

# Motomecanização da cavalaria brasileira<sup>1</sup>

*Marcelo Vieira de Souza Filho\**

## Introdução

No início do século XX, o Exército Brasileiro (EB) passava por profundas modificações em sua estrutura básica, na modernização do seu armamento e na sua doutrina vigente. O envio de oficiais para frequentar cursos de aperfeiçoamento na Alemanha e na França produziu excelentes resultados. Quando os jovens tenentes e capitães retornaram do curso na Alemanha, destacaram-se por transmitir os conhecimentos adquiridos, pela atitude militar, pelo entusiasmo e pelo profissionalismo. Chamados de “jovens turcos”, apresentavam atitudes bem diferentes daquelas dos oficiais da época, os quais se preocupavam sobretudo com a política e doutrinas filosóficas.<sup>2</sup>

## A Missão Militar Francesa: a oportunidade desperdiçada

O EB, no início do Século XX, encontrava-se em condições difíceis, sem recursos e carente até mesmo de manuais. Enquanto os países centrais organizavam-se tecnicamente e doutrinariamente com base nos ensinamentos obtidos na Primeira Grande Guerra, o Brasil contava com problemas na distribuição de efetivos e na logística, deficiências na instrução dos oficiais e no funcionamento dos estados-maiores, dentre outros. A vinda da chamada Missão Militar Francesa (MMF), em 1920, tinha como principal objetivo a tentativa de sanar esses problemas, a fim de melhorar a instrução e fornecer uma doutrina comum, promovendo a profissionalização da Força.<sup>3</sup>

Conforme redação do contrato da MMF, seus integrantes assumiriam a função de “consultores e instrutores”, ficando à margem das atividades práticas. Mesmo

assim, em 1921, criaram a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais e a Escola de Estado-Maior, reorganizando o Estado-Maior do Exército de forma a contemplar a organização, a instrução e a mobilização. Foram adotados novos regulamentos para orientação das atividades, especialmente no que diz respeito à preparação para a guerra, à conduta nas operações, ao emprego das armas e à instrução.

De um modo geral, nos vinte anos em que permaneceu no Brasil, a MMF promoveu a reestruturação de todo o mecanismo geral do EB, porém pouco se fez para estruturar uma força motomecanizada no padrão daquela desenvolvida na França. Ainda que estivessem bastante avançados na guerra motomecanizada e o assunto não fosse tratado com grau de sigilo, já sendo pesquisado e tratado abertamente na literatura militar da época, não foram encontrados, na bibliografia consultada, os motivos para o assunto não ter a devida importância nas atividades da MMF no Brasil. Provavelmente, os franceses consideraram as condições encontradas desfavoráveis ao desenvolvimento de uma força motomecanizada moderna.

A única iniciativa tomada pelos membros da MMF, no que diz respeito à preparação de uma força motomecanizada, além da menção em palestras e a indicação de veículos motomecanizados para futuras compras, foi a sugestão, em meados de 1930, da criação da Seção de Motomecanização no Estado-Maior do Exército, embrião do Centro de Instrução de Motomecanização, de 1939.

## Os pioneiros da motomecanização: a Companhia de Carros de Assalto e o Esquadrão de Autometralhadoras

O primeiro passo para a motomecanização do EB foi fruto praticamente de uma opinião pessoal, originária

\* Cel Cav (AMAN/1992; EsAO/2000). Especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (2010). Chefe do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHiMEEx). Contato: souzafilhomarcelo@gmail.com

das observações, experiências e estudos do então capitão de cavalaria José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque. Graças à sua influência política e à aprovação de suas ideias, conseguiu ser o comandante da primeira formação mecanizada brasileira, a Companhia de Carros de Assalto, criada em 1921. Sua iniciativa inseriu-se no plano geral de reformulação do EB, levado a cabo pelo ministro da Guerra, Pandiá Calógeras.

O capitão Pessôa fez parte da Missão Militar Brasileira na Grande Guerra, que foi para França em 1918, a chamada “Missão Aché”. Ela teve como objetivo principal sondar a possibilidade de se contratar uma missão de instrução francesa para o EB, já que, nessa época, a discordância entre os oficiais reformistas sobre a origem de que deveria ter uma missão desse tipo se dissipou, pois a Alemanha já dava mostras de esgotamento, e, além do mais, o Brasil, obviamente, não poderia contratar inimigos.<sup>4</sup> O afundamento do vapor brasileiro Paraná por um submarino alemão e a subsequente declaração de guerra do Brasil, em outubro de 1917, aos impérios centrais, foram fatores decisivos.

Os membros da missão do general Napoleão Aché estudaram os materiais que futuramente deveriam ser adquiridos pelo EB, especialmente os de engenharia e de infantaria, como granadas, metralhadoras e fuzis-metralhadores. Nessa leva vieram também, graças ao capitão Pessôa, os tanques leves *Renault*, que foram os equipamentos da primeira Companhia de Carros de Assalto. Não bastava, contudo, adquirir as armas. Era preciso dar utilidade a elas, bem como aplicá-las corretamente em combate. O EB não tinha sequer uma doutrina comum para suas unidades regulares, o que apenas se implementou depois da Missão Militar Francesa. Eram várias as dificuldades encontradas pela unidade recém-formada, assim como pelo seu comandante, para chamar a atenção sobre os seus problemas, que estariam entre as últimas prioridades do EB.

O capitão Pessôa possuía os conhecimentos necessários para estabelecer as bases de uma força blindada. Após a guerra, ele estudou o emprego de tanques na Escola de Carros de Combate de Versailles, na França, tomando conhecimento do estado da arte naquele momento. Tornou-se um entusiasta no assunto em tempo mínimo. Escreveu o livro *Os tanks na Guerra Europeia*,<sup>5</sup>

onde já sugeria a motomecanização do EB, pois reconhecia que essa arma seria decisiva “na próxima guerra”. Segundo resumo do próprio Pessôa, porém, o livro dedicou mais atenção aos veículos blindados em si do que às formas possíveis e adequadas de usá-los. Essa visão não se dissociava da corrente na época, segundo a qual os tanques seriam apenas armas auxiliares da infantaria, usadas para protegê-la durante sua progressão. Esse conceito diferia bastante do conceito da *blitzkrieg*, empregado na campanha da Segunda Guerra Mundial, em que se pressupunha o uso concentrado dos tanques, bem como um ritmo de avanço ditado por eles, e não pela infantaria, muito mais lenta.

A ideia principal da obra enfatizava que a importância do tanque estava muito mais no acréscimo de mobilidade do que na proteção oferecida pela blindagem no campo de batalha. Segundo ele, o maior benefício trazido pelos tanques era a sua “grande mobilidade e o seu raio de ação”. Nisso ele não estava sozinho. Era muito comum, entre textos da época, esse ponto de vista, afirmando que a principal vantagem dos veículos blindados era a mobilidade. Essa vantagem era realmente visível, mas a proteção era a própria razão pela qual os tanques haviam surgido. O que impediu os ataques de cavalaria durante a Grande Guerra foi a potência de fogo, e não a sua lentidão. Assim, do triângulo “mobilidade/poder de fogo/proteção”, que resume a concepção ideal do tanque, dava-se importância demasiada ao primeiro fator, enfraquecendo os demais.<sup>6</sup>

Em 1921, época em que o livro do capitão Pessôa foi escrito, tentar convencer o comando do EB ou o governo brasileiro a iniciar um processo de mecanização ou motorização do Exército seria uma dura tarefa, se não impossível. Vários eram os fatores que contribuíam para isso. Primeiramente, o pacifismo vigente internacionalmente, em consequência do horror gerado pela Primeira Grande Guerra; com poucos inimigos, consideravam-se apenas uma possível agressão imperialista, cuja ameaça diminuiu após a guerra, e o tradicional adversário, a Argentina, que também não possuía recursos próprios para formar uma força motomecanizada. Um fator favorável, todavia, era a própria precariedade dos meios terrestres de comunicação brasileiros. Apesar do ritmo de construção de ferrovias

nos primeiros anos do século XX ter sido bastante intenso para os padrões nacionais, as grandes distâncias e os espaços vazios do Brasil tornavam esses esforços ainda largamente insuficientes. Dessa forma, havia uma necessidade de forças que pudessem operar um pouco além da distância de 100km da precária rede de ferrovias. Tais forças deveriam ser capazes também de manobrar bem fora das estradas. A cavalaria “a cavalo” poderia, obviamente, fazer isso, mas dizia-se que a maior mobilidade e autonomia de forças motorizadas e mecanizadas seria mais propícia a um país extenso como o Brasil.

A criação da Companhia de Carros de Assalto, unidade embrionária da motomecanização brasileira, merece uma atenção especial neste trabalho. Os primeiros veículos motomecanizados adquiridos pelo EB foram os franceses *Renault* FT-17, no ano de 1921. Durante as gestões, a fim de equipar a recém-formada unidade, o capitão José Pessôa condenava a aquisição desse material por considerá-lo frágil e lento. Sugeriu a aquisição do carro inglês *Whippet*, que, apesar de possuir o dobro do peso do carro francês, desenvolvia a velocidade de 14km/h, bastante expressivo para a época. A despeito dessas considerações, adquiriram-se 12 carros, sendo um TSF (Telegrafia Sem Fio), sete carros-canhão e quatro carros-metralhadores.

O Boletim do Exército nº 382, de 5 de maio de 1921, criou a Companhia de Carros de Assalto e deu sua constituição. O Aviso Ministerial nº 360, de 26 de maio de 1921, permitiu o acesso de oficiais de qualquer arma à companhia.<sup>7</sup> Seu primeiro comandante foi o capitão de cavalaria José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque, como reconhecimento aos seus esforços para motomecanização do EB, pela indiscutível competência e conhecimentos no emprego desses novos equipamentos. A companhia se organizou em duas seções, constituídas cada uma com três carros-canhão e dois carros-metralhadores, além de um carro-canhão para o comandante da companhia e de um carro TSF da seção de comando. A equipe de manutenção foi arrematada entre os artífices e mecânicos das oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, pois não havia pessoal habilitado nos quadros do EB.

Instalada na Vila Militar, Rio de Janeiro, a Companhia de Carros de Assalto passou a ser empregada em demonstrações para as diversas escolas militares, uma vez que não havia uma doutrina de emprego que nor-teasse uma instrução constante.

Após o comando do capitão Pessôa, a situação da companhia se deteriorou e a Companhia de Carros de Assalto caiu no esquecimento. A razão principal imediata para isso foi a agitação tenentista (1922-1927), que interrompeu várias outras iniciativas modernizantes do EB. Dessa forma, os pequenos *Renault* brasileiros, que apenas se utilizaram nas paradas comemorativas, acabaram ficando fora de uso. A carência de peças para suprimento e a falta de pessoal especializado também foram decisivas para relegar a embrionária unidade ao ostracismo.

O assunto da motomecanização seria retomado em princípios de 1941, quando se realizou uma conferência na Inspeção de Cavalaria, intitulada “Motomecanização e Cavalaria”, da qual participaram o então Diretor da Cavalaria, Firmo Freire, e o general Newton Cavalcanti, militar que, no posto de capitão, foi o segundo comandante da embrionária Companhia de Carros de Assalto. Primeiramente, eles trataram sobre a motomecanização na guerra que se desenhava, abordando as possibilidades técnicas do material e o sucesso alemão. Em seguida, houve um debate em que se confrontaram as conveniências do uso do motor e do uso do cavalo, levando-se em conta, especialmente, as dificuldades para obtenção do equipamento, dado o estado atual da indústria nacional e, a seguir, as peculiaridades da operacionalidade num teatro que incluísse o território brasileiro.

Quanto à tática, os brasileiros encaminhavam-se para adotar, aparentemente, aquela usada pelos ingleses, quando desistiram de criar uma força blindada específica, para enveredar pelo caminho menos problemático, de simplesmente mecanizar as armas já existentes. A partir daí, começam a utilizar os transportadores de metralhadoras, muito elogiados no Brasil. Assim como a adoção dos primeiros blindados resultou do empenho pessoal do capitão José Pessôa, a nova geração de veículos motomecanizados adquiridos pelo Brasil também ocorreu por causa do empenho de outro oficial, o então capitão de cavalaria Carlos Flores de

Paiva Chaves. Mandado para um estágio na França em 1935, na Escola de Cavalaria de Saumur, atualizou-se sobre a motomecanização da cavalaria francesa, quanto à evolução técnica e tática. Ao retornar, foi nomeado instrutor da Escola de Estado-Maior do Exército, onde passou a incentivar a retomada da motomecanização no EB. Em 1937, foi nomeado adjunto-chefe da Seção de Motorização do Estado-Maior do Exército, onde organizou os estudos preliminares sobre uma doutrina adequada às tropas motomecanizadas e ainda propôs a criação de uma escola de blindados.

Paralelamente, um grupo de oficiais designados para observar o desenrolar da guerra na Abissínia, comandados pelo general Waldomiro Castilho de Lima, aconselhou o governo brasileiro a adquirir os carros leves *Fiat-Ansaldo* CV 3/33, aprovados em combate e ainda bem modernos, para substituir os veículos *Renault*, que estavam obsoletos e inativos. Chamado a emitir um parecer sobre esse novo equipamento, o capitão Paiva Chaves não só aprovou como também recomendou a compra de no mínimo 23 carros, o que foi suficiente para mobiliar um esquadrão de reconhecimento na época. O Brasil adquiriu então 23 carros-metralhadoras, criando, em 1938 o Esquadrão de Autometralhadoras. Ainda nesse ano, logra o capitão Paiva Chaves transformar o esquadrão recém-criado em subunidade-escola, após a aprovação do diretor de ensino do Exército e comandante da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Em 1939, após agregar aos *Fiat-Ansaldo* o restante dos *Renault* FT-17, transformou o Esquadrão de Autometralhadoras Escola em Centro de Instrução de Motomecanização, cujo objetivo era preparar oficiais e praças para as atividades técnicas, de manutenção e emprego tático de blindados.

## A fase norte-americana

No início dos anos de 1940, em consequência da conjuntura mundial, o Brasil já vislumbrava o alinhamento com os EUA no que diz respeito à aquisição de equipamentos militares, visto que não tinha condições de fabricá-los. Dessa forma, em abril de 1942, criou-se um Plano de Motomecanização para o Exército com o objetivo de organizar a forma pela qual seria dotado o

EB de meios para sua motomecanização. É importante lembrar que as iniciativas tomadas no sentido da motomecanização estavam inseridas num contexto muito maior: representavam apenas uma pequena porção do esforço geral de ampliar a força terrestre brasileira. E este, por sua vez, era secundário em relação ao esforço principal de dotar o Brasil de uma indústria de base. Esse interesse tornou-se urgente com o advento da guerra, pois os esforços se precipitaram.

Anunciou-se, nesse contexto, um plano, inserido no Plano Geral, para a criação de uma unidade mecanizada em abril de 1946. Logo depois, alterou-se o regulamento da Diretoria de Motomecanização, e o Centro de Instrução, em agosto, passou a chamar-se Escola de Motomecanização.

Um acordo, derivado da *Lend Lease Act*<sup>9</sup>, formalizado entre o Brasil e os EUA, em outubro de 1941, mudou os rumos dados à motomecanização da cavalaria brasileira até aquele momento<sup>10</sup>. Com o fornecimento maciço em grande escala de viaturas blindadas americanas, tomaram-se as primeiras providências concretas rumo à motomecanização, mediante a criação do 1º Batalhão de Carros de Combate Leves no Rio Grande do Sul, e, logo depois, do Regimento de Reconhecimento Mecanizado, no Rio de Janeiro.

Esse período contou com uma abundância de material: tanques médios *Grant* M3A3, tanques médios *Sherman* M-4, tanques médios M-3 A1 *Stuart*, meias-lagartas M-2 A1 para transporte de tropas, carros M-8 e caminhões blindados *White Scout Car*, também para transportes. Estes dois últimos modelos foram usados pela FEB<sup>11</sup> na Itália. Devido ao terreno montanhoso, contudo, só puderam ser utilizados plenamente depois de Montese, quando se iniciou a perseguição pelo vale do rio Pó. Foi o 1º Esquadrão de Reconhecimento na vanguarda dessa perseguição. O esquadrão, comandado pelo capitão Plínio Pitaluga, durante quase toda a campanha, executou funções não de choque, mas exclusivamente de cavalaria, perseguindo os alemães depois do rompimento, fazendo explorações e informando à força principal a localização da 148ª Divisão Alemã.

Alguns militares integrantes do esquadrão da FEB participaram de treinamentos nos EUA, na Escola de Infantaria em *Fort Benning* e na Escola de Estado-Maior em

*Fort Leavenworth*, onde tiveram contato com a doutrina americana, porém nenhum se dirigiu à Escola de Cavalaria. Não se sabe até que ponto esse fato influenciou a atuação dos brasileiros. O resultado alcançado pela tropa motomecanizada em terras italianas, contudo, superou as expectativas em relação às condições encontradas e às improvisações necessárias ao cumprimento da missão.

A grande quantidade de viaturas blindadas fornecidas pelos EUA permitiu a formação de diversas unidades motomecanizadas dotadas de equipamentos que, se não eram os mais modernos, eram bastante adequados à proposta de modernização do EB. Faz-se necessário ressaltar que essa situação era muito diferente daquela vista no período anterior, em que unidades recém-criadas lutavam para se desenvolver com material e suprimento escassos.

Os EUA enviaram para o Brasil um total de 500 blindados, dentre eles 80 *Shermans*, cerca de 30 *Grants* e 259 *Stuarts* leves. Graças à existência no país desses equipamentos, formaram-se as seguintes unidades: o 1º Batalhão de Carros de Combate (BCC), composto por blindados *Sherman*; e o 2º e o 3º BCC, que tinham em suas fileiras os *Grants* e os *Stuarts*, respectivamente. Dentre eles, o 2º BCC era a unidade da qual provinha o Esquadrão de Reconhecimento Mecanizado (ERM) da FEB. Todos estavam estacionados na Capital Federal, ou em cidades próximas, como a de Valença, Estado do Rio de Janeiro. Apenas o Batalhão de Carros de Combate Leves, já citado, estava estacionado em Santo Ângelo, no Rio Grande do Sul. Essas unidades estavam enquadradas em duas novas grandes unidades criadas em abril de 1943, uma Divisão Motomecanizada (DMM) e uma Divisão de Infantaria Motomecanizada (DIM), além de grupos motomecanizados de reconhecimento em cada divisão de infantaria (DI).

Além disso, um número não especificado de batalhões de infantaria blindados foi dotado de meias-lagartas (*half-track*). Todos se consideravam unidades de blindados, de acordo com a Lei de Quadros e Efetivos do Exército, de 1946, em que se procurava melhorar a organização das forças motomecanizadas do EB.<sup>12</sup> A criação do Serviço de Motomecanização, também pela Lei de Quadros e Efetivos, teve como objetivo voltar-se “aos veículos de todas as espécies, aos carburentes e ingredientes”.<sup>13</sup>

Os regimentos de reconhecimento mecanizados foram equipados com as viaturas *Stuart*, sendo que o localizado no Rio de Janeiro (sem numeração) passou a constituir o núcleo da futura divisão blindada. Os blindados leves *Stuarts* também compunham a dotação de material de dois dos quatro ERM formados: o 4º e o 5º ERM, localizados, respectivamente, em Juiz de Fora (MG) e em Curitiba (PR). Os outros dois, localizados em São Paulo (SP) e Campo Grande (MS), utilizavam carros blindados M-8 e transportes blindados *White Scout Car*.

Passada a euforia e o impacto inicial causado pelo recebimento de equipamentos nunca anteriormente vistos por aqui e pela participação com sucesso das tropas mecanizadas brasileiras nos Apeninos, identificou-se um quadro de profunda dependência em relação aos EUA, provavelmente devido à situação do parque industrial brasileiro, uma vez que o país não teria condições de produzir equipamentos similares àqueles recebidos dos estadunidenses. Essa facilidade de recebimento de material estrangeiro ofuscou a busca de soluções dentro do Brasil.

A utilização de equipamentos norte-americanos trouxe consigo a doutrina vigente naquele país. A FEB, particularmente por seus integrantes terem frequentado os *Forts* americanos, teve prioridade na aplicação prática dos conhecimentos recebidos durante as operações na Itália. As novas unidades estacionadas no Brasil permaneceram, porém, sem adestramento, havendo apenas registros de tradução e distribuição dos manuais norte-americanos para elas. Aliás, durante todo o período compreendido entre 1946 e 1957 – ou seja, desde a criação do embrião da divisão de blindados até sua formação –, essa questão é vista sem muito aprofundamento nos periódicos especializados. A rápida obsolescência dos equipamentos motomecanizados brasileiros passou a ser questionada, notadamente após os avanços tecnológicos desenvolvidos durante a Segunda Grande Guerra.

No período imediato após a Segunda Guerra Mundial, os esforços estadunidenses se canalizaram para a reconstrução econômica da Europa. Nesse contexto, o Brasil passou a ter valor secundário na transferência de recursos e equipamentos militares, o que ocorria ao mesmo tempo em que sua frota motomecanizada já se apresentava obsoleta. É justamente nesse ponto

que se verificou o lado negativo do caminho mais fácil escolhido para a modernização da cavalaria brasileira. O Brasil passou a mostrar preocupação com as possibilidades industriais do País, que não eram suficientes para dotar as forças motomecanizadas brasileiras com blindados do mesmo nível daqueles recebidos dos Estados Unidos. Desse modo, a prioridade brasileira foi a busca da capacitação industrial nacional, dando prioridade para o material, talvez por testemunhar a tremenda carência brasileira nesse campo e visualizar a vulnerabilidade do Brasil com a mudança dos interesses norte-americanos.

Em 20 de maio de 1946, sob o comando do general Manoel de Azambuja Brilhante, estabeleceu-se o Núcleo da Divisão Blindada, finalmente transformado em Divisão Blindada, em 28 de outubro de 1957. Com a assinatura, em outubro de 1959, de um novo acordo militar entre o Brasil e os EUA, conhecido como “Acordo de Fernando de Noronha”, o Estado-Maior do Exército decidiu que as unidades motomecanizadas deveriam ter seus equipamentos substituídos por outros mais modernos oriundos daquele país.

Nesse contexto, o Regimento de Reconhecimento Mecanizado, orgânico da Divisão Blindada, teve seu material motomecanizado substituído por outros mais atualizados. Em atenção ao acordo firmado, os estadunidenses entregaram as viaturas blindadas já usadas, fato que reacendeu a preocupação quanto à necessidade de autonomia da produção e manutenção de equipamentos militares, especialmente de viaturas motomecanizadas. Doutrinariamente, porém, a Divisão Blindada brasileira permaneceu como uma unidade híbrida, aparentemente indefinida, embora devesse ser uma unidade de várias armas como sinalizara as unidades motomecanizadas mundiais ao final da Segunda Grande Guerra, que seguiam a tendência da utilização das armas combinadas notabilizadas nas atuações das divisões Panzer alemãs. As unidades da divisão blindada, no entanto, permaneceram divididas, com forte presença de cavalaria ou de infantaria, particularmente os regimentos de carros de combate (RCC), de cavalaria.

## Conclusão

No desenvolvimento do trabalho, foram apresentadas as fases pelas quais passou o processo de motome-

canização da cavalaria brasileira, bem como os principais óbices enfrentados por aqueles que perceberam que os motores aliados à proteção blindada seriam a tendência do futuro, além da maneira com que o governo brasileiro resolveu esses problemas em busca da modernização de sua Força Terrestre. Os primeiros passos da motomecanização brasileira foram bastante tímidos, apesar dos esforços bem fundamentados e direcionados dos capitães Pessoa e Paiva Chaves. Talvez tenha ocorrido dessa forma pelo fato do aparecimento recente do *tank* nos campos de batalha europeus, ainda cercado de muitas controvérsias, além dos graves problemas institucionais militares de um exército que iniciava a sua modernização.

Com o advento do Estado Novo, um regime político apoiado por importantes setores do EB, criaram-se as condições (estabilidade política, um conflito internacional eminente e o compromisso do governo) para implementar as melhorias em vários setores do Exército. A criação da Companhia de Carros de Assalto, primeiro esforço para a motomecanização, parece não ter sido concebida para cumprir as missões típicas da cavalaria, mas, sim, as de uma unidade de acompanhamento para tropas de infantaria. Esse argumento foi corroborado pelas características operacionais dos *Renaults*, sobretudo a baixa velocidade, não sendo aptos a penetrações profundas e golpes rápidos.

Essas características foram buscadas na futura aquisição dos motomecanizados italianos *Fiat Ansaldo*. A experiência promissora, representada pela criação da CCA, foi prematuramente abandonada, com certeza devido à escassez de recursos, assim como o direcionamento para outras áreas, causando um atraso no desenvolvimento da doutrina voltada a unidades motomecanizadas.

A criação do Esquadrão de Autometralhadoras representou um resultado prático desse período. O esforço contínuo do Estado Novo em busca da modernização da cavalaria levou à terceira fase, com forte influência norte-americana e interrompendo os esforços brasileiros de encontrar uma solução caseira para sua motomecanização.

A chegada, em grande quantidade, de equipamentos modernos e suprimentos mostrou a pujança industrial dos estadunidenses e a sua facilidade para obter

armamento em quantidade, ações ainda hoje difíceis para o Brasil. Essa foi a principal consequência dessa terceira fase da mecanização: a busca de uma supervalorização da industrialização como chave do poder nacional e da exclusividade do material como espinha dorsal das forças armadas. Além disso, sem nenhuma instrução suplementar específica que acompanhasse a criação das novas unidades blindadas brasileiras, dotadas de equipamentos também novos, em meados dos anos 1940, surgiu uma indefinição doutrinária a respeito da construção de uma unidade blindada propriamente dita ou da manutenção da organização da cavalaria, apenas abandonando os meios hipomóveis para adotar os carros de combate.

O alinhamento com os EUA levou a uma perda de autonomia quanto à formulação de organização, doutrina, emprego e da própria escolha do equipamento. Se antes havia dificuldades para adotar uma doutrina, e todo o equipamento era escasso e caro, agora o equipamento era importado, barato e abundante, mas a doutrina importada por meio da tradução de manuais pouco tinha a ver com a realidade operacional e nacional do Brasil, isso quando era assimilada.

Após o término da Segunda Guerra Mundial, observou-se um aumento considerável no número de unidades motomecanizadas no Brasil, como consequência do apoio norte-americano e os ótimos resultados alcançados pelas tropas motomecanizadas da FEB na Campanha da Itália. Ainda nesse período, cresceu o interesse brasileiro no sentido de atualizar suas forças blindadas. As inovações percebidas durante a experiência da FEB nos campos da Itália, o aumento do número de unidades motomecanizadas, bem como a precariedade do parque industrial brasileiro, originaram a quase exclusiva preocupação do EB com a obtenção de equipamentos. Esse fato transpareceu mais uma vez quando, dois anos depois da criação da DB, assinou-se o Acordo Militar Brasil-EUA (1959), e os norte-americanos

entregaram ao Brasil materiais já usados. A partir desse momento, a preocupação com a necessidade de autonomia no abastecimento militar reapareceu, incentivando o desenvolvimento de equipamentos militares no parque industrial brasileiro.

Em relação à doutrina, conjunto harmônico de ideias e entendimentos que define, ordena, distingue e qualifica as atividades de organização, preparo e emprego das forças armadas<sup>14</sup>, nesse campo, permaneceu a divisão entre unidades blindadas e/ou mecanizadas de infantaria e cavalaria, apesar da intenção de criação da DB, à primeira vista, nos moldes dos países mais avançados como uma força de armas combinadas.

Desde o início dos anos de 1960, as indústrias nacionais passaram a buscar alternativas para produzir equipamentos militares, especialmente motomecanizados em território nacional. Vislumbravam-se novos horizontes para a cavalaria brasileira. É importante destacar a produção de um protótipo de viatura sobre lagartas, denominado Cutia T1 A1, e o investimento na tentativa de repotencialização dos equipamentos importados e já obsoletos por empresas como a Engesa, Bernardini e Biselli.

No início dos anos de 1970, após um debate sobre para qual Arma seria mais adequada a destinação dos meios motomecanizados, apesar do forte apelo dos “tradicionais cavalarianos”, extinguiram-se todas as unidades divisionárias, inclusive a DB, e as forças móveis brasileiras se dividiram definitivamente em cavalaria e infantaria mecanizadas e blindadas.

Com o rompimento do Acordo Militar entre o Brasil e os EUA, em 1977, pelo governo Geisel, e o crescimento industrial experimentado pelo País, ampliaram-se as indústrias bélicas nacionais, com destaque para a Engesa. Suas viaturas motomecanizadas equiparam o EB e foram exportadas para outras dezoito nações. Iniciou-se, assim, uma nova fase da cavalaria brasileira, tão sonhada desde os pioneiros da Companhia de Carros de Assalto. 

---

## Referências

BANDEIRA, Moniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil** (Dois Séculos de História). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

BRASIL. **Avisos Ministeriais do Ministério da Guerra**. Arquivo Histórico do Exército.

BRASIL. **Boletim do Exército**, 382 (1921). Arquivo Histórico do Exército.

BRASIL. **Glossário das Forças Armadas**. Ministério da Defesa, 4. ed., 2007.

CALVACANTE, José Pessoa. “**Os Tanks na Guerra Europeia**”. Rio de Janeiro: Albuquerque & Neves, 1921.

LEMOS, Thiago Tremonte de. **Desejos de modernidade: o exército brasileiro e a missão militar francesa de instrução (1917-1927)**. 307 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

MAGALHÃES J. B. **A Evolução Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1958.

MALAN, Alfredo Souto. **Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988.

MILSON, J. F. **Armoured Fighting Vehicles**. London: Hamlyn, 1972.

---

## Notas

<sup>1</sup> O presente artigo foi publicado originalmente na Revista Espanhola **Memorial de Caballería**, nº 90 – 2ª época, Diciembre de 2020, p. 91-100.

<sup>2</sup> Para saber mais sobre os chamados “jovens turcos”, conferir <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/JOVENS%20TURCOS.pdf>.

<sup>3</sup> Para saber mais sobre a Missão Militar Francesa, cf. MALAN, Alfredo Souto. **Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988; LEMOS, Thiago Tremonte de. **Desejos de modernidade: o exército brasileiro e a missão militar francesa de instrução (1917-1927)**. 307 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014; entre outros.

<sup>4</sup> Idem, ibidem.

<sup>5</sup> CALVACANTE, José Pessoa. “**Os Tanks na Guerra Europeia**”. Rio de Janeiro; Albuquerque & Neves, 1921.

<sup>6</sup> MILSON, J. F. **Armoured Fighting Vehicles**. London: Hamlyn, 1972.

<sup>7</sup> BRASIL. **Boletim do Exército**, 382 (1921). Arquivo Histórico do Exército; BRASIL. **Avisos Ministeriais do Ministério da Guerra**. Arquivo Histórico do Exército.

<sup>8</sup> BANDEIRA, Moniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil (Dois Séculos de História)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

<sup>9</sup> O Chamado *Lend lease Act* foi aprovado pelo Congresso Americano em 11 de março de 1941 e consistiu num programa de empréstimo para abastecer com alimentos e armamentos as nações que estavam em guerra e a defesa era considerada vital para os EUA.

<sup>10</sup> Bandeira, M. 1978. op. cit

<sup>11</sup> **FEB – Força Expedicionária Brasileira**, concebida em 9 de agosto de 1943 pela Portaria Ministerial nº 4.744, foi a delegação militar enviada pelo Brasil à Europa para integrar as tropas dos Países Aliados (Estados Unidos, Inglaterra, União Soviética, Resistência Francesa etc.) contra as Potências do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) durante a Segunda Guerra Mundial.

<sup>12</sup> MAGALHÃES J. B. **A Evolução Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: BIBLIEx, 1958.

<sup>13</sup> Idem, ibidem.

<sup>14</sup> MD 35-G-01 – **Glossário das Forças Armadas**, Ministério da Defesa, 4. ed., 2007.