declina nos autores a responsabilidade das doutrinas expostas nos respectivos artigos.

---