

O triângulo da vitória alemã no continente

Pelo Major NILO GUERREIRO LIMA
Instrutor da E. E. M.

Em nosso primeiro artigo sôbre a Infantaria do Ar, publicado no número de Fevereiro da "A Defesa Nacional" declaramos que, a nosso ver o Alto Comando Alemão tinha baseado o seu Plano de Operações contra a França no triângulo: Aeronáutica-Arma Blindada-Infantaria (incluindo nesta, a sua última modalidade: a Infantaria do Ar).

No primeiro vértice consideremos a Aeronáutica. Combatendo desde a hora inicial pelo domínio do Ar, destroçando as forças aéreas inimigas e as suas organizações terrestres, creou para o Exército de terra o "espaço protegido" e iniciou as ações violentas que possibilitaram a rutura das frentes defensivas pela Arma Blindada.

A Aviação fez mais ainda: localizou à tempo as concentrações adversárias, dispersou suas forças moto-mecanizadas, forneceu informações precisas, causou perdas gravíssimas às forças navais, quebrou o moral das tropas inimigas, paralisou a ação do comando pela destruição das vias de comunicação e garantiu o apóio às operações profundas dos carros.

As ações poderosas das Forças Aéreas facilitaram pois a luta terrestre, permitindo sucessos extraordinários e rápidos.

A 10 de Maio de 1940 inicia-se a luta na frente ocidental. A rutura da frente francesa ao S. de Namur, deve separar os exércitos belga, holandês, inglês e francês do grosso das forças francesas.

Os alemães jogam com um fator psicológico: os ingleses preocupam-se com o litoral, enquanto os franceses cobrirão

de preferência Paris. E' assim preparado o aniquilamento dos exércitos inglês e francês ao N. do Aisne e do Somme.

A Holanda é conquistada em 5 dias, graças à ação de paraquedistas e da Infantaria aérea de desembarque combinadas com a Aviação, destacamentos blindados e 5.^a coluna. No dia 14 de Maio, a linha Greble a S. L. de Utrech é rompida e a Holanda capitula.

Entrementes as fôrças blindadas alemães escrevem páginas gloriosas na Bélgica. Atingindo no dia 13 de Maio o Mosa, entre Dinant e Sedan, derrotam e recalcam o 9.^o Exército francês, abrem o caminho para o Oise, precipitando-se com uma velocidade espantosa até o mar. Ocupam Abbeville onde surpreendem tropas francesas, nos campos de exercícios. A 22 de Maio começa a derrocada. A Belgica batida após a transposição da linha Dyle-Dendre, os 1.^o e 7.^o Exércitos franceses derrotados, Boulogne sur Mer e Calais ocupadas, fazem prever o fim. Em 28 de Maio fecha-se o cerco dos destróços dos Exércitos inimigos. As tropas alemães ocupam a frente Ostende-Lille-Armentiers-Gravelines. Inicia-se então a trágica retirada de Dunkerque, onde se salvaram milhares de homens, mas não se conseguiu salvar um só canhão e um único veículo.

Finalmente a 4 de Junho os alemães conquistam Dunkerque e termina o 1.^o ato da batalha da França.

Concentraram-se então as esperanças dos franceses nas linhas Weygand e Maginot que formavam entre si um ângulo réto. A 3 de Junho começou o trabalho preparatório da Aviação alemã, atacando os campos e as bases de aviação, as indústrias e alguns objetivos militares em tórno de Paris. A manobra alemã visava então romper a frente Norte francesa e prosseguir rapidamente para S.W. e S.L. a-fim de aniquilar as últimas fôrças inimigas. A linha Maginot seria assim atacada também pela retaguarda.

O esforço começou na região Baixo Somme-canal Oise-Aisne, prosseguindo na direção Baixo Sena-Paris. Divisões Blindadas rompem o flanco W. dos franceses e ocupam Rouen, Dieppe e St. Valery. A retirada francesa é dificul-

tada pela Aviação, pelos carros e pelo exôdo das populações que entopem as estradas e os campos marginais. Todos os caminhos e estradas que conduzem a Havre, Cherburgo e Brest ficam intransitáveis. De 9 a 11 de Junho rompe-se a frente do Aisne e as Divisões blindadas se precipitam na direção: Troyes-St. Dizier. O Marne é atravessado e, a 14, os alemães entram em Paris. Eram decorridos apenas 34 dias do início da ofensiva.

Ainda a 14 de Junho é rompida a linha Maginot e no dia 15 vencendo as resistências do Alto Reno os alemães entram nos Vosges. O avanço prosseguiu sobre Besançon e até a fronteira suíça que foi atingida no dia 17.

O Exército francês depôs as armas, pois não lhe foi possível nenhuma resistência na linha do Loire.

Assim finalizou o 2.º ato da Batalha de França. Quando o pano desceu a platéia ainda estava atônita e atordoada...

Decididamente a ofensiva alemã ultrapassou tôdas as previsões dos técnicos e o colápsio rápido da França surpreendeu o mundo inteiro.

Os bombardeios poderosos da Aviação em proveito das Divisões Blindadas, a rapidez da Infantaria motorizada e transportada por via aérea, permitram os êxitos jamais antevistos pelos homens da guerra.

O resultado obtido com a surpresa e brutalidade dos meios empregados, a organização do Alto Comando único, tripartido em Fôrças Aéreas, Terrestres e Navais, a cooperação estreita entre as fôrças do ar e as de terra, o material empregado pelos alemães em quantidade e qualidade muito superior a dos seus adversários, constituem sem dúvida as bases desse feito militar extraordinário.

A ação brutal e decisiva da Arma blindada, proporcionou sempre ruturas desequilibradoras do sistema de defesa dos adversários. Os Generais alemães von Kleist, Guderian e Reichnau, chefes da Arma Couraçada, tiveram nos "Stukas" os iniciadores de suas ações e na Infantaria a grande coooperadora nos seus avanços audaciosos e arrazadores.

Sôbre as ações de Carros, os alemães empregaram métodos audaciosos e inteligentes. Assim nunca amarraram a progressão dos mesmos à proteção da Artilharia de campanha ou da Infantaria.

Os carros tiveram liberdade de manobra. A execução das operações profundas através de centenas de quilômetros no interior do território inimigo, não lhes creava o problema da proteção, porque a Aviação funcionava, quando necessário, como autêntica Artilharia de Apôio Direto e a Infantaria aparecia sempre: transportada em caminhões ou em aviões.

A êste respeito vale a pena abrimos um parêntesis. Já antes da guerra, o Regulamento francês das Grandes Unidades, prescrevia que a profundidade de uma Posição de Resistência devia ser tanto maior quanto menor fosse o valor dos seus obstáculos anti-carros.

Os carros franceses, divididos em "Carros de manobra de conjunto" e "Carros de acompanhamento", limitavam-se a agir, os primeiros, dentro da zona de apôio eficaz das Artilharias Divisionárias e os segundos como escalão que precedia imediatamente a Infantaria do Escalão de Ataque — sob a proteção imediata dos infantes.

Assim os Carros operavam no máximo 5 kms. à frente do dispositivo rígido, que se devia deslocar na cadência de velocidade de progressão de ataque da Infantaria (100 metros em 3 minutos ou sejam 2 kms. por hora, em média).

A ligação Aviação-Carros era prevista, mas apenas como ligação. . . A profundidade da P. R. por si só, pouco adiantava, pois não havia uma defesa eficiente contra as grandes massas de carros.

Os alemães libertam-se dêsses processos rotineiros. Criam uma nova Arma que denominaram Blindada ou Couraçada, e cujo emprêgo em Grandes Unidades, constitue uma verdadeira surpresa técnica. Carros de pêso variável até 70 toneladas, carros lança-chamas, carros dotados de armamento poderoso canhões de 77 e 105 m|m). carros com couraça à prova dos pequenos canhões anti-carros do inimigo, eis uma parte dêste material potente, manobreiro e eficiente.

Não se tratava de simples Grandes Unidades Moto-mecanizadas, que fizessem o papel de Cavalaria e se limitassem a cumprir missões peculiares a esta Arma, nem tampouco se poderia considerá-las como unidades de Art. capazes de agir somente com uma esmagadora massa de fogo. Elas aliaram tôdas as características das duas Armas, a uma velocidade apreciável e a um poder de choque formidável, capazes de, com o apôio da Aviação, romper as estabilizadas e poderosas frentes defensivas, apesar dos rios e demais obstáculos, das grandes obras de fortificação permanente e do armamento eficaz dos defensores.

A organização das forças terrestres e aéreas alemães honra o Alto Comando e a execução das brilhantes operações no continente europeu evidenciam o valor dos quadros e da tropa.

Procuram alguns justificar ainda a derrota pela diminuição dos fatores morais, emprestando unicamente a êstes, o poder de, por si só, decidir em definitivo uma campanha.

A guerra é de fato "uma luta entre duas vontades" e portanto "luta moral". Mas é por demais conhecido o axioma de "que se não luta com homens contra material".

Os fatores morais e materiais se entrelaçam de tal modo que não nos é possível, no momento, sobrepor o imponderável e abstrato: o **moral** ao concreto e visível: o **material**.

Não receiamos afirmar, ao contrário, que foi o material alemão, o fator primeiro do sucesso. A quebra do moral dos seus adversários, veio depois, como consequência natural e lógica do poder formidável da maquinária bélica. E entre o material, a Aeronáutica e a Arma Blindada, conquistaram o seu papel preponderante e decisivo na vitória alemã.

"Os ingleses querem fazer demasiado bem. Apuram-se presumidamente. Quanto aos alemães, êles conhecem a importância do fator tempo.

Há casos em que é preferível um material medíocre imediatamente, do que um material perfeito depois da guerra.

(Do livro "A Tragedia na França", de André Maurois)

**Jantares Dansantes
todas as noites**



**Os melhores nu-
meros de Paris,
Londres e New
York!**

**O mais moderno
systema de refri-
geração em todos
os salões.**

Casino da



Ulrica

AS OPERAÇÕES MILITARES SOBRE A FRENTE OCIDENTAL

(De 10 de Maio a 23 de Junho de 1940)

No comêço de Maio de 1940, desde várias semanas, o comando francês considerava o dispositivo alemão realizado. Calculava que o adversário reunira a Oeste, aproximadamente, 125 divisões com a totalidade de suas unidades motorizadas e blindadas, e que podia a qualquer instante, após uma breve demora de 2 a 3 dias, desencadear uma ação de força, a que seria preciso fazer face.

Porque esperar o choque? O comando francês não podia ter a iniciativa das operações? Desgraçadamente não. A balança das forças pendia muito fortemente do lado alemão para que se pudesse pensar em ações ofensivas que o exército do Reich teria esmagado, concentrando sobre o ponto ameaçado tôda a sua margem de superioridade. Ouçamos, em todo caso, a linguagem das cifras.

AS FORÇAS EM PRESENÇA

As 125 divisões de campanha do exército alemão, concentradas sobre o front Oeste, os aliados opunham 100 divisões (90 francesas e 10 britânicas), das quais, um terço quasi, pouco aptas e algumas mesmo inaptas para a manobra, porque o exército francês contava 13 divisões estáticas da zona fortificada e 16 divisões de classes velhas (serie B). Esta superioridade do adversário podia, entretanto, parecer pequena. Mas, na realidade, a verdadeira desproporção das forças residia nos meios materiais dos dois exércitos. Entre suas divisões a Alemanha contava 10 unidades blindadas.

(Panzerdivisão) de 500 carros; a França não possuía senão 3 divisões mecânicas ligeiras e 3 divisões couraçadas, estas últimas de 150 carros e com algumas semanas de criadas apenas. Contando ainda batalhões não indivisionados, a Alemanha alinhava 7.500 carros de todos os modelos, contra somente 2.000 na França. As forças aéreas modernas de primeira linha eram para o Reich de 1500 aviões de caça e 3500 de bombardeio. A aviação francesa não contava mais que 420 aviões de caça e 100 de bombardeio, dos quais 64 aparelhos de bombardeio noturno (material antigo), que juntos aos aviões ingleses, com bases na França, eram obrigados a combater na proporção de 1 contra 6.

O exército alemão era ainda fortemente dotado de engenhos modernos de toda natureza: anti-carros, anti-aéreos, caminhões transportadores de tropas, veículos todo terreno, motocicletas armadas, etc.. Era um aparelhamento de choque especialmente adaptado à ofensiva brutal, rápida, à exploração enquanto o exército francês era especificamente defensivo, reduzido a meios talvez excelentes, mas em número demasiado pequeno. Para não citar senão dois exemplos, suas divisões cuja dotação teórica em canhões anti-carros de 25 m/m era de 52, cifra fraca, tinham falta de um terço da dotação. Em canhões de pequeno calibre, anti-aéreos, a proporção duma bateria de 4 peças por divisão não estava efetiva. Numeroso material utilizava a tração hipomóvel, deploravelmente lenta, enquanto o adversário dispunha de materiais inteiramente motorizados.

Esta desproporção de forças era devida, dum lado à fraqueza das classes francesas mobilizadas e de outro lado à diminuição da produção industrial nos anos que antecederam a guerra. Com efeito, as classes mais jovens da reserva eram as classes "creuses" formadas por homens nascidos durante a guerra de 1914-1918, e portanto os efetivos não somavam senão 120.000 homens em vez de 240.000 das classes normais.

Para o material, a aplicação da semana de 40 horas, o fraco rendimento dos operários antes da declaração da guer-

ra, a desorganização levada às usinas pela mobilização, tinham atrasado consideravelmente a produção na França, ao passo que as indústrias alemães, com a cadência de guerra desde 1937, tinham uma produção formidável, acrescida ainda das indústrias tchecas anexadas em 1938.

A desproporção de fôrças entre franceses e alemães teria podido ser atenuada pela vinda de fôrças inglesas; mas, de 2 de Setembro de 1939 a 10 de Maio de 1940, os ingleses não haviam enviado para o continente mais que 10 divisões, isto é, um número inferior ao que tinham na França no começo de 1915. Durante o mesmo espaço de tempo os alemães organizaram 43 novas divisões.

Esta lentidão do esforço inglês foi uma das causas capitais da desproporção qualitativa e mesmo quantitativa das fôrças que se defrontaram em Maio e Junho de 1940. Os aliados não podiam contar fazê-la desaparecer senão em 1941. Até essa data a Alemanha podia escolher o ponto de aplicação de sua ofensiva e dosar sua ação com probabilidades matemáticas de sucesso. O comando aliado encontrava-se na impossibilidade de reagir útilmente. A batalha engajada, era preciso suportá-la, fase por fase, com meios insuficientes, reservas fracas e rapidamente desgastadas.

É, na verdade, uma das características da luta que começa em 10 de Maio, a fraqueza das reservas francesas e britânicas... Não havia ela já fortemente pesado na conduta da guerra na Escandinavia, onde o interesse aliado, sem dúvida, era barrar o caminho da Alemanha? A penúria de fôrças interditara dar ao corpo expedicionário uma importância suficiente sob pena de diminuir mais perigosamente ainda o número das unidades em reserva na retaguarda do "front" francês.

Todos os fatores reunidos: fraqueza numérica, fraqueza material, inaptidão para a manobra rápida, determinam o dispositivo do exército francês: maioria das unidades em linha, poucas reservas. Aceito um combate de frente seria necessário pôr na balança, desde o primeiro dia, tôdas as fôrças do exército.

O PLANO DE MANOBRA

Entre as hipóteses mais prováveis, o ataque alemão através da Holanda, Bélgica e Luxemburgo tinha sido previsto desde o início das hostilidades.

Duas soluções podiam ser adotadas pelo comando francês: aguardar o choque sobre as posições preparadas no território nacional ou entrar na Bélgica, ao chamado do governo belga, para aí deter o adversário antes que êle destruisse o exército belga e atingisse o litoral face à Inglaterra. Era em torno desta segunda solução que o Conselho Supremo estava reunido, decidindo "manter o exército alemão o mais a Este possível".

Procurava-se, com efeito, pelos aliados, de uma parte realizar a assistência prometida à Bélgica e impedir o aniquilamento das 20 divisões belgas, de outra parte não deixar caírem nas mãos do inimigo as bases marítimas e aéreas favoráveis à ações ulteriores contra a Inglaterra ou contra as ricas regiões industriais do norte da França.

Sobre o plano militar, longos estudos tinham sido procedidos, no curso do inverno, pelos estados-maiores encarregados de resolver o delicado problema da marcha, ao encontro das massas adversas, da metade do exército francês e do corpo expedicionário britânico. Problema complicado porque a atitude reservada dos belgas, desejosos de manter estrita neutralidade, não permitia acertar com o seu estado-maior os detalhes técnicos da operação. O plano de intervenção, pertencia, portanto, apenas à direção das forças franco-britânicas e podia resumir-se no seguinte:

Enquanto os exércitos de Lorena e da Alsacia continuarão a exercer uma estrita vigilância e estarão prontos a repelir qualquer tentativa sobre a linha Maginot, sobre o Reno ou a Suíça, os exércitos do Norte, girando em torno de Mezieres alcançarão o território belga a-fim de atingir, quanto mais cedo, a linha Anvers — Namur — Meuse. Sobre esta linha aceitará a batalha, sem espírito de recuo, pondo em ação todos os meios reunidos dos exércitos francês, bel-

ga, inglês, juntos aos do pequeno exército holandês, ao qual se dará a mão na região de Breda. Em breve o comando aliado atingirá mais longe, para Este, um dispositivo defensivo suscetível de receber o choque, apoiando-se sôbre os pontos fortificados da defesa belga: Anvers e Namur, e sôbre trincheiras destinadas a barrar a marcha dos carros.

Mas a dificuldade dessa manobra estaria em que a França e a Inglaterra, respeitadoras das leis internacionais, não entrariam na Belgica senão chamadas pelo govêrno desse país, o que dava à Alemanha um avanço apreciável. Esperava-se que êste retardamento da manobra aliada seria compensado pela resistência belga.

A ORDEM DE BATALHA

Da direita para a esquerda cinco exércitos deviam participar do movimento. O exército eixo, o II, sob as ordens do general Huntziger, estabelecido entre Sedan e Longwy, deve, com duas divisões de cavalaria lançadas na frente da posição que ocupa desde o início das hostilidades, retardar o inimigo entre o Luxemburgo e a fronteira francesa, depois então, após a ação retardadora de sua cavalaria, se opôr a toda tentativa inimiga de desembocar ao sul da floresta das Ardenas.

A oeste o IX exército, general Corap, garantirá o Meuse, entre Namur e Mezieres inclusive. Também fortemente dotado de cavalaria, deve retardar o inimigo a este do Meuse, enquanto que se operará o movimento das divisões de infantaria e sua instalação sôbre o rio.

À direita do IX exército, o I, comandado pelo general Blanchard, tem por missão ir barrar a brecha de Gembloux com sua direita em Namur, a esquerda em Wavre, uns vinte quilômetros a sudoeste de Bruxelas. E' o exército mais fortemente dotado em grandes unidades motorizadas e blindadas, porque vai opôr-se, nas planícies da Belgica, ao esforço alemão. Tais poderosos meios devem fazer frente, rápida-

mente, ao adversário para o retardar; têm igualmente, por missão reforçar o exército belga.

Para o norte, em fim, o exército inglês virá guarnecer Dyle, entre Wavre e Louvain, enquanto que no extremo esquerdo o VII exército francês, comandado pelo general Giraud, terá a delicada tarefa de ir depressa ocupar as passagens do Escaut e estabelecer ligação com os holandeses na Zelândia até Breda.

Todos êstes exércitos constituíam o grupo de exércitos n.º 1, sob as ordens do general Billotte, que recebeu delegação para cõordenar a ação aliada nas operações da Belgica.

II

A BATALHA DO MEUSE

OS EXÉRCITOS FRANCO-BRITÂNICOS ENTRAM NA BELGICA

A 10 de Maio, à noite, o exército alemão entra na Holanda, na Belgica e no Luxemburgo, enquanto que violentas ações de bombardeamento se desencadeavam sôbre a rede ferroviária e os aérodromos dêsses países e do norte da França. Desde 6,30 foi dada ordem para a execução do movimento dos exércitos do Norte; os belgas apelavam para os aliados.

As formações de cavalaria franco-britânicas partem na frente para cobrir a instalação do grosso sôbre a posição escolhida: Dyle, Namur, Meuse, de Dinant a Mezieres, e ir retardar, o mais distante possível, o avanço adversário.

Desde os primeiros combates notava-se que os alemães faziam um poderoso esforço ao Norte e ao Sul do Meuse. Nas Ardenas, a cavalaria francesa, sob uma viva e forte pressão de formações mais numerosas e possantes, tem de retroceder. Defendendo o terreno passo a passo é obrigada a repassar o Meuse a 12 à tarde, e de Namur a Sedan o inimigo

da literatura infantil. Não há motivo para caretas. Isto é tanto mais imperativo quanto se sabe que modernamente há uma coisa chamada "idade mental", que a pedagogia leva em absoluta conta. E quem passou pelos nossos quartéis não ignora como é baixo o nível mental da massa que por êle transita. O livro do Cap. Imbiriba, de modo geral, se desliga úc tais realidades. E, sinceramente, duvido que seja essa a linguagem apropriada, para compenetrar um recruta do crime que é a deserção: "o uso do verdadeiro nome ser-lhe-á um pesadelo, a todo momento pende-lhe iminente o cárcere, a polícia o procura. (pág. 25). Mais precioso ainda êsse periodo de preleção sôbre a Pátria: "Sem embargo de explicações racionais ou exotéricas, certo, no coração do homem germina uma afeição particular pela terra do seu nascimento" (pág. 32). Não sei, todavia, como pode suceder isso, porque os questionários, ao termo de cada preleção, são admiráveis de inteligência e precisão. De-sejar-se-ia que o livro todo afinasse por êles. Avançando, porem, na leitura retira-se apressadamente êsse humilde pensamento. Surge uma conferência sôbre Tiradentes, proferida numa concentração de estudantes. O "Breviário" adensa-se. Eis discussão em tórno do julgamento dos nossos colonizadores, da evolução das idéias liberais, do desequilibrio da vida da colônia devido à ruina da vultosa massa humana que se aglutinara em tórno das minas.

Com pouco, na despedida de uma turma de reservistas licenciados, se nos depara, defendido com grande proficiência e compreensão, o restabelecimento das colônias militares.

E logo adiante, falando aos "casados" o Cap. Imbiriba ataca o problema da limitação da natalidade. Seria ingênuo o desembaraço com que resolve a questão se não se estivesse dirigindo a seus soldados da véspera. Mas se esta circunstância o exculpa de um lado, por outro o agrava. Fica à mostra um êrro de perspectiva. Aqueles a quem aconselha são precisamente os que não precisam, porque desconhecem as práticas que lhes estão sendo desrecomendadas. Sabidamente as classes média e rica são, entre nós, as que promovem a limitação da natalidade. O pobre e as populações rurais procriam copiosamente. Nada, portanto, compete dizer-lhes. Tudo está em ampará-los, melhorar-lhes as condições de vida. Filhos multiplicam por si, sem pausa, o que não teem são meios de criá-los sadios, nutridos e de educá-los. Em suma, o

do problema do carro; assinala a invenção da lagarta e das chapas Je aço-niquel ou cromo. Mas é só. Nesse particular o livro do Ten. Cel. J. Perré, "Les Chars de Combat" continua a ser o melhor documento. A evolução técnica do material, a marcha das diversas concepções e fixação das escolas, tudo isso vem nele admiravelmente.

Vê-se que o trabalho traduzido e adaptado pelo Cap. Anaurelino e Ten. Rego Barros não acrescenta nada à bibliografia do assunto. Seu maior defeito, porém, será o tom de propaganda mal disfarçado, que os adaptadores, se podaram, não conseguiram evidentemente eliminar.

Sei que este é apenas o primeiro de uma série de trabalhos do mesmo gênero que a dupla Cap. Anaurelino-Ten. Rego Barros pretende dar-nos. Devemos esperar que nos seguintes a intervenção adaptadora se exerça mais amplamente. Desta vez suponho que houve muito pouco de adaptação e quasi tudo de tradução. Mas quantas vezes um trabalho serve de pretexto a outro que o supera de muito! Quantas vezes a introdução faz a fama de um livro, as notas se avantajam ao texto! Aguardamos os próximos trabalhos com muita curiosidade e confiança.

Cap. Mario Fernandes Imbiriba — BREVIÁRIO DA INSTRUÇÃO MORAL E CÍVICA — Recife, 1940.

Não consigo me convencer de que dê resultado a instrução moral e cívica do soldado ministrada por intermédio de "breviários", em que noções da mais alta importância são apresentadas como penosas abstrações. Preferiria que se apelasse para outros recursos — a figura, o gráfico, os mapas, os jogos, o cerimonial rápido, mas rigoroso e impressionista. Um hasteamento da bandeira com banda de música, comandos vigorosos, muita rigidez e respeito, acende centelhas na alma de todos, e ensinará mais ao recruta que tôdas as preleções, ainda que nunca tenha ouvido falar na pátria nem na bandeira. Em fim, o que se quizer incutir virá assim pelo impressionismo e o que seja de ensinar, própria-mente, virá pela exploração sistemática da memória visual. As "Salas de Instrução", organizadas nos moldes da que existe no Esquadrão de Autos-Metralhadoras do C. I. M. M., permitem isso. A contribuição da palavra escrita será, pois, mínima. E quando ocorra há de ser sob forma especialíssima. A literatura destinada a transmitir certas noções aos soldados se aproximará, tanto pela linguagem como pela natureza,

-ataque de Mangin é esplêndida, mas estávamos em junho e somente um ano depois os Renault seriam estreados, assim mesmo em pequeno número (vinte e um), não em massa como desejava Petain. Contudo, fizeram bom trabalho, e daí em diante estão em tôdas as batalhas. Mas era defeituosa a instrução das equipagens, por falta de material de treinamento; deplorável o recrutamento, que se fazia entre antigos feridos de tôdas as armas, egressos da Artilharia por incapacidade física, recuperados pelos diversos conselhos de revisão. Até que o nítido sucesso da batalha de Cambrai veio arredar as últimas hesitações do alto comando francês. Para a ofensiva de Lorraine, a ser desencadeada em 14 de novembro de 1918, tinham sido concentrados 600 carros. O programa para as operações de 1919 pedia 6.000. O armistício impediu que se assistisse em tôda a amplitude à batalha dos carros.

Afirma o Maj. von H. W. Borchet que as dificuldades materiais na guerra mundial não permitiram a fabricação de grande quantidade de carros por parte dos alemães. A verdade não é essa tôda nem exatamente. Sabe-se que o insucesso inicial do carro turvou o senso crítico dos alemães que concluíram formalmente contra êle e não o quiseram nunca. Apregoavam que contra os carros bastavam nervos sólidos disciplina e intrepidez. E mesmo quando mudam de opinião procuram os meios de neutralizá-los. Aliás, logo linhas abaixo o Maj. Borchet informa que uma das primeiras providências de Hitler, ao alcançar o poder, foi ordenar a organização da arma blindada alemã, de sorte que em pouco foram aperfeiçoados e construídos novos carros de reconhecimento e de combate. Ora, essa intervenção direta do Chefe do Estado, indica, de certo modo, que a soberania do carro ainda não estava consumada entre os responsáveis pelo exército alemão. Ou então porque é que não partiu dêles a iniciativa? Seja como fôr, custa crer que na Grande Guerra as dificuldades fossem apenas de ordem material. Em 1918, como refere o Maj. Durval Magalhães Coelho, os alemães "ridicularizavam as carcassas". Acentue-se, em todo caso, que se a expressão aquele tempo já era injusta hoje seria absurda. Carcassas? É verdade, a monografia do Maj. Borchet contem apenas rápidas passagens relativas à história técnica do carro, digamos assim. Assinala o aparecimento do motor a explosão, cuja potência em relação ao peso muito superior a da máquina a vapor, veio possibilitar a retomada

km. em estrada e 15 fora. O australiano M. L. E. de Mole, por volta de 1912, ofereceu ao War-Office os planos de um carro de assalto.

Não mereceu atenção, mas após a Grande Guerra um dia, recapitulando-os, verificou-se que o aparelho proposto era superior às máquinas postas em ação no Somme em 1916. Também o oficial austríaco Gunter Burstyn, citado pelo Maj. Borchet, idealizou um veículo armado e blindado que submeteu, em 1912, aos Estados-Maiors alemão e austríaco, sem que se lhe atribuisse o menor valor. No primeiro ano da guerra foram empregados alguns autos-metralhadoras de fortuna. Na verdade os franceses já haviam utilizado veículos assim desde 1908, em operações na região de Casablanca. Os russos, porém, tinham verdadeiros autos-metralhadoras, com que lograram grandes êxitos em setembro de 1915, na região da estrada de ferro de Kozoff a Tarnopol. Quando a guerra se torna de posição surge a necessidade de um engenho capaz de romper aquele equilíbrio. A imaginação de todos trabalha e eis as invenções mais bizarras. Em tal ambiente nasceu a famosa carta assinada pelo "Colonel Estienne", se propondo à "realisation de vehicules à traction mécanique, permettant de transporter, à travers tous les obstacles et sous le feu, à une vitesse supérieure à 6 kilomètres à l'heure, de l'infanterie avec armes e bagages e du canon". Paralelamente, e também em segredo, os ingleses tentavam o "tank". E antes de levarem mais longe as suas fabricações decidiram uma experiência contra o inimigo — é a ação da manhã de 15 de setembro de 1916, em que 49 "tanks" ingleses lançaram-se ao assalto. O sucesso momentâneo foi algum, mas o resultado real nulo, e os alemães adotaram prontamente uma bala perfurante, de núcleo de aço, chamada bala K. Assim, os carros Schneider se tornaram impotentes antes de qualquer utilização. Começa o próprio Estienne a substituir-lhes as couças...

Tem muito de drama nesse itinerário obscuro, repleto de riscos e tropeços! O batismo de fogo dos Schneider em 16 de abril de 1917, na planície de Berry-au-Bac, quando dos 208 construídos somente uma centena possuía blindagem invulnerável às balas K. Em maio, sobre 16 carros Saint-Chamond que deviam apoiar a 158.º D. I., somente 12 chegam até a posição de espera, na hora H, 9 conseguiram partir, 4 entraram rapidamente em pane, os restantes tomaram parte no combate, mas só um transpôs a primeira trincheira alemã. A carga no contra-

O assunto é de incontestável atualidade. Até outro dia o "carro" era tema acadêmico. Discutia-se exaltadamente sobre as suas possibilidades. E podia-se negá-las ou afirmá-las com argumentos igualmente definitivos... Entre nós parecia de rigoroso bom tom ser contra a moto-mecanização, com fundamento em razões que também ocorreram aos poloneses: falta de petróleo, deficiência de estradas, necessidade de aproveitamento do rebanho equino. Um belo dia veio a "blitzkrieg", Murcharam os reacionários, cessou a controvérsia, um tanto assustados todos aceitam, neste momento, o carro, o auto-metralhadora, o caminhão, a moto-cicleta... Não é essa, naturalmente, a evolução que o Maj. Von Borchet fixa. O Ten. Glimeses do Rego Barros, sim, na sua adaptação, poderia tê-la esboçado, ao menos no mesmo tom rápido e geral que o Maj. Von Borchet adotou. Em "Da Torre de Ataque ao Carro Blindado" encontrará o leitor, por assim dizer, uma reconstituição da genealogia do "carro". Conhecerá pelas características e por imagem os seus mais curiosos e extravagantes ancestrais. Nada, porém, aprenderá quem já conheça o minucioso ensaio histórico do Comandante F. J. Deygas, "Les Chars d'Assaut — Leur passé, leur avenir". Ai o carro é tomado nas suas origens mais remotas, desde os "carros de guerra" dos egípcios, de Ciro, os elefantes couraçados, o cavalo de Tróia, cujos fôros como ancestral do "carro" são, entretanto, controversos... O combatente da Idade Média, êle e sua montada recobertos de ferro, é considerado o traço de união entre o antigo carro de guerra e o moderno carro de assalto. A arma de fogo anulou toda a eficiência desse sistema, e a couraça só seria verdadeiramente restaurada com a associação do motor a explosão ao rolamento sobre lagarta. Contudo, durante a guerra do Transwall os ingleses utilizaram trens blindados. E em 1902, o 5.º Salão de automóvel, na França, ostentava um auto-metralhadora. No ano seguinte o cap. Levavasseur apresenta o projeto de uma viatura blindada capaz de mover-se em qualquer terreno e armada com um canhão. Mandaram-no melhorar o projeto, no que consumiu dois anos, recebendo por fim o contra da Seção Técnica de Artilharia. A utilidade do seu aparelho foi tida como "fortemente contestável". De 1906 é o auto construído nas usinas Charron, Girardot et Voigt, à exceção das rodas todo protegido, com uma metralhadora instalada em torre e pois capaz de atirar em todas as direções. Transportava 3.000 cartuchos, 120 litros de gasolina, desenvolvia 40