

A ARMA BLINDADA NO BRASIL

(Excerto do livro OS BLINDADOS ATRAVÉS DOS SÉCULOS, de autoria do Coronel de Artilharia J. V. Portella F. Alves).

Durante os dois últimos anos da I Guerra Mundial, a Imprensa universal tornou-se pródiga na propagação das virtudes bélicas dos novos engenhos blindados que, com características modernas, haviam reaparecido nos campos-de-batalha. Os exageros naturais de tais épocas foram, em grande parte, responsáveis pela convicção de que não seria mais possível conceber exércitos sem carros-de-combate.

Como na França, na Inglaterra e, depois, nos EE. UU., a história da introdução dos Blindados no Exército Brasileiro é pautada de acontecimentos que refletiram, com exatidão, o estado de espírito de duas correntes que subsistem através dos tempos, em todos os exércitos do mundo: uma progressista, sempre pronta a esposar a idéia renovadora, desde que ela signifique aperfeiçoamento das armas e evolução dos processos de combate; outra, retrógrada, eivada dêsse conservantismo freqüentemente encontrado nos amigos do descanso desfibrado e da *paz-a-qualquer-preço*, o qual só se apaga ante o perigo iminente da escravidão e da morte.

Com características, então, universais, apareceram em nosso Exército os primeiros carros-de-combate, cuja introdução deve-se ao Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque (1) que, como vibrante Capitão de Cavalaria, participou, no Exército Francês, da guerra de quatorze.

Entusiasmado com a atuação dos *tanks* ingleses e dos *Chars-d'assault* franceses, na segunda metade do conflito, ao regressar ao Brasil, o Capitão Pessoa reuniu em um livro — *Os Tanks na Guerra Européia* —

(1) Nascido no Estado da Paraíba, a 12 de setembro de 1885, graduou-se na Escola Militar, como oficial de Cavalaria, na turma de 1908. Como 1º Tenente fez parte do contingente enviado pelo Brasil à I Guerra Mundial. Serviu nos campos-de-batalha da França e da Bélgica, países que o condecoraram, por bravura, com a Cruz de Guerra com Palma e a Cruz Militar, respectivamente. Seus primeiros estudos de motorização e mecanização foram realizados na Escola de Carros-de-Combate de Varsaiilles, sendo, depois, incorporado ao 503º Regimento francês de Dragões. Ao regressar à Pátria, o Governo Brasileiro agraciou-o com a Cruz de Campanha da Guerra Européia. Ascendeu ao generalato a 3 de agosto de 1933, quando comandava a Escola Militar do Realengo. Foi o autor do projeto, depois vitorioso e pôsto em execução, da Academia Militar das Agulhas Negras, e com rara proficiência comandou, ainda, o 1º Distrito de Artilharia de Costa, exercendo, cumulativamente, o cargo de Inspetor de Artilharia-de-Costa, ocasião em que, por iniciativa sua, foi nossa Artilharia-de-Costa, reformada, contratada uma Missão Norte-Americana, e fundado o Centro de Instrução de Artilharia-de-Costa, transformado em escola, em 1942. Foi, depois, Inspetor da Arma de Cavalaria. O Exército reconheceu seus relevantes serviços e o Governo fez-lhe Grande Oficial da Ordem do Mérito Militar; sua popularidade entre os oficiais guindou-o à Presidência do Clube Militar. Passando à Reserva, em 1950, no pôsto de Marechal, não pôde gozar o merecido descanso, pois a seu lar foram as autoridades civis apelar para seu tirocinio e experiência, entregando-lhe a chefia da comissão encarregada de estudar a instalação da nova capital da Federação, no Planalto Central. raros oficiais brasileiros têm conseguido carreira tão rápida quanto brilhante e útil ao Exército e à Pátria.

tôdas as interessantes observações de oficial jovem e crente nos destinos de sua Pátria, obra essa que, até hoje, é compulsada pelos estudiosos da matéria.

Parente próximo do então Presidente da República, Dr. Epitácio Pessoa, conseguiu o Capitão Pessoa, apesar de seu baixo pôsto e após exaustivo trabalho que visava convencer os cépticos, comprasse na França o nosso país seus primeiros carros RENAULT, os primeiros Blindados a chegar à América do Sul (2).

Assim, nos idos de 1921, foi organizada sob o comando com incansável Capitão José Pessoa, a Companhia de Carros-de-Assalto, na Vila Militar, DF (3). A primeira apresentação em público da nova unidade deu-se na auspíciosa oportunidade da visita feita ao nosso país pelo Rei Alberto, da Bélgica, na imponente Parada Militar com que o Exército Brasileiro homenageou o ilustre Chefe de Estado.

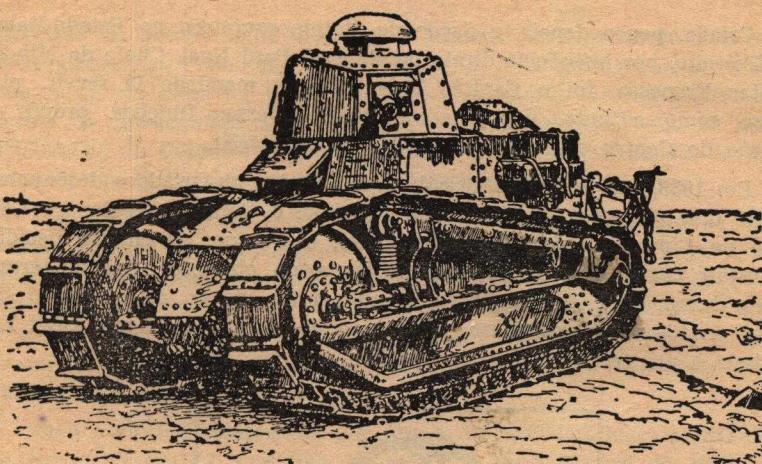
Estava lançada no Brasil a semente da nova e importante Arma que, apenas alguns anos depois, viria espantar o mundo, por sua fabulosa atuação em todos os Teatros de Operações da Guerra que, sendo outra vez Mundial, não seria, no entanto, chamada européia, como a outra.



General José Pessoa

(2) Se outros Exércitos atribuem paternidade a seus Blindados, um dia haveremos de ter o Pai dos Blindados do Brasil, e êste fatalmente será o Marechal Pessoa. Quem mais poderia ser?

(3) Além do nome de seu ilustre primeiro comandante, merecem ser lembrados os dos oficiais que integraram seu efetivo inicial: Primeiros-Tenentes Carlos de Souza Reis, Otavio Monteiro Aché, João Pereira de Oliveira, Oswaldo de Araújo Motta e Médico Raul da Cunha Bello; Segundos-Tenentes Antônio Carlos Bittencourt e Intendente Francisco Salles de Senna.



O RENAULT

Trazido para o nosso País pelo Capitão José Pessoa, foi a semente da Arma Blindada no Brasil

Nessa primeira etapa da história dos Blindados em nossa terra, passou aquela unidade por sucessivos comandos cuja eficiência indiscutível é manifestada pelos nomes de chefes que, até hoje, são pronunciados com veneração e respeito: Capitão Newton de Andrade Cavalcanti, Capitão Carlos Rocha, Capitão João Pereira de Oliveira (4).

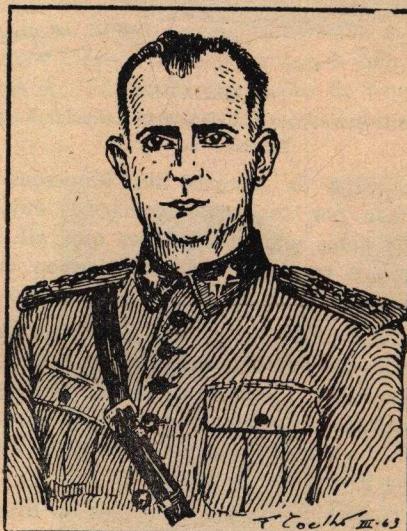
O panache de nossa primeira tropa blindada foi mantido pelos mais renomados oficiais de Cavalaria e de Infantaria que por suas fileiras tiveram a ventura de passar. Seu uniforme, diferente pelas necessidades operacionais, era distinguido, principalmente, pelo capacete característico e pela bandagem, verdadeira fita de lona enrolada do joelho ao tornozelo, e que substituía a tradicional perneira.

Na fase seguinte da história dos Blindados no Brasil, surge a figura do Capitão de Cavalaria Carlos Flôres de Paiva Chaves, digno sucessor de José Pessoa na faina de atingir o improrrogável objetivo de motorizar nosso Exército. Em 1935, realizara êle um estágio no Exército Francês, durante o qual tivera oportunidade de se pôr a par da mecanização da Cavalaria francesa e dos principais aspectos técnicos e táticos do problema. De regresso ao Brasil e nomeado instrutor do Curso de Cavalaria da Escola de Estado-Maior, foi um incansável propugnador da mecanização de nossa Cavalaria.

(4) Todos, com exceção do Capitão Carlos Rocha, prematuramente falecido, atingiram os altos postos do Exército. É de se registrar que, a 3 de outubro de 1926, quando o Capitão Newton Cavalcanti assumiu o comando, a oficialidade, lamentando a saída de alguns de seus elementos, fôra, entretanto, enriquecida com a presença dos Tenentes Emanuel Adacto Pereira de Mello, Médico Guilherme Machado Ferraz, Djalma Cicarino, Alberto Sá Barbosa, Sebastião Ferreira de Figueiredo, José de Azevedo Costa e Intendente Henrique Luiz Abry.

Criada, pouco depois, a Seção de Motomecanização no Estado-Maior do Exército, por influência direta do General Paul Noel, Chefe da Missão Militar Francesa, foi o Capitão Paiva Chaves mandado lá servir, primeiro como adjunto, depois como chefe. Nessas funções, propôs a criação do Centro de Instrução de Motomecanização.

Em 1938, regressara ao Brasil, depois de ter observado o desenvolvimento das operações da Guerra da Abssínia, o General Waldomiro Castilho de Lima. A conselho dêsse chefe, o Governo Brasileiro decidiu substituir nossos RENAULT, que se tornavam obsoletos, por modernos carros leves FIAT ANSALDO, que vinham de operar, com relativo sucesso, no terreno montanhoso em que se desenrolou a Guerra Civil Espanhola e nas terras áridas de Etiópia.



Capitão Carlos F. de Paiva Chaves

Convocado novamente a se manifestar e, dessa vez, pelo Tenente-Coronel Canrobert Pereira da Costa, oficial de Gabinete do Ministro General Eurico Gaspar Dutra, o Capitão Paiva Chaves opinou pela quantidade mínima de 23 carros a serem adquiridos, uma vez que esse número constituía o efetivo de um Esquadrão de Reconhecimento, tipo de unidade para a qual o material em aprêço era mais indicado (5).

Na recepção do material e em sua mostra inicial, teve esse oficial oportunidade de, mais uma vez, intervir a favor dos Blindados. Comandava então o 1º Esquadrão dos tradicionais Dragões da Independência.

(5) Participou ainda, mais tarde, de uma comissão organizada com o fim de dar parecer sobre o carro ANSALDO, a qual era presidida pelo General Castro Júnior e integrada, também, pelo Tenente-Coronel Álvaro Fluza de Castro.

Inteirado do desejo manifestado pelo Ministro da Guerra de mostrar o novo material ao Presidente da República em uma parada que, em poucos dias, seria realizada na Vila Militar, com o auxílio de um sargento da Escola de Aeronáutica, conduziu, pessoalmente, um por um, os carros *ANSALDO*, do Depósito de Material-Bélico de Deodoro à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, onde foram passados em revista.

Dos *Dragões*, então comandados pelo Coronel Aristóteles de Souza Dantas, saíram oficiais, sargentos e soldados para formar o efetivo da novel unidade blindada. Ao Capitão Paiva Chaves, o Ministro da Guerra deu liberdade de selecionar seus oficiais, tendo sido escolhidos o Capitão Antero de Mattos Filho, os Tenentes Miguel Calomino e Moacyr Potyguara, do 1º RCD, e os Tenentes Umberto Peregrino e Fernando Belfort Béthlem, de outras unidades.

Com o efetivo completado por praças de um Batalhão de Infantaria de Barra Mansa, RJ, que fôra extinto, a 7 de setembro de 1938, com menos de três meses de instrução, desfilava na tradicional Parada Militar do Dia da Pátria, a primeira unidade mecanizada da Cavalaria Brasileira — o *ESQUADRAO DE AUTOMETRALHADORAS* (6).

Esses *FIAT ANSALDO*, cujo prefixo de fabricação era *CV/33*, haviam sido construídos pela primeira vez em 1933 e, nesta série inicial, eram armados apenas de uma metralhadora *Breda* de 13 mm. Na série aperfeiçoada, completada em 1935, já traziam duas daquelas armas. Fabricados para operar no terreno árduo dos ALPES, foram amplamente usados no Exército Italiano, e, tendo entrado em ação pela primeira vez na Espanha e na Etiópia, foram vendidos também à Áustria, à Hungria, e à República de El Salvador.

Constituíram êles um aperfeiçoamento do *VICKERS CARDEN LOYD* inglês (7), e suas principais características eram: 3,85 toneladas, motor de 4 cilindros e 40 HP, velocidade de 40 km/h, blindagem variável de 5 a 13 mm, comprimento 3,20 m, largura 1,52 m e altura 1,20 m; as armas tinham um movimento horizontal de 24º e vertical de — 12º a + 15º; operado por uma guarnição de apenas dois homens, um condutor e um atirador; por ter o centro de gravidade muito baixo, êsse carro podia subir rampas de 45º, descer de 60º e deslocar-se inclinado de 50º.

Continuando sua luta diurna, viu o Capitão Paiva Chaves na organização de um *Centro de Instrução*, cuja necessidade lhe parecia indiscutível e inadiável, uma vez que não seria possível motomecanizar o Exército sem dispor de pessoal convenientemente instruído. Visando, assim, transformar o Esquadrão em verdadeiro embrião do Centro, propôs fôsse êle designado *Subunidade-Escola* e que, desde logo, se alojassem em edifício em que se pudesse instalar aquêle estabelecimento de ensino

(6) General Paiva Chaves: *Depoimento*.

(7) Em 1931, a *FIAT* obtivera permissão para construir o *CARDEN LOYD MARK IV*. No ano seguinte foi elaborado o projeto em colaboração com a Fábrica *ANSALDO*.

militar. Para isso, contou com a compreensão e a colaboração, não só do General Pedro Cavalcanti de Albuquerque, então Diretor de Ensino do Exército, mas também do Coronel Alcides Mendonça Lima, Comandante da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Esses ilustres chefes concordaram, imediatamente, em ceder ao Esquadrão o edifício em construção que se destinava à Escola de Engenharia Militar e que já estava designado para servir de quartel para uma Companhia de Transmissões.

Assim, em princípios de 1939, viu o Capitão Paiva Chaves realizado o seu sonho — estava criado no Exército Brasileiro o primeiro núcleo de instrução da nova Arma: o Centro de Instrução de Motorização e Mecanização.

Se tentarmos comentar esse acontecimento de trânsidental importância para o Exército, nunca seremos tão eloquentes quanto o é a página que abre o histórico daquele já modelar estabelecimento de ensino:

Aos dezotto dias do mês de julho de 1938, sob a direção do Capitão de Cavalaria Carlos Flôres de Paiva Chaves, foi instalada em Deodoro a Subunidade-Escola de Moto-Mecanização, semente viçosa que era lançada na fertilidade de um solo puro e que se multiplicaria com o tempo, até formar as tropas blindadas na altura de bem defender as instituições nacionais.

Em janeiro de 1939, a Subunidade incorporou-se realmente ao Centro de Instrução de Motorização e Mecanização que caracteriza a primeira evolução da nossa Moto-Mecanização.

O novo Centro teve como primeiro comandante o Major de Infantaria Durval Magalhães Coelho.

O primeiro Boletim-Escola do CIMA, o da fundação, traz a data de 19 de julho de 1938, e escala o oficial de dia: 1º Tenente de Cavalaria Umberto Peregrino. Entre outros, foram seus primeiros instrutores o Capitão Vasco Kropf de Carvalho, e os Tenentes Homero Del Carmine Bertucci e Umberto Peregrino.

Criado pelo Aviso n. 400, de 25 de maio anterior, pelo Decreto número 4.130, de 26 de junho de 1942, que trata da nova Lei do Ensino Militar, foi o Centro transformado em Escola de Motomecanização.

Depois do Major Coelho (8), foram seus comandantes, sucessivamente, o Major de Infantaria Arthur da Costa e Silva, o Tenente-Coronel de Cavalaria Adalberto Pereira dos Santos, o Coronel de Cavalaria Carlos Flôres de Paiva Chaves, o Coronel de Cavalaria Antero de Mattos Filho, o Coronel de Infantaria Vasco Kropf de Carvalho e o Coronel de Artilharia Vicente de Paula Dale Coutinho. É, atualmente, dirigida pela mão firme do Coronel de Cavalaria Fernando Belfort Béthlem que, como o

(8) O Major Coelho era, como o Capitão Paiva Chaves, portador de um diploma de Motomecanização adquirido através um curso e um estágio no Exército Francês. Comandante e Subcomandante do novo Centro de Instrução eram, assim, os únicos oficiais brasileiros especializados no assunto.

seu antecessor no honroso comando, tomou parte ativa nas operações da 1^a Divisão Blindada do Exército dos Estados Unidos da América na Campanha da Itália, como representante do Exército Brasileiro.

Em virtude da recente criação em nosso Exército da Arma de Material-Bélico, teve êsse estabelecimento militar de ensino suas responsabilidades de instrução aumentadas e, a 25 de maio de 1960, seu nome foi mudado para o de ESCOLA DE MATERIAL-BÉLICO.

A terceira fase da história dos Blindados no Exército Brasileiro é marcada pela chegada dos materiais GRANT e SHERMAN, e consequentemente organização da nossa Divisão Blindada.

A 22 de agosto de 1942, revidando as provocações dos nazi-fascistas que, empregando submarinos em águas territoriais brasileiras, afundavam nossos navios mercantes (9), o Governo Brasileiro declarou guerra à Alemanha e à Itália, entrando no conflito mundial ao lado das potências aliadas.

Pelo sistema conhecido como *lend-lease* (emprestimo e arrendamento), o Exército Brasileiro recebeu, em 1943, os primeiros carros — médios americanos GRANT, que haviam sido fornecidos também aos ingleses, que os empregaram na Campanha do Norte da África contra o Afrika-Korps de Rommel, e aos russos, que os usaram na Frente Oriental, contra os Blindados de Guderian.

Armados de canhões de 75 mm e de metralhadoras, sua guarnição é composta de quatro homens e sua velocidade é de 40 km/h.

Pouco depois, chegavam ao Brasil os carros médios SHERMAN, que também haviam sido provados em combate por britânicos e canadenses. Dotados de maior potência e mobilidade, exigem uma guarnição de cinco serventes, podem atingir 50 km/h e seu armamento semelhante ao do GRANT, é protegido por tórrre móvel, capaz de atirar em todo o horizonte.

Vieram ainda os CCL M-3 e M3A1, que passaram a integrar o Regimento de Reconhecimento Mecanizado, de Campinho, GB. Engenhos verdadeiramente valentes, eram os M-3 tripulados por 4 homens e armados de um canhão de 37 mm e de metralhadoras. Pesavam 14 t, median 4,52 m de comprimento, por 2,24 de largura e 2,29 de altura; com um raio-de-ação de 160 km, seu motor Continental de 250 HP dava-lhe uma velocidade de 56 km/hora.

A 20 de maio de 1946, sob o comando do General Manoel de Azambuja Brilhante, com o citado material foi estabelecido o Núcleo de nossa Divisão Blindada que, sucessivamente, passou pelas mãos de outros chefes

(9) Essa agressão solerte teve inicio a 15 de fevereiro de 1942, com o afundamento do Buarque, em que pereceram as primeiras vítimas brasileiras da II Grande Guerra. Três dias depois era pôsto a pique o Olinda. Desrespeitando ainda a Zona de Segurança Marítima estabelecida na Conferência Inter-Americana do Panamá (1939) e surdos aos nossos protestos diplomáticos, os submarinos do Eixo, a 18 e 19 de agosto, torpedearam e afundaram mais cinco navios nacionais. A 22 o Brasil estava em guerra.

ilustres: Generais Estevão de Souza Lima, Dimas de Siqueira Menezes, Alcides Gonçalves Etchegoyen, Arthur da Costa e Silva, José Dantas Arêas Pimentel, João de Segadas Viana, Jair Dantas Ribeiro, Amaury Kruel, João Ururahy de Magalhães, Armando de Moraes Áncora, Alvaro Tavares do Carmo, Silvino Castor da Nóbrega e Alvaro Alves da Silva Braga, seu atual comandante.

Por Decreto n. 42.520, de 28 de outubro de 1957, o Núcleo foi, finalmente, transformado em *Divisão Blindada*.



Nossa DB desfilando pelas ruas do Rio de Janeiro, em dia de festa nacional

Em agosto de 1960, essa GU viu-se enriquecida com a chegada dos carros-de-combate M-41 (10), que forma logo distribuídos ao Regimento de Reconhecimento Mecanizado, a fim de substituir os velhos M-3 e M3A1. Um ano mais tarde, essa mesma unidade recebeu carros blindados M-59, destinados ao transporte de pessoal (11).

(10) Nascido da necessidade de um carro leve, rápido, poderoso e dotado de grande mobilidade, quer na estrada, quer através campo, foi concebido para o emprego com tropas aeroterrestres. Iniciada sua fabricação em 1951, foi empregado com bastante eficiência na Guerra da Coréia. Terminado aquele conflito, foram os M-41 transferidos para a Alemanha, a fim de armarem as tropas de ocupação.

(11) Em outubro de 1959, em virtude do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos, conhecido como Acordo de Fernando de Noronha, decidiu o Estado-Maior do Exército que o Regimento de Reconhecimento Mecanizado, orgânico da DB, deveria ter todo seu material motorizado, mecanizado, de comunicações e grande parte de seu armamento substituído por outro mais atualizado, oriundo dos EE.UU. da América. Menos de um ano depois, desembarcava no pôrto do Rio de Janeiro o mais moderno material blindado existente na América do Sul.

Muito embora tenham sido construídos outros carros-de-combate mais poderosos, o M-41 reúne o que de mais moderno existe para as missões de reconhecimento (12).

Pesando 26 toneladas, o que o coloca quase na situação de carro médio, o M-41 é armado com um canhão de 76 mm e duas metralhadoras, uma e outra .30; guarnecido por 4 homens, com um motor Continental de 6 cilindros de 500 HP, atinge a velocidade máxima de 76 km/hora, sendo 40 a de cruzeiros. Tem 7,16 m de comprimento, por 3,20 de largura e 3,10 de altura; com a capacidade de 530 litros no tanque de gasolina, tem um raio-de-ação de 160 km. Sua blindagem varia de 0,95 a 3,27 cm.

O carro blindado anfíbio M-59 foi construído pela necessidade de se ter uma viatura capaz de conduzir uma fração de tropa ou uma quantidade de material, com o máximo de segurança e discreção, através qualquer terreno. É uma viatura fortemente blindada, cujas chapas de aço são soldadas à prova d'água, o que lhe dá a possibilidade de vencer cursos d'água. Sua propulsão, tanto em terra como na água, é dada pelas lagartas. Verdadeiramente eclética, além de transporte de pessoal, serve essa viatura para o transporte de feridos, de material e de carga, de modo geral, podendo ainda ser usada para a instalação e o funcionamento de um PC.

O M-59 pesa 19,34 t, é armado com uma metralhadora e guarnecido por 2 homens, embora normalmente transporte os 10 que constituem um grupo-de-combate (13). Com 2 motores GMC de 6 cilindros de 150 HP cada um, atinge a velocidade de 50 km/h em terra e 7 na água, sendo 32 km/h a de cruzeiro. Seus 515 litros de capacidade do tanque garantem-lhe um raio-de-ação de 192 km. Mede 5,65 m de comprimento, 3,27 de largura e 2,77 de altura (14).

A Divisão Blindada constitui hoje motivo de orgulho não apenas do Exército, mas de todo o povo do Brasil, que em sua pujança e no destemor dos cavalarianos, que dão alma a seus engenhos couraçados, deposita as mais puras esperanças de uma garantia segura contra o inimigo estranho que porventura decida conturbar a paz democrática em que temos a felicidade de viver.

(12) Com isto, ficava o Exército Brasileiro e, com ele, sua Cavalaria, perfeitamente atualizado com os mais altos padrões de material já construídos, com capacidade para dar cabal cumprimento a uma de suas mais árduas missões: o salto para o desconhecido — o RECONHECIMENTO.

(13) Sua capacidade de transporte é de 1.400 kg.

(14) Além do M-41 e do M-59, o R Rec Mec dispõe de dois M-74, carros-médios-socorro, de 45 t, tripulados por 4 homens, armados de 2 metralhadoras, uma .50 e outra .30, e de um lança-rojão. Seu motor de 525 HP garante-lhe uma velocidade de 27 km/h.

leiras sendo, por fim, ao entardecer do dia 26, desalojadas de suas posições, abandonando apressadamente a localidade e os Postos de Suprimento nela instalados. A 27, nossas vanguardas retomaram o contato rompido nas regiões de NOCETO, TALIGNANO e NEVIANA-DI-ROSSI (17).

Ao Comando da tropa sitiada na
Região de FORNOVO e RESPICIO.

Para poupar sacrifícios inúteis de vidas, intimó-vos a render-vos incondicionalmente ao Comando das Tropas Regulares do Exército Brasileiro, que estão prontas para vos atacar.

Estais completamente cercados e impossibilitados de qualquer retirada. Quem vos intima é o Comandante da Vanguarda da Divisão Brasileira que vos cerca.

Aguardo dentro do prazo de duas horas a resposta de presente ultimatum.

(a) NELSON DE MELLO
Cel Cmt

Às 11.15, chegava a resposta nos seguintes termos:

"28.4.1945

Herr

Oberst Nelson de Mello

Nach eingang einer weisung der vogesetzter Kommandobehörde erfolgt antwort (Depois de fornecida alguma indicação do Comando Supremo competente, resulta a resposta).

(a) Major Kühn

(O signatário era chefe do E. M. do Cmt da 148ª D. I.)

Partindo desses três pontos e pressionando simultaneamente, nossas forças recalçaram o inimigo para a região de FORNOVO onde, em condições bastante precárias, conseguiu se concentrar sob pressão constante não só do Esquadrão de Reconhecimento na direção de FELEGARA para FORNOVO, mas também de dois batalhões do 6º RI, nas direções de GAIANO para FORNOVO e de NEVIANA para a mesma localidade.

A convergência dessas forças abalou o já combalido moral alemão, resultando em sua rendição incondicional exigida pelo General Mascarenhas de Moraes aos parlamentários inimigos. Esta se deu por volta do meio-dia de 28 de abril, tendo os comandantes das GU que depunham as armas — Generais Fretter-Pico e Mario Carloni, se apresentado ao nosso chefe no dia 29, à hora em que o sol se escondia (18).

(17) O Coronel Nelson de Mello, que comandava a operação, às 0900/28, enviou ao comando alemão um ultimatum de rendição, cujo texto foi o seguinte:

(18) Cairam em mãos brasileiras 15.265 prisioneiros e cerca de 4.000 animais, 2.500 viaturas, sendo mais de mil motorizadas.

A capitulação da 148^a DI e da Divisão Itália constituiu, inegavelmente, um marco de transcendente importância e significação nos anais da História Militar Brasileira. Será sempre motivo de justo orgulho para o Exército de Caxias e para as vindouras gerações e, ao mesmo tempo um poderoso estímulo e uma perene fonte de confiança nas possibilidades do soldado brasileiro. Aquêles que a testemunharam e, como nós, foram fatôres de sua consumação, jamais a esqueceremos.

Seria injusto deixar de vincular a atuação de uma unidade que, tão pequena, nos legou glórias tão grandes, ao valor de seu comando. Organizada e levada à guerra pelo Capitão Flávio Franco Ferreira, viu, desde logo, ferido seu subcomandante, o 1º Tenente Belarmino Jayme Ribeiro de Mendonça. Perdendo também, pouco depois, seu comandante, teve o Esquadrão a felicidade de cair nas mãos do recém-promovido Capitão Plínio Pitaluga figura invulgar que conseguia a uma inteligência brilhante, aliar a valentia, o arrôjo e as qualidades de liderança que durante êstes quatro séculos têm sido o apanágio dos chefes da Cavalaria Brasileira.



Capitão Plínio Pitaluga

Conduzindo magistralmente seus carros pelo difícil por que mui variado terreno italiano, soube transmitir a cada um de seus homens seu

espírito blindado que não dava ouvidos aos conselhos do receio; fêz de cada soldado um eterno amigo e ao entregar às côres brasileiras a chama acesa da glória imperecível, tornou-se o legítimo êmulo de Andrade Neves na guerra do Século Vinte.

Cumpre aqui assinalar o comportamento e o sacrifício do Tenente Amaro Felicíssimo da Silveira, subalterno do Esquadrão, primeiro herói da Arma Blindada do Brasil.

Enviado a uma missão delicada e difícil, que exigia ao mesmo tempo inteligência e arrôjo, nela encontrou o bravo oficial o caminho para a glória eterna. Em homenagem ao ato heróico que lhe custou a vida, o Exército Brasileiro decidiu colocar seu nome entre os de Tiradentes e Sampaio, passando a Unidade a ser designada por ESQUADRÃO TENENTE AMARO.

A Cruz de Combate e a Ordem do Mérito Militar, nossas mais altas condecorações de guerra e de paz, recebidas pelo estandarte do Esquadrão após o regresso à Pátria, foram o reconhecimento do povo brasileiro, por suas autoridades, pelos feitos de um punhado de homens que, reunidos em modelar unidade do Exército Nacional, tão ousada quão valentemente soube lutar pela sobrevivência da liberdade no mundo.

O General Mascarenhas, inclito chefe, ao citar o Esquadrão foi feliz quando expressou a posição da Unidade dentro de sua gloriosa GU Depois de outras considerações, assim terminou:

O 1º Esquadrão de Reconhecimento confirmou nos campos de batalha da Itália o acerto de sua escolha como participante da F. E. B. e as esplêndidas qualidades do cavalariano brasileiro, dirigido por quadros capazes e um comando proficiente, enérgico e ousado.

Concorreu, assim, brilhantemente, para que à nossa Pátria fôsse reservado um lugar de relêvo entre as nações que velarão a paz vindoura e a futura reconstrução de um mundo livre e feliz (19).

Completando a história de nossa participação blindada na II Guerra Mundial, não se pode deixar de citar a atuação, na Campanha da Itália, dos representantes da F. E. B. junto à 1ª Divisão Blindada do V Exército Norte-Americano em operações.

(19) Marechal J. B. Mascarenhas de Moraes: A F. E. B. pelo seu Comandante.

Desejosas de melhor colhêr os ensinamentos que mais tarde seriam aplicados à Arma Blindada do Brasil, nossas autoridades militares en- viaram àquela GU americana uma equipe integrada por ilustres oficiais: Tenente-Coronel Carlos Flôres de Paiva Chaves, chefe do grupo, Majores Adalberto Pereira dos Santos e André Puccini, Capitão Fernando Belfort Béthlem, todos destacados oficiais de Cavalaria; Majores Ibsen Lopes de Castro e Jayme Ramos Lameira, Capitão José Bezerra Pessoa, distintos oficiais de Infantaria; e Capitão Vicente de Paula Dale Coutinho, oficial de Artilharia dos mais conhecidos e eficientes.

Tendo em vista o mais cabal cumprimento da missão recebida, o chefe da equipe distribuiu seus componentes pelas diferentes unidades da DB.

Não côntentes de exercer as funções de meros observadores, nossos oficiais tomaram parte em tôdas as ações daquela Grande Unidade, e de tão perto o fizeram que, durante a perseguição final ao inimigo, o Tenente-Coronel Paiva Chaves e o Major Lameira foram feridos (20). O Capitão Dale Coutinho foi condecorado por bravura pelo Exército dos EE.UU., com a *Bronze Star Medal*, em virtude de seu comportamento como responsável por uma parcela da tropa americana, por ocasião de um audacioso golpe-de-mão, realizado em caráter excepcional, por uma patrulha do 68º Armored Field Artillery Battalion, na região de RIVALTA, ao norte do PÓ, a 24 de abril de 1945, e da qual resultou a captura de grande número de prisioneiros alemães.

E foi esta a contribuição modesta, mas assinalada porque eficiente, da Cavalaria de Osório ao esforço coligado das democracias contra a incursão totalitarista em nações livres da Terra. E assim será sempre. Quando em uma manhã de julho de 1944 o General Mascarenhas de Moraes, em cerimônia que, por seu histórico significado, comoveu a quantos tiveram a felicidade de viver para dela compartilhar, hasteou pela primeira vez o pavilhão auri-verde em um Teatro de Operações estranho ao Continente Sul-Americano, vinculou para sempre o nome de nossa grande Pátria a uma participação ativa na defesa dos sagrados direitos do homem.

E os mortos na sangrenta luta não se foram em vão, pois seu desaparecimento determina a aurora de uma nova e marcante fase de nossa História onde, de uma vez por tôdas, abandonamos o hábito de nos deixarmos atrelar, no limiar do arco do triunfo, ao carro do vencedor. Foi o primeiro passo na condução de nosso país a seu grande e impostergável destino de compartilhar com as grandes potências o governo do mundo livre.

(20) De regresso à Pátria foram os serviços dêsses oficiais reconhecidos pelo Governo Brasileiro, que os condecorou com a Medalha Sangue do Brasil.