

# OS CARROS DE COMBATE EM OPERAÇÕES DE MONTANHA

Cap. ROBERT J. MOORE

Traduzido do "Armored Cavalry Journal" pelo "Memorial del Ejército de Chile"; reproduzido pela "Revista Militar" da Argentina de novembro de 1931 e traduzido desta data vênica pelo Ten.-Cel. FLORIANO MÖLLER.



AS operações de montanha, o reduzido espaço onde podem atuar os carros de combate, limita o seu emprego, numericamente. Seria

descabido ter uma Divisão Blindada estendida ao longo de uma estrada de montanha, combatendo numa frente de um ou dois carros. O melhor resultado é quase sempre proporcionado pelo emprego de uma só companhia de carros de combate num caminho ou estrada, acompanhada dos elementos das demais armas à sua disposição. Esse agrupamento permite bom controle tático e administrativo e conta com o número de carros suficientes para a maioria das circunstâncias.

Em zonas montanhosas não se atribuirá aos carros o papel ofensivo ou defensivo preponderante, mas sim, este corresponderá à infantaria, apoiada pelos carros. Esse apoio, quando se apresentar oportunidade, poderá ser de qualquer ordem, inclusive de os carros poderem se converter na força principal de ataque a objetivos limitados; mas, a infantaria deve estar sempre disposta a combater sozinho quando o terreno difícil retarde ou detenha temporariamente a progressão dos carros de combate. Por exemplo, a infantaria poderá ter que apoderar-se de uma cabeça de ponte através de grandes obstáculos e só então a Engenharia po-

derá estabelecer um meio de passagem para os carros.

As montanhas oferecem uma grande variedade de obstáculos naturais e, por sua vez numerosos locais que permitem preparar obstáculos artificiais, de modo a restringir ainda mais o deslocamento das unidades. O Ten.-Cel. Madden, Cmt. das forças blindadas à disposição da 10ª Divisão de Montanha durante o ataque ao Monte Belvedere, na Itália, escreveu: "Como de costume, os carros de combate se viram retardados pelas minas e destruições". Isto exige um amplo emprego de tropas de engenharia e, uma vez que as necessidades da divisão são sempre grandes, é aconselhável que se obtenham unidades do Corpo de Exército.

O 760º BCC operou durante dois meses do ano de 1944, com uma companhia de engenharia do 19º Regimento de Engenharia, à sua disposição; essa companhia foi repartida de modo que cada pelotão acompanhasse cada uma das cias. de carros médios. Os elementos de engenharia foram assim distribuídos, porque o BCC tinha três companhias de carros médios à disposição dos diferentes Grupamentos Táticos, ficando o Comando e a Cia. de carros leves à disposição da Divisão. As companhias de carros médios deixaram seu "tankdozer" à disposição do respectivo pelotão de engenharia, com o que se

aumentou bastante a eficiência deste e proporcionou ligação direta pelo rádio. Este dispositivo acelerou materialmente a progressão das companhias de carros de combate e permitiu um apoio mais eficiente à infantaria.

A maior parte dos trabalhos de engenharia que permitam o avanço das forças blindadas, redundará também em benefício dos transportes de suprimentos. Por outro lado, o deslocamento de grande número de carros de combate pelas estradas de montanha, em geral estreitas e de fraco revestimento, as deteriora de tal modo, que impedem a circulação das viaturas sobre rodas.

• •

Durante a 2ª Grande Guerra, os alemães surpreendiam-se continuamente de que os carros de combate americanos pudessem andar por certos lugares considerados inacessíveis. A conseqüente falha em prever e preparar defesas adequadas nesses locais, lhes custou menos, uma grande derrota quando o General Patton efetuou sua clássica penetração pelos bosques Eifel, além de outros desastres menores e de caráter local em outros pontos.

Como exemplo notável, podemos citar o combate para a posse de Terracina, durante a "marcha sobre Roma", efetuada pelo 5º Exército. Nessa região, as montanhas se aproximam do mar e formam uma alcantilada escarpa de 200 metros de altura na extremidade oriental da cidade. No setor americano, a estrada que vinha de leste, estava cortada na rocha. No cume do Monte Teodorica, dominando o mar, está o Palazzino Teodorica, utilizado como posto de observação pela artilharia inimiga e, elevando-se mais além desse monte, estendiam-se montanhas cada vez mais elevadas.

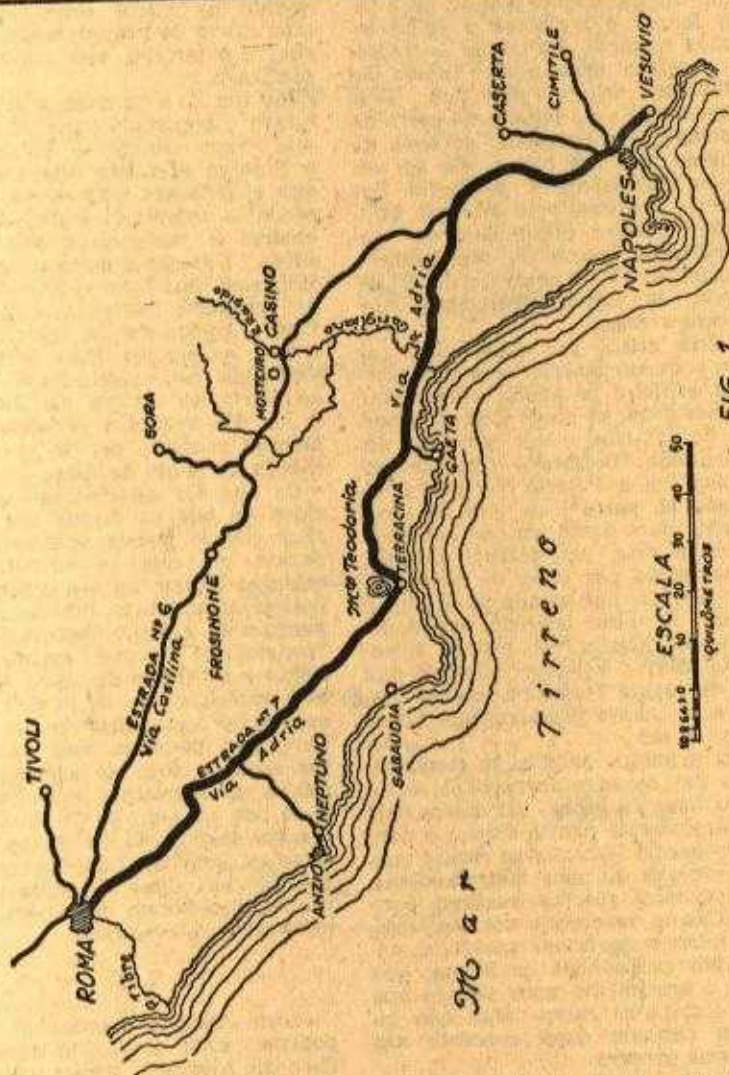
A uns 32km a Noroeste de Terracina se encontrava a extremidade meridional da cabeça de praia de Anzio e os alemães haviam decidido resistir na região do Monte Teodorica, com o objetivo de im-

pedir que o grosso do 5º Exército se unisse às forças de Anzio. Para isso, criaram uma profunda cratera na estrada, num ponto em que era impossível aos carros de combate desbordarem-na pelos lados e a dominaram poderosamente pelo fogo. Um forte elemento de infantaria foi localizado em Teodorica e nas colinas circunvizinhas e, assim aguardaram nossa chegada.

A infantaria e os carros de combate atingiram o local da obstrução da estrada às 13,00 horas de 22 de maio de 1944. Desde a tarde anterior, o inimigo não disparava um só tiro. Mas, quando um numeroso grupo de guarnições de carros, infantes e elementos de engenharia se achavam reunidos diante da cratera para verem o que se poderia fazer, o inimigo abriu fogo. Ao amanhecer do dia seguinte verificou-se que a estrada estava dominada por franco-atiradores, os quais se estendiam pelos montes vizinhos, numa extensão de 3.000 metros mais à retaguarda. Do outro lado da estrada estava o mar.

Durante o dia 22 foram feitos intentos para tapar a brecha, mas sem nenhum resultado, sendo inutilizados dois carros que procuravam proteger a ação dos elementos de engenharia na limpeza da estrada, a qual ficou ainda mais obstruída. Na manhã de 23 foram rechassados dois vigorosos ataques de nossa infantaria contra Teodorica.

Entretanto, o Ten.-Cel. Svet, do 48º Batalhão de Engenharia de Combate, descobriu um trecho da Via Appia Antica, que conduzia à parte mais elevada de Teodorica. Como os antigos romanos não dispunham de dinamite, consideravam mais fácil construir suas estradas por cima das montanhas do que através delas. Aquela velha ruína de caminho não figurava na carta e quase não se distinguiu no terreno. Uma companhia de carros leves apoiada por carros M-5, preparou-se para atacar, subindo por esse caminho com o objetivo de apoderar-se da montanha. Terracina está situada mesmo ao sopé desta e, mais além, se encontram



alguns pântanos e o começo de um terreno plano, semelhante ao da área da cabeça de praia de Anzio.

As tropas de engenharia puzeram imediatamente mãos à obra para limpar e melhorar a velha estrada romana. Os carros iniciaram a escalada após quatro horas de trabalhos de terraplenagem. Despreendeu-se uma lagarta do carro de combate que progredia na testa da coluna, em um ponto que se tornava impossível a passagem das outras viaturas, pelo que um bulldozer que se encontrava na vanguarda, o lançou no desfiladeiro. Assim, às 17.00 horas do dia 23 de maio, os carros finalmente atingiram a crista.

Esta crista era constituída por um pequeno patamar com dois grandes edifícios de pedra, sólidamente construídos, os quais tinham aspecto de palácios, e um cemitério denominado "Dolibra". Um dos edifícios era o Palácio Teodorica, situado na parte mais alta da montanha, num ponto em que esta caía para o mar, em declive abrupto, justamente por cima da obstrução da estrada que conduzia à Terracina. O outro edifício era denominado "Casina" e estava assentado sobre a *Via Appia Antica*, que se distinguiu perfeitamente na crista e se achava precisamente diante dos carros.

O primeiro pelotão se desenvolveu em *leque* e formou parte de uma base de fogos. Os outros dois se deslocaram para a direita e para a esquerda, lascando as rochas com os projéteis de suas metralhadoras. O primeiro pelotão avançou para La Casina, recebendo um fogo muito intenso de armas portáteis, enquanto os canhões de 37mm, que era o armamento mais pesado que conduziam os carros M-5, não faziam nenhum dano aparente nas grossas paredes.

Nessa ocasião, atingiu o cume da montanha, um pelotão de carros M-4; suas peças de 75mm provocaram grandes brechas nas paredes de La Casina e os defenso-

res desta cessaram rapidamente sua oposição. A seguir, aqueles mesmos canhões foram dirigidos contra o Palácio Teodorica, enquanto os carros leves lançavam uma chuva de projéteis contra as rochas e o terreno, sem um objetivo prefixado.

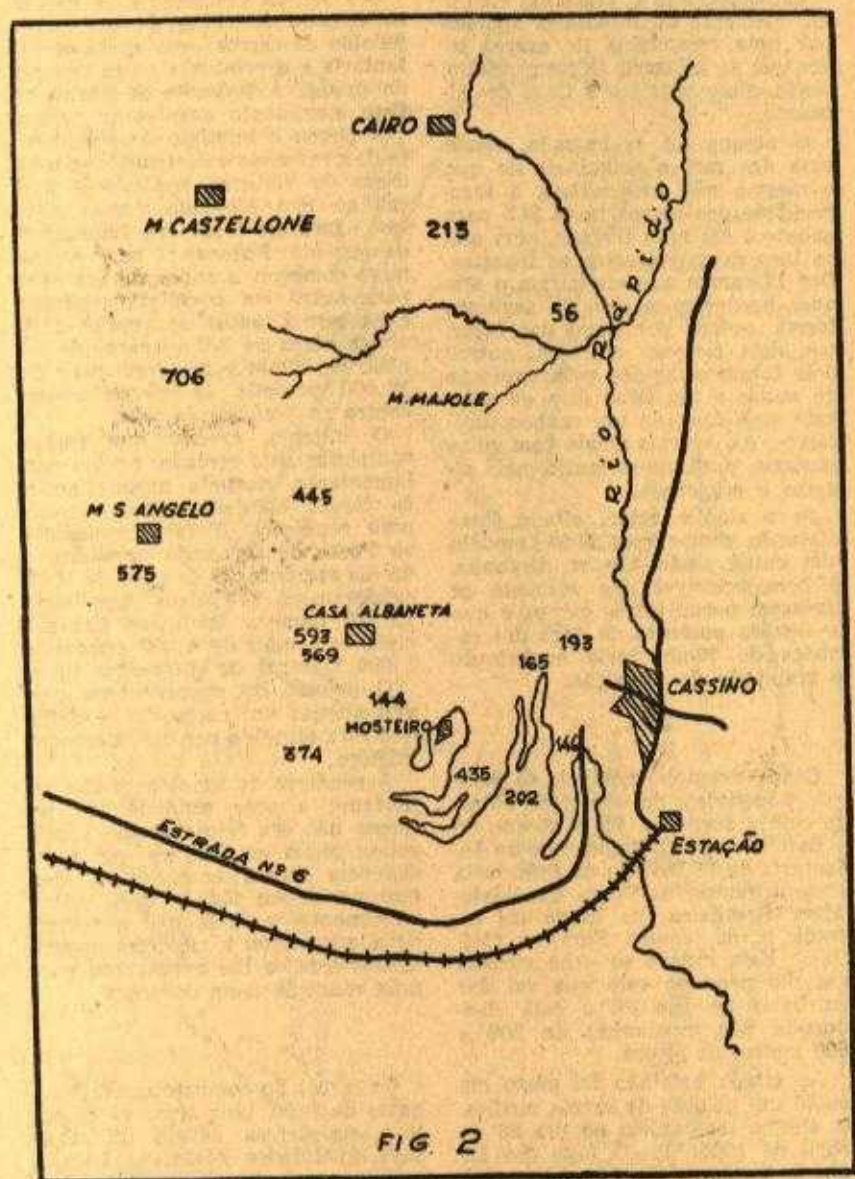
Ao fim de uma hora, a montanha estava conquistada completamente; mas, como era de se esperar que o inimigo efetuasse um contra-ataque e, uma vez que estava anoitecendo, a infantaria construiu trincheiras e reorganizou seu dispositivo. Durante a noite, os alemães dirigiram uma intensa concentração de artilharia contra a montanha; mas o contra-ataque não se positivou; ao em vez disso, o inimigo, protegido pela obscuridade e pela artilharia, se retirou de Terracina e no dia seguinte podemos estabelecer contacto por terra com a cabeça de ponte de Anzio.

Os alemães estavam tão convencidos de que os carros não poderiam chegar jamais ao monte Teodorica, em que se encontravam, que não tinham ali seu armamento individual anticarro, isto é, não dispunham de nenhum "bazooka", nem "panzerfaust" e até mesmo lhes faltou a artilharia de apoio quando dela necessitaram. De maneira que, ao ocorrer o contrário do que admitiam, não puderam opor aos carros senão o fogo de armas portáteis e de morteiros, que nenhum dano nos causou. A montanha foi tomada sem perda de carros e de infantantes, exceção feita das baixas sofridas nas duas investidas anteriores, que foram efetuadas pela infantaria isoladamente.

\* \*

Outro exemplo interessante que podemos citar é a ação contra a Casa de Albanete, próximo de Casino (Itália), no período dos fortes ataques em fevereiro de 1944. Uma unidade de engenharia indubitânica, protegida pela obscuridade, abriu um caminho num tre-

(\*) Essa ação contou também com a cooperação do 1º Esquadrão de Reconhecimento apoiado pelo 2º Pelotão da 1ª Cia. Eng. do 9º B.E. (N.T.).



cho que subia ao monte Casino e que dominava a cidade.

Estabeleceu-se o plano de enviar um elemento de infantaria apoiado por uma companhia de carros leves que se utilizaria desse caminho, tendo como objetivo a Casa de Albanete.

O ataque foi rechassado, sendo uma das razões principais de que o mesmo não progredisse, a incapacidade dos carros leves M-5 para andarem em mau terreno, sem que se lhes desprendessem as lagartas. Dos 17 carros que efetuaram o ataque, perderam-se dez da seguinte forma: cinco por causa das lagartas, dois ficaram atolados, outros dois foram atingidos pela explosão de minas e um ficou fora de combate pelo fogo de um canhão anticarro. As lagartas atuais, com guias centrais, mostram-se muito mais seguras e eficientes.

Se o ataque acima citado fôsse efetuado com carros M-24, modelo que então ainda não se dispunha, é bem provável que somente se tivessem perdido três carros e que a elevada potência de fogo dos canhões de 75mm teria modificado o resultado da operação.

\* \*

Outro exemplo notável, se bem que não típico, do que pode obter-se com a surpresa, foi o ataque do I Batalhão do 6º Regimento de Infantaria da 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária da Força Expedicionária Brasileira, ao longo da estrada n. 62, contra Fornovo (Itália). Essa cidade se acha situada em um pequeno vale que vai dar na bacia do Rio Pó e está flanqueada por montanhas de 300 a 500 metros de altura.

Ao citado batalhão foi pôsto em apoio um pelotão de carros médios. O ataque teve início no dia 28 de abril de 1945(\*). O fogo dos canhões anticarro de 20mm, morteiros e artilharia, prejudicou o avanço dos carros e da infantaria ao longo da estrada. As minas, por sua vez, limitaram muito as oportunidades para desenvolver o dis-

positivo dos carros de combate. O ataque foi contido em Galãno.

O Cmt. da Companhia de carros se colocou à frente de um outro pelotão de carros, sem apoio de infantaria e o conduziu a um terreno dominante a Sudoeste de Fornovo. Este movimento envolvente parece que pegou o inimigo completamente desprevenido e destruindo-se uma dúzia de viaturas automóveis graças ao tiro efetuado dessas alturas. Daquela local era impossível descer até Fornovo; mas o inimigo começou a andar de um lado para outro em completa confusão e os carros, antes do anoitecer fizeram cêrca de 300 disparos de canhão de 76mm e gastaram mais de 10.000 projetis de metralhadoras contra as posições do vale.

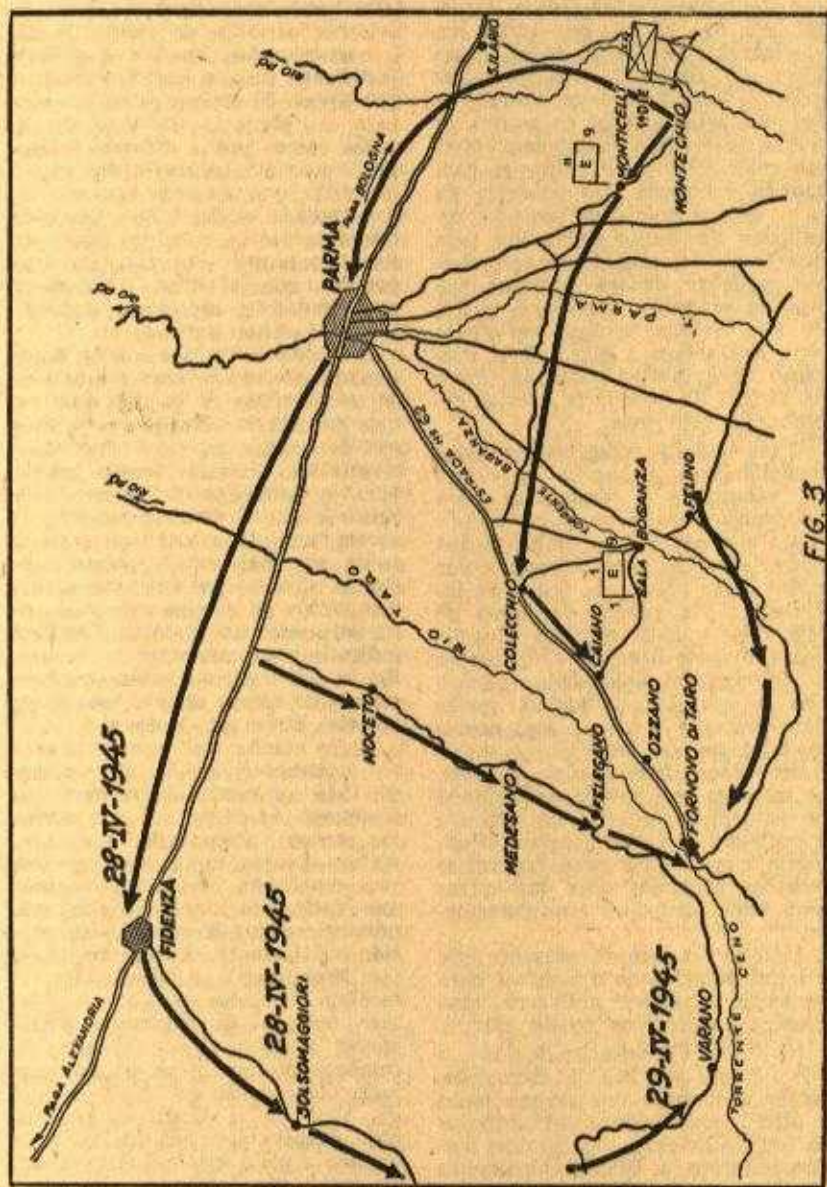
O inimigo, crendo que estava completamente cercado, enviou parlamentares, naquela mesma noite, às forças blindadas para discutir uma rendição. Foram conduzidos ao Pôsto de Comando brasileiro e no dia seguinte, 29 de abril de 1945, renderam-se às forças brasileiras 13.879 homens, inclusive 820 oficiais, com mais de 4.000 animais e 1.000 viaturas de diferentes tipos.

O pelotão de envolvimento perdeu apenas um carro de combate, que fôra atingido por um "bazooka" inimigo.

A rendição de uma força tão importante a uma unidade tão pequena não era fato corrente e passou-se numa ocasião em que a resistência alemã começava a desmoronar-se em toda a Itália. Provavelmente, o chefe que a comandava aproveitou a primeira oportunidade que se lhe apresentou para uma rendição meio decorosa.

\* \*

Os carros de combate constituem, antes de tudo, uma arma ofensiva; mas, na defesa devem utilizar-se suas qualidades ofensivas tanto quanto possível, conservando-os em reserva para empregá-los como força de contra-ataque. Sua mobilidade lhes permite chegar a qualquer ponto ameaçado com muita rapidez e só podem ser empregados



em massa quando se os mantém em reserva.

O terreno montanhoso pode impor limitações de tal ordem, à mobilidade dos carros, que torna impraticável a utilização destes como força de contra-ataque, uma vez que não haja itinerários convenientes para atingir todos os pontos da frente da unidade que apoiam. Mesmo neste caso, pode utilizar-se com grande vantagem sua potência de fogo, colocando-os em posições escolhidas da frente defendida pela infantaria. O reconhecimento dessas posições deverá começar tão logo se conquiste o terreno, a fim de proporcionar tempo suficiente para seu acesso a elas. Esta operação deve formar parte do Plano de Defesa da infantaria e estar coordenado com esta.

O seu emprêgo compreenderá duas modalidades: *primeira*, os carros na vanguarda e protegidos pela infantaria para formar pontos de apoio e a *segunda*, o emprêgo dos carros somente para reforçar e dar maior intensidade aos fogos de infantaria. Os pontos de apoio só têm valor quando estejam situados nos prováveis itinerários de acesso do inimigo. A velocidade de marcha é um dos principais meios para proteger o carro; mas nestas modalidades de emprêgo, o movimento deve limitar-se ao mínimo, de maneira que haverá necessidade de se dedicar especial importância à proteção e à camuflagem, sendo muito conveniente preparar várias posições próximas uma das outras para poder ocupá-las alternadamente.

Deve-se ter sempre presente que o inimigo fará todo o possível para empregar canhões anticarro caso consiga localizar os nossos carros.

Na Itália, em outubro de 1944, a 88ª DI com um BCC à disposição, estava efetuando um avanço lento e difícil por terrenos montanhosos ao Sul de Bologna. Os limites correspondentes à Divisão obrigavam que a mesma utilizasse a estrada de Montegrando, Montecalderaso e Montevedriano, acompanhando durante vários quilômetros uma colina que ia diminuindo de altura

e, por fim, atingiam o Vale do Pó. Capturando este último, o inimigo se veria privado de uma valiosa região produtora, assim como de excelentes estradas de abastecimento e comunicações, tudo o que, bem justificava fosse o objetivo final do 15º Grupo de Exércitos. Por outro lado, as planuras do Vale do Pó eram como que a "Terra Prometida" para a imaginação das tropas na Itália, que estavam cansadas de montanhas; assim é que, desde os Generais até os soldados rasos, todos desejavam ardentemente chegar ali o quanto antes. Os alemães, pelo contrário, aspiravam defendê-lo até o último extremo.

O ataque da Divisão contra Monte Grande efetuou-se com muito pouco apoio eficaz de carros, uma vez que não havia estradas, o terreno era demasiado áspero e íngreme e o solo era excessivamente brando para o emprêgo de carros. De início enviou-se uma companhia de carros médios ao longo de uma estrada em mau estado, situada no flanco direito da Divisão; outra companhia da mesma categoria, reforçada com um pelotão, fez fogo indireto para aumentar o da artilharia divisionária e a terceira companhia de carros médios menos um pelotão, ficou em reserva.

A montanha foi conquistada e ao amanhecer de 21 de outubro de 1944, os carros de reserva que acabamos de citar (11 em números exatos), acompanhados de uma viatura-socorro, começaram a subir essa montanha por outro caminho que fazia um desvio muito pronunciado e que havia sido reconhecido previamente. À testa marchava um "tankdozer". A missão dos elementos blindados consistia em tomar posição na montanha para apoiar a infantaria. O carro de combate que marchava em primeiro lugar, logo atrás do "tankdozer" e no qual ia o Cmt. da companhia, despencou-se por um barranco, quando a pista recém aberta, cedeu na sua borda externa.

Os carros de combate seguiram adiante e ao entardecer atingiram a crista de uma linha de alturas que conduzia a Monte Grande, e



onde existia uma estrada carroçável. A infantaria havia construído trincheiras na contra-vertente Sul, e a estrada carroçável vinha marcar aproximadamente a linha de postos avançados de combate. O plano de ataque exigia que os carros avançassem por essa pista para Monte Grande.

No momento preciso em que os carros atingiam a crista, começou a cair um aguaceiro. O carro de combate vanguardeiro deslizou fora da pista e ficou atolado. Foram inúteis todos os intentos efetuados pelos demais carros para livrá-lo da lama. A viatura-socorro que havia ficado para traz, a fim de recuperar o carro do Cmt. da Cia. (sem conseguí-lo), havia sido surpreendida pela chuva e, por sua vez, não pôde subir pelo resvaladão declive da montanha. Outros dois carros de combate ficaram atolados ao tentarem passar ao lado do carro vanguardeiro imobilizado.

Chegou a noite e, para que se complicasse mais a situação, à chuva sucedeu a névoa, com o que se anulou por completo a visibilidade. O primeiro carro da coluna se desviou do caminho e ficou emborcado sobre seu costado direito. As apalpadelas e do melhor jeito que se pôde, fez-se um reconhecimento da pista na parte que ainda se tinha que percorrer, verificando-se que era demasiado estreita para um carro de combate durante o dia e com mais forte razão em uma noite de névoa. Assim mesmo tentou-se prosseguir para frente e ficaram atolados outros quatro carros, mas assim mesmo outros dois lograram passar.

Estes dois carros conseguiram atingir a ladeira de acesso ao Monte Grande e iniciaram a subida pela pista que conduzia à crista. Ao manhecer, a visibilidade havia melhorado e o Cmt. do pelotão, com os seus dois carros, tratou de deslocá-los para uma posição mais protegida das vistas e situada a uns cinqüenta metros à frente. Nessa ocasião despreendeu-se uma lagarta do carro que ia na vanguarda, o qual dessa forma imobilizou, sem apelação, o que seguia logo

atrás. Dessa maneira, dos 11 carros de combate existentes de início, nenhum mais podia avançar.

Sete dos carros atolados ao longo da pista da linha de cristas foram recuperados com a ajuda de uma "bulldozer" da Engenharia; mas um deles voltou a enterrar-se na lama durante seu deslocamento para Monte Grande e não pôde mais continuar. Os seis restantes foram concentrados no único local apropriado que se encontrou nas encostas da montanha. Dois deles auxiliaram a captura de Monte Calderano, fazendo fogo da estrada e ficaram em posição justamente ao norte de Casa la Costa.

Logo a seguir teve início o ataque contra Monte Vedriano. Dois carros puderam chegar até Casa Cola; mas, depois de ficar dizimada toda uma companhia de infantaria, foi ordenada, à noite, a retirada para Casa il Vezzola. Um carro resvalou para fora do caminho e ficou atolado sem apelação, sendo destruído para evitar sua captura. Uma vez que em Casa il Vezzola havia local apenas para dois carros, os outros três voltaram para Casa la Costa. A pista cedeu após a passagem do último carro e assim os dois outros que permaneceram em Casa il Vezzola perderam com isso, toda possibilidade de retirada.

Duas noites após, um batalhão inimigo atacou Casa il Vezzola, mas foi rechaçado por uma companhia de infantaria americana, apoiada pelos dois carros que ainda restavam. O Cmt. do batalhão inimigo foi morto por um dos cmts. de carro, quando, ao que parece, procurava subir na viatura dêste último. De um edifício situado a uns sete metros de distância, o inimigo fez fogo contra os carros com rojões anticarro, mas nenhum disparo atingiu o alvo. É muito duvidoso que a posição pudesse agüentar-se contra forças inimigas tão superiores, sem o apoio de fogo dos carros médios.

Os dois carros de Casa la Costa atiraram contra as posições alemãs de Monte Calderano, sempre que

puderam ser localizadas e quando a visibilidade o permitia.

A ação que acabamos de descrever é u'a amostra de que os carros de combate podem ser empregados na defesa, sob as condições mais desfavoráveis do terreno e de estado atmosférico. Os carros que tomaram parte nela, foram recuperados pelo Serviço de Material Bélico quando chegou a primavera, com exceção de três dêles que ficaram irremediavelmente inutilizados.

Essa operação tática durou de 24 de outubro a 10 de novembro de 1944 e nunca pôde conseguir-se que outras viaturas chegassem aos locais em que se encontravam os carros de combate. O suprimento teve que ser feito por meio de réguas de mulas.

As comunicações rádio nas unidades de carros providas de aparelhos da série SCR-508 (RAD-106) sofreram sempre a influência das montanhas. Em geral era possível transmitir e receber mensagens entre dois postos, quando ambos se

achavam situados em terreno elevado, sem massa de terra intermediária; mas, comumente, os Cmts. de pelotão não podiam comunicar-se com todos seus carros, se havia obstáculos entre os mesmos. Por esta razão, os carros dos Cmts. e dos postos de combate tinham que se situar sempre em terreno o mais elevado possível.

É de admitir-se que as forças blindadas possam ser eficientemente empregadas em terreno montanhoso, apesar das grandes dificuldades a enfrentar e que vimos de expor.

A escolha do local de combate, em geral, cabe ao Exército que defende. Os terrenos elevados e as montanhas são os mais fáceis de defender; de maneira que teremos de estar preparados para atacar nessa classe de terreno e fazer o melhor emprêgo possível das armas disponíveis, a fim de vencer rapidamente a resistência que se apresentar. É essencial que abandonemos a atitude pessimista de que os carros não servem para nada nas regiões montanhosas.

## JOSÉ ANTONIO AIRES

SERRALHERIA EM GERAL

Portas de Aço — Portões — Grades — Basculantes, etc.

Solda Elétrica e a Oxigênio

Executa-se também qualquer Serviço de Ferramenteiro

RUA FLÁVIA FARNESE, 378 (Próximo à Av. Brasil)

Telefone : .....

BONSUCESSO — RIO DE JANEIRO