



OS PRIMEIROS PASSOS DOS BLINDADOS NO BRASIL

Agnaldo Del Nero Augusto

"A Ciência, em todos os seus ramos, teve como terá na guerra do futuro, um papel preponderante. Ao motor caberá a primazia na terra e no espaço."

Cap José Pessoa — 1921

Nosso Exército no Começo do Século

Depois da administração do Ministro Medeiros Mallet, quando foram equacionados aspectos essenciais à vitalidade de nossa força terrestre, completa-se para ela uma etapa de transformações básicas com a nova Lei de Organização do Exército, de 4 de janeiro de 1908.

Esta lei, entre outras coisas, criava o Alistamento e o Serviço Militar obrigatório e também a organização militar de base regional, calcada na existência de Grandes Unidades permanentes, dando aos oficiais-generais a oportunidade de exercitarem o comando e a administração.

Novos materiais, particularmente armamento, estavam sendo ad-

quiridos para o nosso Exército, fazendo renascer o entusiasmo entre os oficiais, estimulando estudos e debates em torno desses meios e de novas idéias.

Esta nova fase de nossa força de terra coincidia com as grandes transformações porque passavam, no início do século, principalmente os Exércitos da França e da Alemanha, decorrentes do progresso do armamento e modificações de seu emprego tático.

Completando as medidas antes citadas, revigora-se a política de aperfeiçoamento de nossos oficiais no exterior, mandando-os instruir-se no Exército alemão.

Estas transformações viriam trazer novas motivações à oficialidade e começavam a pôr fim ao período que o Mal Mascarenhas de Moraes, em suas Memórias, chamou de "bacharelismo pretensioso

do Exército", quando seus oficiais trocavam a educação profissional pela cultura de doutrinas filosóficas.

Como um sinal bem característico desses tempos, nascia em 1913 uma revista de assuntos militares, a nossa "A Defesa Nacional" onde se apresentavam e debatiam as transformações porque passava o Exército.

Em pouco tempo já se fazia sentir a influência dos oficiais que retornavam aperfeiçoados da Alemanha, os quais passaram a ser conhecidos depreciativamente como "novos turcos". Eram esses oficiais que, espontaneamente, atualizavam os tenentes e os capitães, pois não havia uma escola para mantê-los a par das inovações que se realizavam em ritmo acelerado.¹

Neste clima de otimismo, com os oficiais voltados para seu preparo profissional, atingimos 1915, quando uma nova remodelação do Exército teve início com o Dec 14.497, de 23 de fevereiro, constituindo a alta cúpula do Exército, que estava composta do Ministro e seu Gabinete, do Estado Maior do Exército, das Inspeções de Armas e dos Grandes Comandos, assim consideradas as Regiões Militares e as Grandes Unidades.

Com esta nova legislação, as Inspeções Permanentes foram transformadas em Regiões Militares, que passaram a ter ação sobre todos os elementos sediados em seu

território, exceto os explicitamente dependentes de outras autoridades, e as Brigadas Estratégicas foram transformadas em Div Inf.

Em 1916, realizou-se pela primeira vez, em todo o território nacional, o sorteio militar, conseqüente da aplicação da democrática Lei de 1908, já aludida, o que vinha enfim tornar o Exército, representante da Nação em armas.

As providências tomadas até então permitiram que se extinguisse a Guarda Nacional em 1918, surgindo em seu lugar o Exército de 2ª linha, deslocando as tarefas que lhe cabiam do Ministério do Interior e Justiça para o Ministério da Guerra.²

O coroamento dessa fase de profundas transformações porque passava o Exército se daria com a contratação de uma missão militar de instrução, logo após a I GM, a Missão Militar Francesa. É com essa Missão, no dizer do General Tasso Fragoso, então Chefe do EME, "que aprendemos realmente o serviço capital de Estado-Maior, isto é, a arte de dirigir tropas e de provê-las".

Já em 1920, sob orientação da Missão Militar Francesa - MMF, começou a funcionar a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, destinada a atualizar Capitães. Esta Missão atuava também na Escola de Estado-Maior, onde dirigia o Ensino. Sob sua inspiração, a Escola teve seu curso reformulado a

¹ A criação da "A Defesa Nacional" fazia parte do trabalho dos "novos turcos" que propugnavam pela posição apolítica do Exército pela dedicação exclusiva de seus profissionais ao aperfeiçoamento profissional.

² Essa transformação era importante, na oportunidade, porque a Guarda Nacional tinha se transformado num centro de politicagem, com repercussões negativas no meio militar de uma maneira geral.

ponto de ali passar a funcionar, juntamente com o novo curso regular, um curso de revisão, destinado aos oficiais já diplomados por ela.³

Neste mesmo ano era expedido o Regulamento para a Direção e Emprego das Grandes Unidades, como elemento diretor central de todas as atividades do Exército em sua preparação para a guerra. Esse regulamento, de acordo com o Gen J. B. Magalhães, era "verdadeiramente um código de doutrina militar no campo da estratégia, da tática geral e da organização."⁴

A Missão Militar Francesa, inevitavelmente, como fruto da experiência de guerra de seus componentes, iria influir na Estrutura do Exército.⁵ Isto se verificou em 1921, com uma nova reorganização. Nesta oportunidade, a Cavalaria independente também passou a se organizar em Divisões ao invés de Brigadas.

No corpo dessas transformações, surgia o Grupo de Combate, como elemento básico de organi-

zação das Armas. Na Infantaria, o Pelotão era constituído de 2 Seções, cada uma com 2 GC, enquanto que na Cavalaria, o Pelotão dispunha de apenas 1 GC, sendo os demais elementos arrumados especificamente para o cumprimento de missões típicas da Arma.

Com essa nova organização, nosso Exército passava a ser constituído de: 5 DI, 3 DC, Brigadas Mistas e Unidades Independentes.

As DI compreendiam o QG e a tropa, esta constituída de: 2 Bda Inf; 1 Bda Art; 1 Rgt Cav Div; 1 Btl Eng e 1 Esquadilha de Observação. A DC tinha um QG semelhante ao da DI e sua tropa estava composta por: 2 Bda Cav; 2 Rgt Cav Ind; 1 G A Cav; 1 Btl Inf Montada e 1 Esqd de Transmissões. A Bda Mista estava constituída por 3 Btl de Caçadores, 2 Rgt Cav; 1 Rgt Art Mista; 1 Btl Eng e uma Esquadilha Mista de Aviação. Completa este quadro uma Companhia de Carros de Assalto.

Atestando os efeitos dos ensinamentos da I GM, apareciam em nossa organização dois elementos inteiramente novos: as Unidades de Aviação, já organizadas de acordo com as GU que passariam a integrar e, isoladamente, uma Companhia de Carros de Assalto.

OS PRIMEIROS PASSOS

"Foi, em verdade, a nova arma, de efeito decisivo, e, sem ela, é crença geral, os Aliados teriam perdido a sangrenta partida que se jogou no vasto tabuleiro da Europa, entre o mar e as fronteiras ocidentais da Suíça."

Cap José Pessoa

³ A atuação da MMF em nossas escolas seguiu orientação do Ministro Cardoso de Aguiar, que antes de seu contrato revelara em carta ao nosso adido militar na França: "Tenciono criar logo uma escola de aperfeiçoamento de oficiais, dispondo de tropa de todas as armas e confiar também aos oficiais da Missão a direção de estudos da Escola Superior de Guerra", depois Escola de Estado-Maior do Exército.

⁴ A Evolução Militar do Brasil, do Cel J. B. Magalhães, Bibliex, 1958.

⁵ O Gen Gamelin, primeiro chefe da MMF, em 1915 chefiava o Bureau de Opérations do GQG francês e depois comandou uma divisão na frente de combate, sob comando do Gen Joffre, a quem era muito ligado. Quando este foi afastado, passou a comandar uma divisão do C Ex do Gen Pélle. Assim como seu Chefe, os demais membros da MMF eram oficiais experientados na guerra.

O Pioneirismo

A introdução dos blindados no Brasil se deve, de um lado, às condições do momento que vivia nosso Exército e de outro, ao esforço pessoal do então Capitão de Cavalaria e depois Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque.

Graças ao seu entusiasmo, conhecimento do assunto e gestões feitas neste sentido, o Brasil adquiriu, em 1921, seus primeiros blindados, que vieram a ser, também, os primeiros carros de combate a chegar à América do Sul.

O Cap Pessoa fez parte da Missão Militar Brasileira, enviada à Europa em 1918, a fim de realizar estudos sobre as operações de guerra e aquisição de material. Incorporado ao 4.º Regimento de Dragões, serviu nos campos de batalha da França e da Bélgica.

Considerava que a guerra de 14-18 fora portadora de uma transformação profunda nos processos de combate e em "todos os engenhos de combate", dos quais dois deles — os gases asfixiantes e os carros blindados conduzindo a metralhadora e o canhão haviam dominado o fim da guerra.

Entusiasmado com o carro de combate, que para ele era "a máquina destinada a revolucionar a ciência da guerra", entregou-se, como esclarece, espontaneamente a seu estudo, na Escola de Carros de Combate de Versailles e no 503.º Regimento de Carros de Combate, onde serviu como estagiário.

Ficou conhecendo quase tudo que se sabia a respeito de blindados,

de sua tática e de sua técnica.

De volta ao Brasil, imaginamos que com a antevisão e a pertinácia que iriam caracterizar sua vida de soldado, realizou gestões no sentido da aquisição deste novo engenho, que para ele fora "o principal artífice da vitória aliada e iria conformar a organização dos Exércitos".

Em 1921, escreveu um livro sobre os carros de combate, intitulado *Os Tanques na Guerra Européia 1914-18*, que foi o primeiro escrito em língua portuguesa sobre o assunto.

A respeito dele, escreveu o Cel Art J. V. Portella Alves, no seu livro *Os Blindados Através dos Séculos*: "Se outros exércitos atribuem paternidade a seus blindados, um dia haveremos de ter o Pai dos Blindados do Brasil, e este fatalmente será o Marechal Pessoa. Quem mais poderia ser?"

As principais idéias de José Pessoa

Com o livro antes referido, o Cap Pessoa trouxe para nosso Exército, com oportunidade, uma visão global e clara das transformações que a nova arma estava produzindo na estrutura militar, dando-nos a conhecer o que se passava nos principais exércitos do mundo em relação à tática e à técnica desse novo engenho e como eles vinham sendo organizados nos diferentes exércitos.

De seu interessante livro pareceu-nos importante, para o assunto que estamos desenvolvendo, a parte em que faz sugestões e indica cuidados que deveríamos ter na

organização de nossas unidades blindadas e nas novas aquisições que viéssemos a fazer de carros de combate.

A mais importante dessas sugestões, no nosso entender, diz respeito à utilização que deveríamos fazer dos carros adquiridos. Afirma ele que a guerra mostra que os carros eram mais eficazes na razão direta do número de aparelhos utilizados, mas reconhece que nós não estávamos em condições de possuí-los no número necessário para atender à dosagem que a experiência indicara. Todavia, o número que "adquirimos, conclui, "era suficiente para preparar o nosso pessoal na prática dessa nova arma de guerra", numa clara alusão a que os carros fossem aproveitados para constituir uma unidade-escola.

Além de fazer esta útil sugestão, justifica a compra de um pequeno número de carros nesta oportunidade, dada sua imperfeição técnica, por estarem eles ainda em seu primeiro estágio de evolução e por acreditar que, em razão do sucesso alcançado pelo novo engenho, a tendência seria o seu aperfeiçoamento em breve tempo, ocasião em que poderíamos fazer uma compra de maior vulto e melhor ajustada às nossas necessidades. Acreditava mesmo na possibilidade de, em curto prazo, virmos a fabricar nossos próprios blindados.

Em razão do estágio de desenvolvimento dos carros, preocupava-o a falta de capacidade destes em realizar longos movimentos por seus próprios meios e essa preocupação se justificava, em parti-

cular no nosso caso, dada a pouca rusticidade do Renault. Temia que esses carros, desprovidos de meios de transporte, não suportassem um intenso período de instrução. Depois de indicar os tipos de veículos utilizados para esse mister na guerra, informa que na França a tentativa de organizar um serviço de transporte autônomo, que punha os meios de transporte à disposição dos comandantes durante o período da operação, não mostrou ser uma boa solução e recomenda que as nossas unidades blindadas "possuam um serviço de transporte regular, provido de meios próprios".

Valendo-se do mesmo argumento da fragilidade técnica de nossos carros, enfatiza a necessidade de cuidados especiais na utilização e manutenção desses engenhos. Sugere como selecionar e instruir os homens para esse fim e recomenda que os demais homens da guarnição sejam tirados "dentre aqueles que desejem servir na Arma, ou se mostrem por ela interessados". Do pessoal, diz ele, "deve-se exigir um severo e meticuloso conhecimento dos processos de lubrificação e conhecimento profundo do mecanismo. Nisto repousa toda eficiência do material".

Desejava ele, ainda, que a "nova arma" se constituísse em uma tropa de elite, que a todos causasse admiração e impusesse confiança.

Realça a importância de se dar aos nossos blindados um chefe "capaz e esforçado", pois nele residem "todas as condições de êxito", chegando a recomendar, pela ausência de um especialista entre

nós, que se buscasse esse chefe "nos exércitos de algum país amigo, que já se tenha revelado um técnico, quer no campo da instrução, quer no campo de combate, que seja um entusiasta, um crente sincero dos resultados militares de que são capazes os engenhos blindados".

Trata, a seguir, da combinação da infantaria-carro e mostra a necessidade de desde o início cuidar-mos de adestrar a Infantaria, que deveria atuar em estreita cooperação com os carros, numa colaboração íntima obtida nos exercícios de conjunto, para a obtenção da confiança mútua.

Ao se referir à organização da Infantaria blindada, recomendava que não se distribuíssem os carros pelos batalhões de Infantaria, pois a experiência tentada em França neste sentido mostrara-se negativa e esta, bem como a Inglaterra, obtivera melhores resultados com a organização de unidades independentes de carros.

Ainda que considerasse desconselhável para nós os aparelhos pesados ou de ruptura, em razão de nossa fraca rede viária e dos inúmeros acidentes naturais apresentados por nossa topografia, não deixa de recordar que a experiência da guerra mostrou a necessidade do emprego dos carros leves associados aos carros pesados, razão porque deveríamos, na sua opinião, "fazer mais um esforço e obtermos alguns carros de maior poder ofensivo e sobretudo, de maior velocidade". Para ele só com carros mais velozes seria possível uma rápida concentração sobre a frente

de ataque e só eles poderiam explorar o sucesso, atacar e desorganizar as retaguardas inimigas, enfim "desempenhar um papel eminentemente importante, qual o de cooperar com a Cavalaria na perseguição".

Recomenda a compra do Whippet, o carro mais veloz aparecido até então, mais pesado que o adquirido por nós, mas, em compensação, muito melhor armado, com maior capacidade para vencer obstáculos e duplamente mais rápido.

Ao tratar da composição dos meios adquiridos, examina as organizações francesa e norte-americana, quanto à proporção de carros-canhão e carros-metralhadora. Considera que a organização francesa fora eficiente quando testada na guerra de trincheira, mas a organização americana colhe resultados mais satisfatórios, fora mais eficiente na guerra de movimento.

Nestas duas organizações a seção era a unidade básica de emprego e tinha o mesmo número de carros, porém na organização francesa preponderavam os carros-canhão. A Seção francesa era composta de três carros-canhão e dois carros-metralhadora, sendo os carros-canhão colocados no centro do dispositivo, cabendo-lhes a destruição dos ninhos de metralhadoras e os carros-metralhadoras dispostos nas alas para proteger aqueles. Na organização americana a proporção era inversa, com três carros-metralhadora e dois carros-canhão e essa preponderância de carros mais leves e ágéis dava-lhes melhores condições de manobra.



FT-17 Renault, na frente do 2º RC em Pirassununga — SP⁶

Como a organização americana favorecia a guerra de movimento, melhor se ajustando às suas concepções de emprego dos carros, ele afirma que "andaríamos acertados se preferíssemos a organização dos norte-americanos e constituíssemos as nossas seções com cinco carros, na proporção de três carros-metralhadora para dois carros-canhão".

Conclui por sugerir que com o material adquirido se organizasse uma companhia de instrução autô-

noma, com seu quartelamento especial, com seus meios próprios de vida e sob a imediata subordinação do general comandante da Divisão onde fosse incluída.

Os primeiros carros

Os primeiros carros adquiridos pelo Brasil foram os FT-17 Renault, de origem francesa.

Já em 1915 os franceses haviam sentido a necessidade de possuírem um veículo blindado leve e ágil, que servisse ao Comando das organizações a serem mobiliadas pelos seus primeiros carros, os pesados e vagarosos *Schneider* e *Saint Chamont*.

⁶ Pirassununga foi a cidade que o então Gen José Pessoa, Inspetor da Arma de Cavalaria, escolheu em 1939, como reunindo "todas as condições exigidas para o objetivo colimado", que era a locação da futura Escola da Cavalaria Brasileira.

Convidado pela segunda vez em 1916, pouco antes do emprego de um carro de combate no campo de batalha, a produzir um carro leve, agora concebido pelo Gen Estienne, "como um carro especializado a apoiar a Infantaria", Louis Renault não só aceitou como voltou todo seu entusiasmo e energia a essa tarefa.

Em pouco mais de 8 meses o protótipo do Renault foi a provas. Com elas e, possivelmente, com o sucesso relativo dos carros ingleses na Ofensiva do Somme, muitas dúvidas que se verificavam a respeito desse novo engenho nos círculos oficiais, se dissiparam e a indecisão foi momentaneamente superada com a ordem de produção de 150 desses carros. Sua destinação seria, porém, a original, isto é, servir como carro de comando nos batalhões de carros pesados.

As discordâncias quanto ao emprego desse carro e até mesmo quanto ao seu valor continuavam e bastou que surgissem dificuldades para chegar-se às especificações estipuladas no desenho de sua revolucionária torre, para que a ordem de produção inicial fosse suspensa. Em maio, possivelmente em razão do malogro dos carros pesados franceses em suas primeiras intervenções na batalha e porque já houvessem indícios de uma ofensiva alemã, a ordem de produção foi não só restabelecida como grandemente aumentada. Agora deviam ser produzidos 1.150 carros.

O total de carros a ser construído foi, em seguida, ampliado para 2.500, devendo ser produzido em três versões: a versão original, do-

tada de telégrafo sem fio, carros armados com metralhadoras e também carros artilhados com um canhão de 37 mm.

A nova ordem, todavia, era superior à capacidade da Renault e a premência de tempo conduziu à alocação de parte de sua produção a outras firmas, tendo a Berliet, a Schneider e a Delaunay Belleville produzido 1.680 carros dessa encomenda. Essa experiência de incluir outras indústrias na produção dos carros criou posteriores dificuldades para a intercambialidade de sobressalentes e peças de reposição, porque o individualismo francês (ou latino?) conduziu as outras firmas a utilizarem seus próprios métodos, sem se aterem estritamente ao padrão *Renault*.

Em 31 de maio de 1918, os Renault foram utilizados pela primeira vez na guerra, não em grande número, mas no número possível exigido pela situação. Tratava-se de resistir à ofensiva alemã denominada "Friedensturm" (Ofensiva da Paz), uma terrível ameaça a Paris e que para os alemães, como indica o pretensioso codinome da operação, deveria determinar o fim da guerra.

O Renault mostrou-se bastante eficiente. Sua mobilidade, sobretudo, surpreendeu o inimigo.

Durante a ofensiva aliada, entre junho e novembro desse mesmo ano, apesar de apresentar alguns problemas técnicos, os Renault foram usados em números e sucessos crescentes e, na época do Armistício, nada menos que 27 batalhões estavam equipados com esses carros.

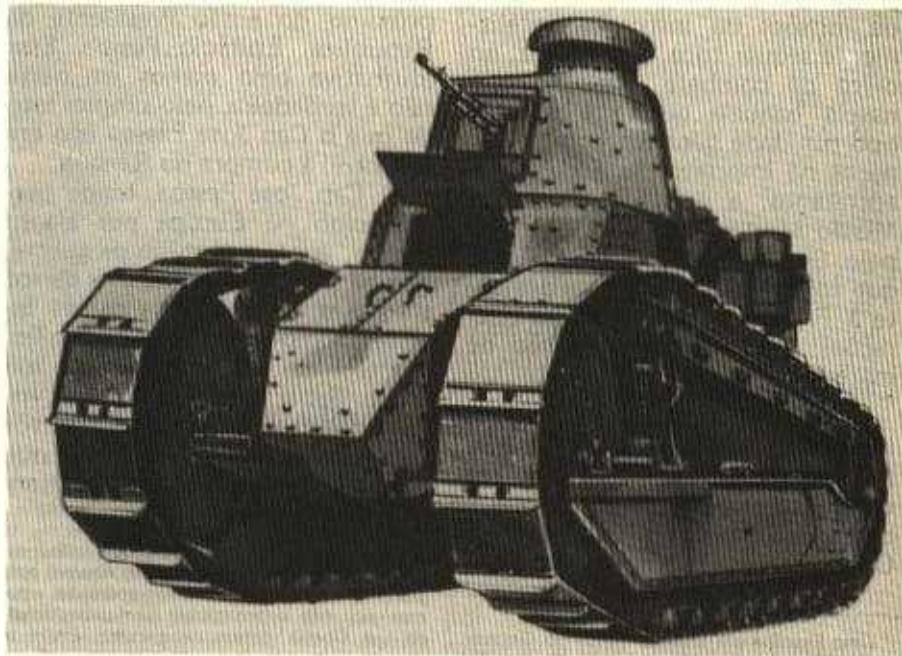
O FT-17 Renault era um carro leve, pesando 6,7 ou 6,5 t, conforme estivesse artilhado com canhão ou metralhadoras. Seu canhão de 37 mm era semi-automático e suas armas estavam montadas em torre móvel, constituída de placas de aço montadas sobre uma armadura, o que concorria em muito para a eficiência do carro.

O Renault era guarnecido por dois homens. Podia escalar rampas de até 100% em terreno firme, por estar seu centro de gravidade muito próximo da cauda. Não possuía chassi, o próprio casco da viatura substituía-o com vantagens, e apresentava uma série de inovações técnicas, das quais se destacavam: a separação do compartimen-

to da tripulação do motor, por uma placa de aço; possibilidade de cortar a ventilação em caso de incêndio; alçapão para saída de emergência; torre giratória em 360° e uma disposição geral que é mantida até os dias atuais na quase totalidade dos carros modernos.

A escolha de nossos primeiros blindados

Assim como a decisão para a produção de determinado blindado é problema complexo e sempre polêmico, particularmente porque envolve a doutrina de emprego da força que mobilizarão, por razões semelhantes, a sua compra também o é.



Mark Medium "A" — conhecido como "Whippet"

Exatamente por este motivo nos interessamos em conhecer as razões que teriam orientado a escolha feita na compra de nossos primeiros blindados. No entanto, como é natural ocorrer em assuntos desta natureza, quase nada pudemos encontrar registrado a respeito.

O livro do Gen Souto Malan, sobre a vida de seu pai, adido militar do Brasil na França, de 1916 a 1919, e depois Chefe de Gabinete do Ministro Calógeras, em cuja gestão essa compra se efetivou, apesar de dedicar seis de seus capítulos às observações sobre o conflito que se travava na Europa naquela época, de tratar da compra de nossos primeiros aviões e de gestões feitas para a contratação de missões de instrução, infelizmente sequer toca, uma só vez, no carro de combate, engenho que nascia naquela guerra e que na oportunidade ganhava grandes espaços na imprensa mundial. Cita, entretanto, a existência de uma Missão Militar Brasileira, chefiada pelo Gen Napoleão Felipe Aché, que foi à Europa e particularmente à França, para estudo das operações de guerra e aquisição de material.⁷

Essa Missão, cujos primeiros membros começaram a chegar a Paris em meados de 1918, era composta de 28 membros, entre os quais o Cap José Pessoa e o Ten Otávio Aché, que mais tarde iriam

pertencer a nossa primeira subunidade de carros.⁸

Acreditamos que, por suas atribuições, essa missão tenha sido em boa parte responsável pela compra do material que o nosso Exército iria fazer posteriormente, inclusive os blindados.

A informação mais interessante a respeito do assunto vamos encontrar no livro do Cap José Pessoa, antes citado, e que, entre outras coisas, dirime um equívoco a respeito dessa compra, que pela repetição vai ganhando foros de verdade.

Já lemos em mais de uma oportunidade e em mais de um autor que o Cap José Pessoa conseguiu que importássemos os Renault, entre outras razões, por ser parente próximo do então Presidente da República, Epitácio Pessoa. Essa afirmativa pelo menos em parte não é verdadeira, pelo simples fato de que o Cap José Pessoa não era favorável à compra do Renault.

O Cap José Pessoa, tendo permanecido na Europa por algum tempo, após o término da guerra, não se limitou a estudar os carros franceses. Conhecia os carros ingleses, anglo-americanos e alemães; sua técnica, sua organização e sua tática. Sabia como esses países vislumbravam o emprego dos carros no futuro e, em consequência, que tipos de carros estavam projetan-

⁷ Uma Escolha um Destino (Vida do General Malan D'Angrogne). Gen. Alfredo Souto Malan, Bibliex, 1977.

⁸ Segundo o relato de nosso adido militar em Paris, alguns oficiais desta Missão fizeram estágio em escolas e unidades em operações e outros, por não concordarem com essa decisão de sua Chefia, foram exonerados. Entre os que participaram de cursos e estágios, não cita o Cap. Pessoa.

do. Não estava alheio às experiências que se realizavam, por exemplo, em busca do carro de ruptura, o qual aprovava ou, em sentido oposto, o desenvolvimento de carros individuais, em cujo sucesso não acreditava, porque esses carros visavam substituir o infante e ele acreditava que só o infante pode ocupar definitivamente o terreno e que, sejam quais forem os meios utilizados, a vitória pertencerá sempre ao detentor do terreno.

O Cap Pessoa não desconhecia as idéias de Fuller, pois cita seu *Tank in the Great War*, ao falar da cooperação do avião com os blindados, do mesmo modo que tinha conhecimento das experiências que os ingleses haviam feito durante a guerra utilizando os carros *Whippet*.⁹ A respeito desses carros diz ele: "obtida a ruptura de um setor inimigo, esse aparelho era jogado nas organizações adversas com a missão de semear o pânico na retaguarda, destruir os centros telefônicos, atacar os postos de comando, os comboios e as colunas de Infantaria em retirada".

A verdade é que o Cap Pessoa tinha um invejável conhecimento sobre as técnicas e as táticas dos blindados e, estamos seguros, conhecia os novos engenhos melhor

do que ninguém no país. É com a autoridade desse conhecimento que não aprovava a compra dos Renault.

Considerava que os Renault, como se apresentavam na época, não eram uma "arma ofensiva de movimento" e que, portanto, não correspondiam à concepção de emprego futuro dos carros. Alegava que apesar do Renault "ser mais bem protegido, na guerra o melhor aparelho não foi o que provou ter maior espessura de blindagem e sim o que melhor marchou sobre o inimigo".

Para José Pessoa, o *tank* era arma decisiva e que, portanto, só deveria ser lançada nos momentos decisivos da batalha, o que não correspondia à concepção segundo a qual o Renault fora construído. Além das características do Renault não se casarem com as concepções que tinha do emprego tático dos carros, o Cap Pessoa revela suas preocupações quanto às suas deficiências técnicas e às suas conseqüências no combate.

A respeito das deficiências técnicas do Renault, cita a necessidade de diminuir o ruído no interior do carro, que tornava surda sua guarnição e após enumerar uma série de outras deficiências técnicas, exemplifica suas conseqüências no combate, citando o ocorrido no Regimento em que estagiava, em 18 de julho de 1918, onde só a fragilidade da correia do ventilador do Renault era responsável por 10% da indisponibilidade do material e que, mantida a ofensiva aliada, um dos batalhões desse Regimento contava, 15 dias depois,

⁹ A esse tempo as idéias de Fuller, a respeito do desenvolvimento de táticas que permitissem um exército blindado relativamente pequeno vencer batalhas como as de Issos e Arbélas, já eram conhecidas através seu famoso "Plano 1919". Segundo Fuller, o segredo daquelas batalhas era apenas que, enquanto a "falange" mantinha o exército persa empenhado, Alexandre e sua Cavalaria atacavam o "querer" do inimigo, concentrado na pessoa de Dário.

com 60 dessas correias partidas, dando origem a 90% das panes.

Em certo ponto do seu livro, o Cap Pessoa chega mesmo a criticar direta e asperamente a compra feita, nestes termos: "conhecendo os defeitos do Renault e as deficiências de seu manejo em ação, o nosso Exército bem poderia ter obtido melhor material, se a encomenda não tivesse sido feita nas condições de aceitar esse carro tal como está construído. Com a liberdade de escolha teríamos tido o mesmo critério dos americanos; teríamos preferido modificar o aparelho em uso no Exército francês".

Depois de apontar os defeitos do Renault e como saná-los, faz uma comparação entre este e o Whippet quando diz a respeito deste último: "mais veloz e por isso mesmo menos vulnerável, possui motores de grande força, pode transpor largos obstáculos e, em certas missões, acompanhar mesmo a Cavalaria. Apesar de um pouco mais pesado, apresenta a grande vantagem de poder fazer longas marchas por seus próprios meios, o que não consegue esse carro francês".

Como argumento final das vantagens do Whippet sobre o Renault, diz que esse pensamento não é só dele mas que "grande parte dos oficiais franceses considera o Whippet o melhor carro".

Como conclusão dessa comparação entre o Renault e o Whippet, afirma ser este superior àquele sob o ponto de vista técnico e tático.

É bom que fique claro que o Cap Pessoa acreditava que outras

unidades de carro iriam ser criadas, julgando mesmo, como vimos anteriormente, que a curto prazo poderíamos construir nossos próprios carros. Sua argumentação não tinha, pois, em mira, simplesmente discordar da compra feita. Pretendia sim, acreditamos, influir nas compras futuras, já que, a despeito do parentesco que o unia ao Presidente Epitácio, parece não ter conseguido nesta primeira oportunidade. Realmente, ao tratar da "organização de nossos tanques" ele recomenda que adquiríssemos os Whippet, apesar da desvantagem da diversificação do material que isso acarretaria.

Nessa compra dos nossos blindados, não deve ser esquecida a influência que por certo gerou a Missão Militar Francesa, pois, se não podemos determinar em que grau foi efetivamente exercida, sabemos que seus membros a aprovavam e até chegaram a justificá-la publicamente, como se pode constatar no prefácio do livro do Cap Pessoa, escrito pelo Gen Gamelim.

Neste prefácio o Chefe da MMF começa por fazer um alerta não muito elegante aos leitores, quanto às idéias expostas pelo Cap Pessoa. Diz ele "creio mais uma vez dever colocar em guarda alguns leitores não alertados da questão, contra as conclusões que uma primeira leitura permitiria tirar de sua comparação entre o Whippet e o Renault".

Prosegue o General: "Comparar um Whippet e um Renault, um carro de 12 a 18 t com um carro de 6 ou 5 t é como comparar um canhão de 155 mm com um ca-

nhão de 75 mm. Eles não correspondem às mesmas preocupações. A melhor prova disso é que nós compramos o Whippet, mas os ingleses, americanos e belgas adquiriram o Renault ou dele se serviram."

O Cap Pessoa partiu de fato e inadvertidamente de uma premissa falsa que permitiu ao general concluir de forma contundente. Sua idéia, porém, foi comparar os 2 carros, enquanto ambos eram os carros leves que serviam aos dois exércitos, mas que, em verdade, correspondiam a preocupações diferentes. Enquanto o Renault fora concebido exclusivamente para acompanhar a Infantaria e era, no dizer dos próprios franceses, um "destruidor de ninhos de metralhadoras", os ingleses haviam concebido o Whippet como um carro capaz de cooperar também com a Cavalaria, prestando-se ao aproveitamento do êxito e à perseguição, ações decisivas para cuja execução não se tinha ainda encontrado solução adequada depois do aparecimento da metralhadora no campo de batalha.

O que deve, contudo, ter tocado a fundo o general é que o Cap Pessoa começa sua argumentação por afirmar que o Renault já era um carro obsoleto. Para ele o Renault, tal como estava construído, não preenchia as necessidades de uma próxima guerra. Se obteve ótimos resultados nas operações, em boa parte isso se devia ao fato dos alemães não possuírem material equivalente, nem quanto ao número, nem quanto à qualidade.

Não sem antes ter o cuidado de justificar as más qualidades do Renault, pela urgência com que fora construído, em razão da precipitação das operações, quando coube à França a maior soma de esforços e responsabilidades para conseguir a vitória, o Cap Pessoa evoca o testemunho de importante comandante de carros francês, o Cel Edmond D'Angerville, para mostrar a má qualidade dos Renault. O Cmt D'Angerville define o Renault como "um carro pouco rústico, mal armado, de fraca mobilidade e sem facilidades para vencer obstáculos que se encontram nos campos de batalha da guerra moderna".

Ainda que o Cap Pessoa expressasse claramente que as suas preocupações eram outras que as dos apologistas do Renault, o Gen Gamelin aproveita aquele seu equívoco e segue uma análise que contém elementos sem dúvida interessantes até os dias atuais, pelo que vale reproduzi-la. Diz ele: "Nenhuma dúvida que com um peso de 12 ou 18 t se deve logicamente chegar a um instrumento mais possante que com um peso de 6 ou 5 t.¹⁰ Mas para um material destinado ao acompanhamento da Infantaria, as questões de proteção e de silhueta sobreelevam à velocidade e a potência do armamento. Uma velocidade

¹⁰ Em 1917, a Inglaterra concluiu o seu carro ligeiro denominado, inicialmente, Tritton's Light Machine, depois Mark Médio "A" e finalmente Whippet, como ficou afinal conhecido. Dados comparativos: Comp-Larg-Alt/Peso/Armamento/Pot-motor/Veloc - FT Renault: 5m; 1,74m; 2,14m; 6,5 t; 1 Can 37, 1 Metr; 35 HP; 7 km/h. Whippet: 6,08m; 2,61m; 2,75m; 14 t; 4 Metr; 90 HP; 14 km/h.

de de 7 ou 8 km, o dobro da velocidade da Infantaria, mostra-se suficiente para as manobras a realizar. Uma menor silhueta, sobretudo em terreno plano e descoberto, como no sul do Brasil, permite se ocultar mais facilmente das vistas da Artilharia inimiga. Para atacar as metralhadoras inimigas, um canhão de 37 mm ou um canhão de 75 mm curto é suficiente. Mas uma questão importante me parece a seguinte: cada dia se progride mais na defesa contra os carros; não é mais somente a bala de um fuzil de calibre especial como em 1918, é a bala de uma metralhadora que vai poder perfurar as débeis couraças, portanto, para os carros chamados a trabalhar junto à Infantaria a questão da blindagem terá importância especial."

Mas, é no final de sua longa exposição que o general deixa clara a influência que o assessoramento da MMF deve ter tido na aquisição que fizemos. O general concorda que o Renault não é o carro ideal se o que se busca é um carro para agir junto com a Cavalaria, onde a velocidade e a potência ofensiva são essenciais, mas argumenta que o Brasil tem que pensar antes nos seus inúmeros rios e que, enquanto os carros não tiverem seus próprios meios de transposição, deverão ser condicionados pelos meios de transposição de campanha existentes. E afirma, não em termos hipotéticos ou dedutivos mas categoricamente, que foram essas condições a "consideração essencial que determinou ao Governo brasileiro a compra dos Renault".

A COMPANHIA DE CARROS DE ASSALTO

Criação e denominação

Em 5 de maio de 1921, o Boletim do Exército nº 382, apresentava o Quadro do Efetivo de Instrução de uma Companhia de Carros de Assalto (Infantaria).

Como toda organização é constituída tendo em vista o cumprimento de uma missão, naturalmente sua denominação deveria dar uma indicação de sua finalidade ou estar a ela ajustada. No nosso caso, porque razão teríamos denominado de Companhia de Carros de Assalto à nossa primeira subunidade blindada?

O vocábulo "companhia" tanto pode indicar uma subunidade de Infantaria como, genericamente, qualquer subunidade que não tenha uma denominação específica e tradicional, como são o esquadrão na Cavalaria e a bateria na Artilharia, isto é, o termo por si só é pouco esclarecedor.

No entanto, como o boletim de criação da Cia refere-se a unidade de Infantaria, conclui-se que esse termo teria sido utilizado no seu sentido específico. Mas porque "de carros de assalto"?

Apesar de sua larga utilização nos últimos anos da I GM e da ampla divulgação que mereceu por parte da imprensa mundial, os carros de combate não tinham ganho, ao término da guerra, uma denominação comum.

O próprio Cap Pessoa, em seu livro já referido, não se fixa numa mesma denominação para esses en-

genhos. Chama-os constantemente de carros de combate, por vezes carro de assalto ou simplesmente carro blindado e por fim *tank*, denominação que escolheu para título de sua obra, talvez por sua preferência pelos blindados ingleses e sua doutrina de emprego.

Entre os ingleses, os carros de combate ficaram conhecidos como "tanks" porque, para manter o segredo em torno da nova arma, eles foram dissimulados na forma de grandes reservatórios de água e se difundiu desinformação neste sentido. Assim, ele ficou conhecido por *tank*—não só na Inglaterra, mas nos demais países de língua inglesa e mais tarde, por influência inglesa e norte-americana, esse termo se generalizou.

Na França, onde o Gen Estienne via esses engenhos como substitutos do canhão de acompanhamento, também conhecido como "canhão de assalto", que se destinava a acompanhar a Infantaria no ataque, para demolir os centros de resistência que escapassem à barragem de Artilharia, bater tropas de contra-ataque e cooperar na manutenção do terreno conquistado, eles foram inicialmente denominados "carros de assalto". Todavia, em razão de sua perspectiva de emprego bem mais diversificada que a de um simples canhão de assalto, em seguida, durante a própria guerra, passaram a ser denominados "carros de combate".

Significaria a denominação por nós escolhida que era nosso propósito ter nessa subunidade um elemento de apoio à Infantaria, pertencente à própria Arma e desem-

penhando a antiga missão atribuída ao canhão de assalto?

Não acreditamos nessa interpretação porque com o conhecimento das missões bem mais amplas que deveriam caber aos carros de combate, nesta altura bem conhecidas, seria esta uma solução pouco inteligente. Preferimos crer que a denominação dada não estava de acordo com sua destinação e a expressão "carros de assalto" tenha sido adotada mais para acompanhar a designação desses engenhos, que ainda era utilizada por alguns oficiais no país do qual eram originários nossos carros — a França — e que, na época, exercia grande influência em nosso campo militar. O Gen Gamelim, por exemplo, só se referia a esses engenhos como carros de assalto.

No entanto, já a 26 de maio desse mesmo ano, isto é, 20 dias depois, o Av. nº 360, do Ministro Pandiá Calógeras, declarava que "os oficiais da Cia de Carros de Assalto que figuram no quadro das Unidades de Infantaria podem ser de qualquer Arma".

O Aviso dava a conhecer que esses oficiais continuariam a pertencer às suas Armas de origem, em cujos quadros seriam computados. Concluía o Aviso antes citado, com a nomeação do primeiro comandante da Companhia, nestes termos: "Nestas condições, é designado o Cap Cav José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque para organizar a Companhia que, sob o ponto de vista da instrução, ficará à disposição do Chefe do Estado-Maior, como tropa de instrução da

Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais."

Que significava esta alteração? O vocábulo "companhia" estaria agora sendo empregado no seu sentido genérico? Esta alteração corrigiria erro proposital ou acidental? Estaria aqui materializada a influência da relação de parentesco do Cap com o Presidente Epitácio ou seria simplesmente uma maneira de colocar o homem certo no lugar adequado?

A resposta a estas questões, hoje muito difícil, impede que se possa concluir que pensamentos doutrinários orientavam a organização de nossa primeira unidade blindada e até mesmo de saber se eles de fato existiam.

Implantação e organização da Companhia

la assim começar sua vida nossa primeira subunidade blindada, sem uma orientação doutrinária precisa mas, obedecendo, em muitos aspectos, às recomendações do Cap Pessoa, entre estas a que previa para seu comando um "chefe capaz e esforçado, que seja um entusiasta, um crente sincero dos resultados militares de que são capazes os engenheiros blindados."

Além do Cap Pessoa, integravam o efetivo inicial da Cia de Carros de Assaltos, os 1^{os} Tens Carlos de Souza Reis, Otávio Monteiro Aché, João Pereira de Oliveira, Oswaldo de Araújo Motta, o médico Raul da Cunha Bello e os 2^{os} Tens Antonio Carlos Bittencourt e o in-

tendente Francisco Salles de Sena.¹¹

A Cia foi instalada na Vila Militar do Rio de Janeiro, em edifício inacabado, que se destinava à instalação do 3^o RI, no lugar onde posteriormente teria assento o Regimento Escola de Infantaria (REI), hoje 57^o BI (Es) Mtz.

O Cap Pessoa conseguiu concluir as obras do aquartelamento, no que era indispensável para o funcionamento da Cia e assim esta ganhou o seu "aquartelamento especial" como desejava, sendo de certo modo até imponente para abrigar uma Companhia.

A subunidade possuía, além de oficina bem montada, garagens com portas corrediças de aço, uma biblioteca com mesas belíssimas, cadeiras confortáveis e imponentes pelos seus espaldares altos e riquíssimas estantes que abrigavam, além de regulamentos franceses e suas traduções, alguns livros técnicos, em particular versando sobre motores a explosão e duas ou três enciclopédias.

A Cia estava, em suma, tão bem instalada que a alguns espíritos, ao invés de servir como estímulo, era motivo de críticas e até de desânimo.¹²

¹¹ Ver Quadro do Efetivo no final do artigo.

¹² Segundo um dos oficiais que mais tarde veio a servir nesta Cia, ela possuía uma guarda-mesa, composta de pratos de porcelana finíssima, talheres de prata e copos de cristal lapidados que ele, pertencente a uma família rica, confessa nunca ter visto igual antes. Para ele, o fato de termos adquirido um carro de baixa qualidade para a instrução, por falta de recursos, chocava com o "beber água naqueles copos maravilhosos e comer a comidinha simples de quartel naquele material".

Apesar de pesquenos problemas e incompreensões a companhia ia se organizando nos moldes que o Cap Pessoa preconizara.

Já vimos como o Cap Pessoa considerava que a Cia deveria ser constituída, no entanto, no que se refere à sua composição, suas idéias não puderam ser postas em prática porque adquirimos apenas 11 carros de combate e um carro TSF e a compra fora feita de acordo com a doutrina francesa, isto é, com predominância do número de carros-canhão.

Nossos carros foram organizados em duas seções, constituídas cada uma de 3 carros-canhão e 2 carros-metralhadora, que eram comandadas por oficiais ao invés de sargentos. O 11º carro era também canhão e servia ao Cmt da Cia.

Disponha, ainda, a Cia, de uma Seção de Transportes, dotada de caminhões *Krupp* e uma Seção Oficina ou de Operários, como se pode observar no quadro do efetivo, que era mobiliada quase exclusivamente por sorteados pertencentes às oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil.

A primeira apresentação em público, da nova subunidade, se deu na oportunidade da visita feita ao Brasil pelo Rei Alberto, da Bélgica.

A Cia ia aos poucos ganhando foros de tropa de elite. Além de ter se constituído de acordo com o Aviso Ministerial nº 360, e uma subunidade escola, se destacava por seu uniforme diferente, distinguido por seu capacete característico e pela "bandagem" — uma fita

de lona que era enrolada do joelho ao tornozelo e que substituíra a perneira tradicional.

Em outubro de 1921, com o Av. Ministerial nº 621, ganha a Cia o seu distintivo, cujo desenho ilustra o anexo a este artigo e onde se podem observar os dois tubos simbolizando os canhões de assalto, cruzados na forma tradicional dos fuzis da Infantaria e encimados por um elmo, simbolizando os blindados. Este distintivo adotado pelo citado Aviso, deveria ser confeccionado em metal bronzeado.

Em novembro desse mesmo ano, é aprovado o toque de corneta para a Cia, cuja composição é bastante interessante. O toque estava dividido em 2 partes: a primeira ou introdução era o toque de Cia e a segunda era composta dos dois primeiros compassos de Artilharia e dos dois primeiros compassos de "Carga", terminando com a mínima final do toque de "Carga".

A instrução da Cia estava baseada em traduções dos regulamentos franceses e, atendendo ao requisito de se entrosar com uma tropa de Infantaria, trabalhava em íntima ligação com a Escola de Sargentos de Infantaria, com quem realizava as demonstrações solicitadas pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais.

Tinha a Companhia de Carros de Assalto todos os requisitos materiais para desempenhar o papel de semente e fermento dos blindados no Brasil. Mas o terreno não estava preparado para isso.

A Companhia de Carros de Combate

Em 1924, o Cap José Pessoa foi substituído no comando da Cia de Carros de Assalto pelo Cap Inf Newton de Andrade Cavalcanti, sob cujo comando vieram a servir os Tens Emanuel Adato Pereira de Mello, Gabriel Dias Ferraz, Djalma Cicarino, Alberto Sá Barbosa, Sebastião Ferreira Figueiredo, José Azevedo Costa, o intendente Henrique Luís Abry e o médico Guilherme Machado Hantz.

Como uma prova de que o nome da Companhia não tinha sido adequadamente escolhido e não tínhamos uma idéia precisa do emprego que desejávamos dar aos carros, já no início de 1925 é mudada sua denominação para Companhia de Carros de Combate.

O novo comandante da Cia não nutria pelos carros a mesma crença nos seus resultados operacionais e nem tinha por eles o mesmo entusiasmo que José Pessoa. Além disso, era indivíduo de difícil trato, de modo que por essa e outras razões, em 1925 a Cia contava com apenas 2 oficiais combatentes o que, desde logo, atesta que também não era grande o crédito nos novos engenhos nos escalões mais altos.

Em 1926, para melhorar o efetivo da subunidade, seu Cmt teve que se valer de seus conhecimentos no Gabinete do Ministro para, contrariando o quadro do efetivo, conseguir a classificação de um Aspirante a Oficial na Cia. Foi desse

modo que no início desse ano foi servir na Cia de CC o Asp Of Inf João Carlo Gross. Logo depois, por gestões deste, lá foi servir seu companheiro de turma, agora 2º Ten, o cavalariano Cyro Goulart Bueno.

Nesta época, o carro TSF já não era utilizado e as demonstrações para a EsAO eram realizadas por uma única seção, que reunia os carros ainda em boas condições.

De uma maneira geral, não havia interesse dos oficiais pelos carros. Raros e apenas por servirem na Cia eram os que se interessavam por eles e estes estavam mais curiosos em conhecer sua técnica do que motivados por sua tática ou pelo que eles poderiam representar no futuro.

Afirmações desta natureza não teriam sentido num artigo como este, se não fora para nos levar a buscar as razões porque isto acontecia, já que um simples exame dos oficiais que prestaram seus serviços nesta subunidade mostra destacados profissionais de nosso Exército.

A verdade é que os carros de combate não haviam se firmado, ao término da guerra, como uma arma segura e eficiente. Em muitos casos, nos primeiros tempos foram mal empregados, submetidos mesmo ao capricho da ignorância, pois não havia uma doutrina de emprego estabelecida para eles e era inevitável que ocorressem malogros, como o desastre verificado na ofen-

siva francesa no Chemin des Dames.¹³

Pela retardada compreensão alemã da importância desse novo engenho, o carro não havia sido submetido a teste insofismável. O próprio Cap Pessoa, como vimos, atribuía o sucesso do Renault na guerra, em grande parte à falta de carros do lado adversário.

O desenvolvimento técnico da época e a pressa com que a maioria dos carros foi produzida e posta em ação, para atender às contingências do momento, geraram carros muito frágeis e pouco seguros. Isto, aliado ao curto período de 3 anos entre o seu surgimento e o término da guerra, não permitira que se alcançasse os aperfeiçoamentos reclamados.

Sua velocidade era ainda inferior à da Cavalaria Hipomóvel. Seu raio

de ação era pequeno. Pouca era sua segurança e difícil o seu controle.

Sua pequena mobilidade e seu restrito raio de ação não permitiam que com eles se realizasse o aproveitamento do êxito e a perseguição. Ficara sem solução o problema do ataque realizado com sucesso, como ocorreu em Cambrai e em outras inúmeras oportunidades. Em suma, ele não fora capaz de restabelecer integralmente o movimento no campo de batalha, estando longe de ser a arma de choque que viria a ser no futuro e como tal, não provara ser uma arma decisiva.

O seu progresso técnico, vaticinado como certo e rápido ao término da guerra, não se fizera como fora apregoado. A dissipação da riqueza das nações nos anos de guerra, de parte dos vencidos e dos vencedores, que iria desembocar em seguida na crise econômica de 1929, não permitia gastos elevados com a pesquisa ou com o reequipamento militar.

Assim o carro de combate que, como pensava José Pessoa, ajudara a Infantaria a cumprir suas missões e iria, num estágio de desenvolvimento seguinte, auxiliar também a Cavalaria, restituindo-lhe a mobilidade e o poder de choque, grandemente prejudicados desde o advento da metralhadora, não aparecera e os carros existentes, por sua fragilidade, não lhe garantiam um maior poder de choque, nem lhe davam ainda maior mobilidade.

Essas eram as razões fundamentais porque os cavalarianos, cuja Arma fora, "até quase o fim da 1ª

¹³ O Major Paul C. Raborg, autor de *A Guerra Mecanizada*, assim descreve no seu livro o episódio de Chemin de Dames: "Como adido à 2ª Divisão Francesa, o Gen Parker e eu participamos da ofensiva francesa no Chemin de Dames, que talvez tenha sido a maior batalha da 1ª GM até aquela data. Os franceses empregaram cerca de 2000 peças de Artilharia de todos os calibres, não só no bombardeio preparatório, que durou cinco dias, como no próprio assalto... No dia seguinte, uma Cia de 8 tanques foi enviada ao combate. Os homens dessa organização deram os exemplos mais chocantes de bravura imaginável, enfrentando uma morte quase certa, acompanhada de todas as hediondas torturas do fogo. Ao cair da noite, esses 8 tanques estavam desmantelados. Todos os oficiais da Cia jaziam mortos ou feridos. Alguns tripulantes não conseguiram safar-se e foram assados vivos dentro deles. Os tanques explodiram e a fuga para evitar as chamas foi quase sempre impossível. Naqueles dias, para o soldado que entrava num tanque para um assalto, esta seria sua morte provável. Naquele noite, o quadro dos oito tanques, irremediavelmente perdidos, como navios destruídos naquele horrível mar de lama, deixou-me uma inesquecível impressão."

Guerra Mundial, a Arma relâmpago, a Arma esmagadora de todos os Exércitos do mundo", não aceitavam esse novo engenho.

Por outro lado, o longo período durante o qual o cavalo proporcionara à Cavalaria as condições necessárias para o cumprimento do que fora codificado, pelo menos desde Napoleão, como suas missões no campo de batalha, amalgamara de tal forma o cavalo à Cavalaria, que a confusão entre o meio e o fim, se verificava mesmo entre os espíritos mais lúcidos. Assim é que confundindo-os e não compreendendo que as missões cumpridas pela Cavalaria eram permanentes, independentemente dos meios utilizados, porque permanentes eram as necessidades a que deveria responder nos campos de batalha e que exatamente a condição necessária para alcançar os mesmos fins era a evolução dos meios, havia aqueles que, julgando que o cavalo já não atendia aos imperativos da guerra moderna, ao invés de buscar um sucedâneo para ele, propugnavam pela solução simplista da extinção da Arma.

Uma evidência de que tal postura grassava entre nós, nos é dada por nosso adido militar em Paris, nesta época, o então Ten Cel Malan D'Angrogne, que em seu primeiro contato com o Gen Gamelin, que viria a ser o Chefe da MMF em nosso País, comenta sobre a situação da Cavalaria e opina pela sua transformação em Infantaria montada.¹⁴

Este fato, de aparência simples, era todavia de extrema importân-

cia porque mexia com a sobrevivência da Cavalaria e, conseqüentemente, com a dos cavalarianos, pelo menos em termos profissionais. Ora, a sobrevivência tem sido através dos milênios uma das duas principais forças vitais que impulsionam o homem, tanto assim é que se sobrepuseram às demais e ameaça a elas mais do que a razão, estimula a emoção. Não foi por acaso que Barbara Hard ao se referir à sobrevivência e ao sentido de associação da tribo em busca de segurança, disse que: "as grandes crises registradas pela História parecem relacionar-se invariavelmente com uma ou outra dessas forças vitais essenciais". Isto significava pois, a introdução do fator emocional neste já complexo problema. Daí para a radicalização de posições, praticamente nada faltava.

Mas havia ainda muitos outros fatores a serem considerados, como por exemplo a falta de recursos para promover a motomecanização e o cavalo. O primeiro deles de direta compreensão e o segundo de fundamental importância, O cavalo era fator importante no equacionamento deste problema, de um lado, por não ser simples meio material, mas um ser vivo, que palpita, que reage às nossas solicitações, tocando nossos sentimentos de estima e afeição. De outro lado, porque sua ineficiência

¹⁴ Ao descrever a impressão que tivera do Gen Gamelin em seu primeiro contato com esse General, o nosso adido militar em Paris diz: "Conversamos sobre a Cavalaria na atualidade e a sua transformação em Infantaria montada..."

não era ponto pacífico e a discussão a esse respeito se prolongaria além da 2ª Guerra Mundial, quando os carros de combate já haviam demonstrado toda sua capacidade.¹⁵

Havia, pois, aspectos racionais e emocionais, aos quais se podiam apegar aqueles que pelas mais diversas razões eram contrários à incorporação dos carros de combate à Cavalaria, e deles se valia, naquela oportunidade, senão a totalidade, a grande maioria dos cavaleiranos.

Motivações semelhantes parece que também animavam os infantés, ainda que não se apresentem tão racionais, já que o carro de combate provava ser eficiente no acompanhamento da Infantaria ou, como dizia José Pessoa, "estavam consagrados como arma auxiliar e protetora da Infantaria". Mas os infantés viam-se ameaçados da mesma

forma pelos carros ou, simplesmente não acreditavam neles. Contou-nos um dos integrantes de nossa Cia CC que tendo recebido de certa feita uma missão a cumprir com sua Seção de CC, retirou as metralhadoras dos carros e apresentou-se ao Cmt da Cia., dizendo-lhe que "iria cumprir a missão, mas como infante, pois não desejava ficar com a pecha horrível de ter perdido um carro de combate durante a execução de uma missão".

Sem dúvida a má qualidade dos Renault concorria grandemente para este estado de espírito. No entanto, não era apenas entre os oficiais brasileiros que essas incertezas se verificavam. Pelo contrário, discutia-se muito, em toda parte e pelos mais diferentes veículos, se o carro de combate e mesmo o motor de uma maneira geral, deveriam ser incorporados à estrutura militar.¹⁶

Era neste contexto que nossa primeira subunidade blindada teria que tentar sobreviver.

Em fevereiro de 1927, assume interinamente o comando da Cia CC o 1º Ten Jair Dantas Ribeiro, que nesta condição permaneceu até 1928, quando passou o comando da Cia ao Cap Inf Carlos da Rocha.

O Cap Rocha permaneceu neste comando por 3 anos, durante os quais nada de novo aconteceu. O

¹⁵ Mesmo depois que a coragem dos cavaleiranos poloneses não impediu a total destruição da Cavalaria de seu país pelos alemães, as discussões sobre a eficiência da Cavalaria hipomóvel continuaria. Se a Polónia acreditava na Cavalaria hipomóvel como substituta eficaz da motorização, nos demais países da Europa aquela era vista como complemento desta. Tirando do campo teórico o que se pensava na Europa Ocidental, ao dotar a Cavalaria de armamento moderno, fazendo-a atuar em massa e em cooperação com as tropas blindadas e a Força Aérea e empregando-a estrategicamente para fins decisivos, o Gen Budienny, com os sucessos obtidos na frente, sul da Rússia, anacronicamente, na era dos carros de combate e dos aviões, fazia renascer esperanças e acirrar as discussões em torno da Cavalaria hipomóvel. Este fato não é de se estranhar se nos lembrarmos que à exceção das vanguardas blindadas, a grande maioria dos Exércitos alemães que invadiu a Rússia era constituída de tropas a pé e hipomóveis.

¹⁶ É interessante lembrar que a Inglaterra somente foi ter sua força blindada experimental em 1927 e os Estados Unidos da América só organizaram sua primeira força mecanizada em 1929, que assim mesmo, teve vida efêmera.

destino da Cia já parecia selado. Os carros não haviam conseguido motivar nossa oficialidade e, nesta fase, para vingar a Cia precisaria mais do que oficiais motivados, queria oficiais empolgados, entusiasmados mesmo com os carros e neles depositando a crença que permite levar adiante os projetos pioneiros.

Em 1931, assume o comando da Cia CC, o Cap Inf João Pereira de Oliveira e em 21 de janeiro de 1932, o Decreto nº 20.986 tornava extinta a Cia de Carros de Combate, cujo material aproveitável deveria ser transferido ao Batalhão Escola de Infantaria, sendo que os carros deveriam ficar sob a guarda deste batalhão que, para isso, manteria uma turma de conservação.

Conclusões

O fato de termos adquirido nossos primeiros blindados logo após a guerra que os viu nascer é auspicioso e embora se deva isso à pertinência de um homem — José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque — representava a continuidade de uma política coerente de reformas e aparelhamento de nossas forças, que se desenvolvia desde o começo do século, orientando-as para o preparo profissional.

Se por um lado, a má qualidade do material adquirido não concorria, como seria de desejar, para a motivação do pessoal em relação aos carros de combate, por outro, há de se convir que este material era talvez o único que poderíamos adquirir na oportunidade e, assim

mesmo, dadas as facilidades oferecidas pela França, que tinha grande quantidade deles lotando seus arsenais.

O Renault tinha inúmeros defeitos técnicos; talvez fosse o que mais os apresentasse, mas em contrapartida trazia inovações tais como sua revolucionária torre giratória e uma disposição geral, que é até hoje utilizada na grande maioria dos carros modernos.

Fizemos a compra em pequeníssima quantidade, o que, independentemente do fator que possa tê-la condicionado, foi uma medida acertada, em razão do incipiente estágio de evolução dos carros de combate.

Demos-lhes uma destinação correta, o preparo profissional dos quadros, orientação que não viria, infelizmente, a ser atendida com tanto acerto no futuro.¹⁷

A subunidade escola que organizamos com os carros adquiridos, teve instalações adequadas e neste mister, se erro houve, foi por excesso de zelo, em busca, possivelmente, de uma maior motivação da oficialidade.

Como não houvesse uma definição do emprego tático dos carros, mas já se discutisse a viabilidade, pregada por José Pessoa, dos carros virem a auxiliar a Cavalaria no cumprimento de suas missões e fossem conhecidas as idéias de Fuller, que induziam a dois tipos de formação — uma para o comba-

¹⁷ Os blindados só foram destinados à Academia Militar das Agulhas Negras em 1956, mais de 10 anos depois de consagrados na 2ª Guerra Mundial.

te cerrado e outra, bem diferente, para o combate campal, e não dispuséssemos dos tipos de carros com as características necessárias para cumprir essas tarefas, resultou acertada a decisão de abrir também para os oficiais de Cavalaria os quadros de nossa primeira subunidade blindada. A forma de fazê-lo, todavia, revela, pelo menos, a indefinição doutrinária imperante naqueles dias.

Não há elementos que possam conduzir-nos à conclusão de que a abertura dos quadros da Cia de Carros de Assalto à Cavalaria, significasse a intenção de constituir com essa subunidade o embrião de uma nova Arma, a exemplo do que ocorria, naquele exato momento, com o avião, que ensejava a criação da 5ª Arma de nosso Exército — a Aviação.

As idéias expostas mostram que os acertos superaram em muito os senões que se possam apontar nessa experiência pioneira, que não foi avante porque não chegara o momento dos carros de combate em nenhum exército do mundo.

Os anos vinte seriam ainda destinados ao estabelecimento das bases teóricas de seu emprego. Só em poucos países desenvolvidos, os experimentos continuariam e, assim mesmo, bastante atenuados e feitos, particularmentê, com carros muito leves e frágeis denominados *tanketes*.

Nestas condições, sem possibilidades de melhorar o material e com o desestímulo provocado pela polêmica em torno da motomecanização, as unidades blindadas não

poderiam mesmo se desenvolver nas periferias.

Mas a iniciativa pioneira não se fez em vão. As motivações contrárias à sua sobrevivência, em particular as de ordem psicológica, serviriam de alerta e seriam habilmente contornadas na oportunidade seguinte, em circunstâncias mais favoráveis que a tornariam definitiva, ao encontrar em outro idealista, o então Cap Cav Carlos Flores de Paiva Chaves, a mesma pertinácia de José Pessoa. Mas esta já é outra página de nossa história dos blindados.¹⁵

Conhecendo em nossa pesquisa um pouco melhor ao Gen José Pessoa, percebemos que ele era, antes de mais nada, um obstinado, um apaixonado mesmo por tudo que se referia à eficiência profissional do Exército.

Era por natureza um espírito empreendedor e sua ação sempre foi pautada por empreendimentos arrojados, com vistas ao futuro e à grandeza de nosso País.

Como Inspetor da Arma de Cavalaria, então já general, em 1939, propôs a criação de uma Escola de Cavalaria. Resistindo a pressões de toda ordem, partidas em particular do Estado do Rio Grande do Sul, onde se localizava mais da metade de nossas unidades de Cavalaria, indicou como sua localização a cidade do Pirassununga, que, segundo seus estudos, melhor atendia

¹⁵ Para o conhecimento desta etapa da evolução dos nossos blindados ver a *Síntese Histórica* publicada pela EsMB, por ocasião da comemoração do 40º aniversário de formatura da primeira turma especializada por aquela Escola.

Quadro do Efetivo de Instrução de uma Companhia de Carros de Assalto (Infantaria), em 1921

QUADROS	HOMENS	OBSERVAÇÕES
<i>1º - Officiaes</i>		
Capitão		(1) Encarregado do Material Bellico.
1º Tenente (1)	1	
2ºs Tenentes	2	
2º Tenente (Radiographista) ..	1	
2º Tenente intendente	1	
2º Tenente medico	1	
Total	7	
<i>2º - Tropa</i>		
1º Sargento	1	
2ºs Sargentos	2	
3ºs Sargentos	3	
3ºs Sargentos intendentes ..	2	
3º Sargento de saude	1	
Cabos de esquadra	4	
Cabos do material bellico ...	4	
Cabo de saude	1	
Cabo intendente	1	
Cabo corneteiro	1	
Auspeçadas	6	
Soldados	67	
Total	93	
<i>3º - Secção de operarios</i>		
<i>Officiaes</i>		
2º Tenente commandante ..	1	
Total	1	
<i>Tropa</i>		
1º Sargento-mecanico (chefe de officinas)	1	(1) Recrutados entre aquelles que exercem profissões liberaes: ferreiros, marceneiros, mecanicos de motores de explosão, conductores de automovel, operarios de precisão, desenhistas, electricistas, armeiros e artifices.
2ºs Sargentos-mecanicos ...	2	
Cabos-ajustadores	2	
Cabos-montadores	2	
Cabo-armeiro	1	
Cabo-marcineiro	1	
Cabo-funileiro soldador	1	
Operarios	30 (1)	
Total	40	
Grande total	133	

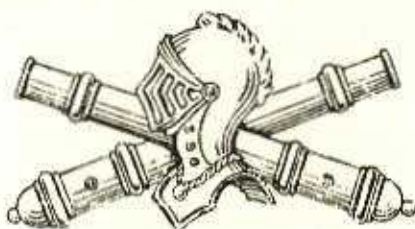
Rio de Janeiro, 5 de maio de 1921 — João Pandiá Calogeras.

Distintivo da Companhia de Carros de Assalto

Tornando extensiva á companhia de carros de assalto a 3ª observação da tabella n. 1, annexa á Revisão da Consolidação de Fardamento e adoptando distinctivo para a mesma companhia.

Ministerio da Guerra — Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1921 — N. 621.

Sr. Chefe do Departamento do Pessoal da Guerra — Declaro-vos que fica extensiva á companhia de carros de assalto a 3ª observação da tabella n. 1, annexa á Revisão da Consolidação de Fardamento, Declaro-vos, outrossim, que para a mesma companhia é adoptado o distinctivo que a este acompanha, o qual será de metal bronzeado, Saude e fraternidade — *Calogeras*.



(Distinctivo approved pelo aviso acima)

Toque de Corneta para a Companhia de Carros de Assalto

1ª PARTE

Approvando o toque de corneta para a companhia de carros de assalto

Approvando o toque de corneta para a companhia de carros de assalto

Ministerio da Guerra — Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1921 — N. 704.

Sr. Chefe do Departamento do Pessoal da Guerra — Declaro-vos que approvo o incluso toque de corneta para a companhia de carros de assalto.

Saude e fraternidade — *Calogeras*.

Toque de corneta a que se refere o aviso acima



Nota — O toque n. 1, é companhia; o n. 2, é composto dos dois primeiros compassos de artilheria e dos dois primeiros compassos de carga, terminando com a minima final do toque de carga.

IMP. MILITAR — 1923.

aos interesses do Exército. Mas para levar avante essa obra, não ficou aí. Obteve da Prefeitura Municipal daquela localidade a desapropriação de 5.000 alqueires de terra, necessários ao empreendimento e o financiamento, pelo Governo Estadual, para a construção do bloco Escola. Tendo o Ministro da Guerra de então, Gen Eurico Gaspar Dutra, decidido que os recursos disponíveis não permitiam, dentro das prioridades estabelecidas, construí-la naquela oportunidade, dele não se ouviu nenhuma queixa, embora a decisão deva tê-lo amargurado muito, tal o empenho que dedicara a essa tarefa.¹⁹

É provável que se sua idéia tivesse ido avante, ali tivéssemos hoje, como um laboratório a orien-

tar nossa organização, doutrina, seleção dos tipos mais adequados de blindados, sua experimentação e mesmo o seu desenvolvimento, uma Escola de Blindados, que tanta falta nos fez e ainda nos faz.

Em sua vida de profícuos trabalhos José Pessoa deixou inúmeras obras, motivo porque seu nome ficou vinculado à mais arrojada e conhecida delas — a Academia Militar das Agulhas Negras —, de cuja magnífica construção se beneficiaram as atuais turmas de oficiais do Exército, de tenentes a coronéis.

Talvez por isso ele não seja lembrado, como o Pioneiro dos Blindados no Brasil, que sem dúvida o foi. Cremos que seu pioneirismo justificaria plenamente que déssemos seu nome a uma de nossas unidades blindadas, já que se pode considerar ter sido ele "notório idealizador ou propugnador" de todas elas e "personificar o componente humano ideal" de cada uma delas, como determina a Portaria Ministerial nº 295, GB, de 20 de agosto de 1968.

¹⁹ Os terrenos desapropriados pela Prefeitura Municipal (5.000 alqueires) que ampliaram a área do então 2º RCD, ali sediado, por não terem sido utilizados pelo Exército, foram oferecidos posteriormente ao Ministério da Aeronáutica que ali edificou a Academia da Força Aérea Brasileira.

O Cel de Cavalaria Agnaldo Del Nero Augusto, da Turma de 20 de dezembro de 1956, possui os cursos da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), da Escola de Comunicações, da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais e da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército — ECEME, tendo exercido nesta última a função de Instrutor da Seção de Doutrina. Exerce atualmente a função de Sub-chefe da Missão Militar Brasileira de Instrução no Paraguai. "Evolução das Táticas e das Técnicas de Blindados" é o título de sua última colaboração em A DEFESA NACIONAL (N.ºs 673, 674, 675 e 676).

FLEISCHMANN E ROYAL PRODUTOS ALIMENTÍCIOS LTDA.

NADA NOS PÁRA

PIONEIRISMO — Em outubro de 1931, proveniente do Rio de Janeiro, o vapor *Araraquara* do Lloyd Brasileiro, atingido por violento temporal, naufragou à entrada da Barra do Rio Grande, perdendo toda sua carga e entre ela 100 caixas de FERMENTO FRESCO FLEISCHMANN, estoque para 15 dias. O famoso serviço FLEISCHMANN entrou em ação e um veloz hidravião da VARIG (300 km horários) amerissava no rio São Gonçalo - Pelotas, levando 40 caixas de fermento. Antes de amerissar fez vôo sobre Pelotas, distribuindo folhetos. Chegou o Fermento Fleischmann. A foto mostra a Diretoria da Associação de Panificadores e sobre a asa A. F. Araujo, agente da Fleischmann à época. O Fermento era proveniente dos Estados Unidos.



EM CASOS DE QUALQUER HECATOMBE, A FLEISCHMANN ASSUME A RESPONSABILIDADE DO FORNECIMENTO ININTERRUPTO DE FERMENTO USANDO DE TODOS OS MEIOS DE TRANSPORTE PARA QUE O PÃO NOSSO DE CADA DIA NÃO FALTE EM TODOS OS LARES DO BRASIL, POIS O FERMENTO É UM DOS COMPONENTES DO ALIMENTO BÁSICO

— O PÃO —