

A Companhia de Carros de Assalto

Uma oportunidade (quase) perdida

Carlos Roberto Carvalho Daróz*

Introdução

Os esforços de guerra empreendidos pela humanidade ao longo do tempo possuem uma prolongada duração histórica e uma profunda relação com o desenvolvimento da ciência e da tecnologia. A própria ciência política justifica o emprego da violência como razão de estado (*raison d'état*)¹. Nessa perspectiva, a função do Estado emerge como construir, dirigir, controlar e subsidiar laboratórios e cientistas, indústrias e seus produtos tecnológicos para manter a segurança estatal mediante o uso da força.

No curso da história, a ciência elaborou e forneceu instrumentos para a continuidade das guerras, tornando-as mais sofisticadas e exponencialmente mais mortíferas. Diversos campos do conhecimento científico e tecnológico, como a matemática, a química, a física e, em sentido amplo, a engenharia, subsidiaram os conflitos e a própria ciência da guerra.²

A partir de meados do século XIX, no contexto da Segunda Revolução Industrial, o mundo experimentou transformações subs-

tanciais com o desenvolvimento do motor a combustão à base de petróleo, da eletricidade e da siderurgia, enquanto cresciam os interesses imperialistas na Ásia e na África. Tais fenômenos resultaram não apenas em mudanças nas relações sociais entre os trabalhadores e a burguesia, e entre as nações, mas também influíram na evolução da arte da guerra, tornando os conflitos mais sangrentos.

Já nos primórdios da segunda fase da Revolução Industrial, a Guerra da Crimeia (1853-1856) e a Guerra Civil Americana (1861-1865) apresentaram ao mundo o novo tipo de conflito típico da era industrial, com a estreia no campo de batalha de diversas inovações tecnológicas aplicadas à destruição do inimigo, características que foram percebidas por Hobsbawn (2009, p.120)

As guerras na década de 1860 já iriam empregar a estrada de ferro para mobilização e transporte adequados, tinham telégrafo disponível para comunicações rápidas [...] a artilharia pesada, as armas de guerra produzidas em massa, incluindo a metralhadora Gatling (1861), assim como os modernos explosivos — a dinamite foi inventada em 1866.

* Cel Art R/1 (AMAN/91), mestre em Operações Militares (EsAO/99), sócio titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), professor do curso de pós-graduação em História Militar da Unisul (Palhoça-SC), mestrando em História do Brasil pela Universidade Salgado de Oliveira (Niterói-RJ). (cdaroz@yahoo.com.br)

As transformações decorrentes das inovações tecnológicas, contudo, não ficaram afetas apenas às armas e suas munições, mas demonstraram a importância e as possibilidades para os meios de transporte motorizados e comunicações, sobretudo para a mobilização e concentração de tropas em grandes quantidades bem como o transporte dos suprimentos necessários para fazer a guerra. O historiador britânico John Keegan (2003, p.319) identificou a importância dos transportes na nova modalidade de conflito, ao observar a Guerra Civil Americana:

[...] os exércitos do Norte estavam mais bem alimentados do que os do Sul porque seus intendentess controlavam 50 mil quilômetros de ferrovias norte-americanas existentes em 1860 [...]. As estradas de ferro revolucionaram a guerra terrestre, e a guerra civil americana foi a primeira a demonstrar essa tendência.

Os conflitos subsequentes³ deixaram clara a grande letalidade das novas armas e, embora limitados em sua duração, serviram de ensaio para o primeiro dos dois conflitos globais que se abateram sobre o mundo no século XX: a Primeira Guerra Mundial. Nesse período, o teórico da guerra britânico J.F.C. Fuller (2002, p.133) assinalou a dependência cada vez maior dos avanços tecnológicos, e menor da participação humana:

Já na Guerra da Crimeia, tinham sido utilizados tratores para rebocar trens de viaturas carregadas, dos depósitos instalados em Balaclava para a frente, por regiões impraticáveis às viaturas hipomóveis.

A tecnologia na Primeira Guerra Mundial e o surgimento do *tank*

A industrialização trouxe mudanças expressivas aos campos de batalha durante a Primeira Guerra mundial. Máquinas e engenhos de matar recentemente inventados deram início a um novo capítulo dos mecanismos de defesa, o que, em sentido oposto, estimulou o desenvolvimento de novas tecnologias de ataque ainda mais mortíferas. Praticamente todos os aspectos que podemos considerar na guerra moderna (excluindo aqui a tecnologia de armas nucleares) estrearam durante a chamada Grande Guerra. O conflito, o primeiro classificado como “guerra total”⁴, assinalou a introdução, em larga escala, de novas tecnologias, como os encouraçados, os submarinos, os gases venenosos, os aviões e os carros de combate.

O carro de combate foi introduzido pelos britânicos com o nome de *tank*⁵ (tanque), projetado para auxiliar a infantaria a romper o impasse produzido pelas linhas de trincheiras, que se estendiam desde o Mar do Norte até a fronteira com a Suíça. A primeira grande ofensiva liderada pelos blindados deu-se em Cambrai, na última semana de 1917, quando 320 tanques britânicos foram utilizados contra as defesas alemãs. A falta de experiência com a nova arma e as limitações técnicas, contudo, não permitiram que a nova arma surtisse o efeito desejado.

Mas, se o tanque não mostrou ser a arma decisiva que se esperava, até por haver entrado em ação tardiamente, seu imenso efeito psicológico sobre os soldados inimigos apontaram para promissoras possibilidades de emprego, como observou o marechal Paul von Hindenburg, comandante alemão na Frente Ocidental:

Os efeitos físicos do fogo vindo das metralhadoras e munições leves com o qual o Colossus de aço [tanque] foi providenciado eram muito menos destrutivos do que o efeito moral de sua relativa invulnerabilidade. O infante sentiu que ele não poderia fazer nada contra suas blindagens. Assim que a máquina atravessava nossas trincheiras, o defensor da retaguarda sentia-se ameaçado e abandonava seu posto.⁶

Apesar das dificuldades, as demais potências participantes do conflito trataram de desenvolver seus projetos próprios de tanques, e muitos foram utilizados em apoio à infantaria até o final do conflito.

O Brasil na Primeira Guerra Mundial

Em razão do afundamento de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães enquanto ainda era um país neutro, o Brasil reconheceu o estado de guerra contra a Alemanha em 1917 e alinhou-se com as Potências Aliadas. Na Conferência Interaliada, realizada em Paris no final desse mesmo ano, foi decidido como se daria a participação brasileira na guerra⁷, que incluía, entre outras ações, o envio da Comissão de Estudos de Operações e Aquisição de Material na França, sob a chefia do general Napoleão Felipe Aché e composta por 24 oficiais pertencentes às diferentes armas do Exército Brasileiro.

Mais do que observar ou apenas estudar, boa parte dos oficiais participou de operações de combate, integrando unidades militares francesas, dentre os quais merece destaque o primeiro-tenente de cavalaria José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, que, mais tarde, quando de seu regresso ao Brasil, seria o responsável pela implantação dos blindados no país. Durante o conflito,

comandou um pelotão pertencente ao 4º Regimento de Dragões, unidade subordinada à 2ª Divisão de Cavalaria francesa. Seu pelotão era constituído por soldados coloniais franceses de origem muçulmana, com espírito extremamente agressivo. Na Campanha de Flandres destacou-se pela liderança e capacidade de organização, sendo promovido ao posto de capitão por atos de bravura, em 9 de janeiro de 1919, e agraciado com a *Croix de Guerre*, importante condecoração instituída para premiar os soldados franceses e aliados que se houvessem destacado durante a guerra. Como reconhecimento de sua atuação em combate, foi elogiado por seus superiores repetidas vezes, como a referência que recebeu de seu comandante de esquadrão, capitão Marchal: “Conduziu seu pelotão de maneira notável em todas as operações de guerra (ofensiva franco-belga, de setembro, outubro e novembro de 1918)”.⁸

O comandante do 4º Regimento de Dragões, tenente-coronel De Fournas, também reconheceu o trabalho do primeiro-tenente José Pessoa em ação:

Conduziu seu pelotão sob o fogo em condições particularmente delicadas e perigosas. Distinguiu-se pela bravura e sangue frio, tendo solicitado permissão, por várias vezes, para reconhecer as primeiras linhas inimigas, o que levou a efeito debaixo de fogos extremamente violentos.⁹

Embora o 4º Regimento fosse uma unidade essencialmente hipomóvel, durante a perseguição ao inimigo em Flandres, José Pessoa travou contato com a nova arma. Depois do armistício, permaneceu servindo a Comissão de Estudos na França, até 1920 e, nesse período, foi designado para implantar uma unidade de blindados quando retornas-

se ao Brasil. O capitão Pessoa posicionou-se perante o chefe da Comissão pontuando que,

tendo feito a guerra com a cavalaria, desconhecia, contudo, a técnica e o emprego dos veículos mecanizados de combate [...]. Ponderei ao general a má escolha de minha pessoa para desempenhar missão algo complicada.¹⁰

Apesar dessas considerações, o jovem mas experiente oficial lançou-se ao trabalho. Foi matriculado na Escola de Carros de Combate de Versalhes e, depois de concluído o curso, estagiou no 503º Regimento de Artilharia de Carros de Assalto. Em seguida, frequentou a Escola de Artilharia de Assalto, em Crey, e foi designado para estagiar na fábrica Renault, a fim de estudar o funcionamento e acompanhar a fabricação dos carros de combate, tornando-se o integrante do Exército Brasileiro mais qualificado nas técnicas e táticas dos blindados (DAROZ, no prelo).

Um novo paradigma — os *tanks* na Guerra Europeia

A experiência adquirida pelo Brasil com sua participação na Primeira Guerra Mundial, apesar de limitada, teve consequências significativas para o Exército Brasileiro, da qual decorreram a contratação de uma missão militar na França, a organização da Aviação Militar e a implantação de seus primeiros blindados, esta, objeto do presente trabalho.

Quando de seu retorno ao Brasil, em 1921, José Pessoa publicou a obra *Os tanks na guerra europeia 1914-1918*¹¹, registrando sua experiência na França, e assinalando as possibilidades dos carros de combate com que travara

conhecimento, particularmente os modelos Schneider, Renault e Saint Chamond. Tratava também o livro do panorama global das transformações que a nova arma estava promovendo nos principais exércitos do mundo, destacando a tática, seus aspectos técnicos e sua organização. É oportuno, portanto, destacar algumas das principais idéias do capitão José Pessoa consubstanciadas em seu tratado, visto que norteariam a aquisição dos primeiros carros de combate do Exército Brasileiro bem como a estruturação inicial de suas forças blindadas.

Tendo vivenciado o emprego dos blindados como instrumento de apoio à infantaria, José Pessoa assinalou a importância do binômio infantaria-carro no novo cenário de batalha e a necessidade de adestrar os infantaria para cooperar com os blindados, com o objetivo de estreitar a confiança mútua e melhorar a coordenação.



Figura 1 – Capa do livro do capitão José Pessoa
Fonte: Centro de Instrução de Blindados

No que tange à organização e ao emprego tático, recomendou que os carros não ficassem dispersos pelos batalhões de infantaria, como ocorreu no Exército Francês, obtendo resultados pífios, mas que fosse adotado o modelo organizacional britânico, no qual os blindados foram reunidos em unidades independentes e foram mais bem-sucedidos.¹²

Em razão da tecnologia rudimentar disponível na época, durante as batalhas da Primeira Guerra Mundial, muitos carros foram postos fora de ação devido a problemas mecânicos, em quantidades muitas vezes superiores às baixas provocadas pela ação do inimigo. José Pessoa citou o caso de um batalhão do 503º Regimento francês, onde estagiou após o fim da guerra, quando o rompimento das correias dos ventiladores provocou a indisponibilidade de 90% dos carros Renault que o integravam. Para reduzir esses problemas, enfatizou a necessidade de cuidados especiais no uso e na manutenção dos carros, e destacou os critérios para a seleção e capacitação das guarnições, que deveriam ser especializados e voluntários. Para ele (ALBURQUERQUE, 1921), os homens deveriam ser selecionados dentre

[...] aqueles que desejem servir na Arma, ou que se mostrem por ela interessados [...] deve-se exigir um severo e meticuloso conhecimento dos processos de lubrificação e conhecimento profundo do mecanismo. Nisto repousa toda a eficiência do material.

De todas as recomendações feitas, uma das mais importantes foi sobre a destinação que o Exército deveria dar aos carros adquiridos. Reconhecendo as restrições orçamentárias do período pós-guerra, que impediriam a aqui-

sição de blindados em quantidade suficiente para equipar o Exército como um todo, o capitão José Pessoa sugeriu que, mesmo em quantidade reduzida, os carros adquiridos deveriam ser reunidos em uma companhia-escola autônoma, com aquartelamento adequado e meios próprios para seu funcionamento, ficando diretamente subordinada ao comando da divisão onde fosse organizada.

Chegam os blindados brasileiros

A chegada dos primeiros carros de combate ao Brasil deve ser creditada em boa medida ao conhecimento, entusiasmo e boas relações pessoais do capitão José Pessoa.¹³ Quando de seu retorno da França, era seguramente a maior autoridade sobre o tema no país e na América do Sul, e foi exatamente por suas mãos que o novo engenho de guerra chegaria ao Brasil, em 1921, quando o Exército Brasileiro adquiriu um lote de doze carros Renault FT-17 diretamente saídos da fábrica, assumindo, dessa forma, a condição de pioneiro no emprego de blindados no continente.

Profundo conhecedor de praticamente todos os tipos de blindados existentes na época, José Pessoa havia contraindicado a aquisição do modelo Renault, por entender que estes não atendiam aos pressupostos táticos que ele visualizava e devido às diversas deficiências técnicas que o carro frequentemente apresentava. Em seu lugar, recomendava a aquisição do Whippet,¹⁴ de fabricação britânica, o blindado mais veloz em serviço durante a guerra, mais pesado e mais bem armado do que o Renault, e ainda capaz de transpor obstáculos maiores. As recomendações do maior especialista em blindados no Exército, contu-

do, não foram consideradas e, por intermédio da Comissão de Estudos em Operações e Aquisição de Material na França, da qual ele mesmo havia feito parte, o Brasil adquiriu seus primeiros blindados modelo Renault FT-17, de fabricação francesa.

Com o surgimento dos primeiros *tanks* britânicos, o Governo francês, em 1916, convidou o engenheiro Louis Renault para desenvolver o projeto de um “carro para apoiar a infantaria”. Apenas oito meses se passaram até que um protótipo estivesse pronto e passasse às provas e, vencidas as resistências naturais no seio do Exército Francês diante de um novo paradigma tecnológico, um lote inicial de 150 carros foi encomendado, sob a designação de Renault FT-17¹⁵. Em maio de 1917, diante de indícios de uma grande ofensiva alemã, foi emitida nova ordem de produção para 1.500 blindados e, posteriormente, este número foi ampliado para 2.500.

Em razão da grande demanda, parte da produção dos FT-17 foi dividida por diferentes fábricas francesas, tendo a Schneider, a Delaunay Belleville e a Berliet produzido 1.680 unidades. Os Renault saíam da linha de produção em três versões: telégrafo sem fio (TSF); armado com metralhadora Hotchkiss 8mm (6,5 toneladas) e armado com canhão semiautomático Puteaux SA 37mm (6,7 toneladas). O FT-17 era guarnecido por dois homens, que desempenhavam as funções de motorista e comandante/atirador. O projeto incorporava uma inovação tecnológica de grande impacto para a época e em uso nos blindados até hoje, decorrido um século: uma torre blindada giratória capaz de realizar o tiro em todas as direções, cobrindo o campo de 360º, sem que houvesse a necessidade de manobrar o carro.¹⁶

O Renault entrou em ação pela primeira vez em 31 de maio de 1918, na defesa de Paris, oportunidade na qual mostrou-se eficiente e possuidor de boa mobilidade. Na fase final da guerra, os FT-17 foram utilizados em número cada vez maior, atingindo a cifra de 4.500 unidades produzidas. Quando foi assinado o armistício, em 11 de novembro de 1918, o Exército Francês possuía 27 batalhões equipados com o Renault.

A companhia de carros de assalto

Com o recebimento dos doze Renault, todos novos, fabricados pela Delaunay Belleville, o Exército Brasileiro criou a Companhia de Carros de Assalto (Infantaria).¹⁷ Pela própria designação, é possível constatar que a nova organização foi criada como uma subunidade de infantaria blindada,¹⁸ embora seus quadros pudessem ser oriundos de qualquer arma.¹⁹ A denominação “carros de assalto” foi adotada para acompanhar a nomenclatura corrente dos blindados no Exército Francês, país de origem do Renault e da missão militar contratada pelo Governo brasileiro.

O comando da subunidade coube, naturalmente, ao maior especialista em blindados da América do Sul, o capitão de cavalaria José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. A companhia permaneceu subordinada à 1ª Divisão de Infantaria, desempenhando o papel de subunidade-escola para apoiar a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, estabelecimento de ensino criado pela missão francesa para aperfeiçoar os capitães do Exército. Compunham o efetivo da companhia mais sete oficiais²⁰ e 93 praças, além de um grupo de 40 operários e artífices, composto quase



Figura 2 – Pavilhão de comando da Companhia de Carros de Assalto

Fonte: revista *O carro de combate*, 1926

integralmente por pessoal recrutado nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Como havia sugerido em seu livro, José Pessoa conseguiu instalar a companhia em aquartelamento próprio, localizado na Vila Militar, ocupando um pavilhão que anteriormente estava destinado ao 3º Regimento de Infantaria.²¹ As instalações eram muito boas e compreendiam um amplo pavilhão de comando, refeitório, biblioteca, estádio, uma oficina bem equipada e garagens com portas de aço corrediças para armazenar os carros.

A companhia começava sua vida sem uma base doutrinária definida, mas obedecia, em muitos aspectos, às lições e recomendações reunidas no livro de José Pessoa, fruto de sua experiência na França. A própria aquisição dos carros deu-se de acordo com a doutrina militar francesa, com predominância de carros armados com canhões 37mm. Os blindados foram organizados em duas seções, cada qual composta por três carros armados com canhão e dois carros armados com metralhadora, ambas comandadas por oficiais subalternos. A seção de comando era constituída pelo carro TSF e pelo carro do comandante, também armado com canhão 37mm. Para apoiar a manutenção e a logística, a companhia dispunha de uma seção de transportes, dotada de caminhões Krupp.

No dia 23 de setembro de 1921, na Vila Militar, a Companhia de Carros de Assalto realizou seu primeiro exercício em campanha, acompanhado pelo ministro da Guerra Pandiá Calógeras e por diversos oficiais gerais, fato tornado público pelo *Correio da Manhã*:

Realizaram-se sexta-feira, na Vila Militar, os primeiros exercícios da Companhia de carros de assalto, sob a direção do seu comandante, capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque [...]

Todos os carros funcionaram regularmente, e a prova está nos magníficos e arriscados exercícios [...] Com esses exercícios, demonstrou o capitão Pessoa a sua competência no assunto, aplicando com grande proveito, os conhecimentos hauridos não só na Escola de Carros de Assalto de Versalhes, onde fez seu curso, como também na própria experiência do *front*.²²

Em outubro, a companhia participou de desfile no Campo dos Afonsos em homenagem ao general francês Charles Mangin, quando de sua visita oficial ao Brasil. A imprensa registrou na ocasião que a companhia destacou-se “pela ordem e disciplina com que se apresentou no campo de aviação militar, conforme exatamente declarou o general Mangin.”²³

Na primeira semana de novembro deste mesmo ano, a subunidade participou de uma grande demonstração na região da Vila Militar, da qual tomou parte a também recém-criada Aviação Militar. Mais uma vez, a imprensa da Capital Federal, na época bastante ciente das questões militares nacionais, cobriu as manobras:

Foram deslumbrantes as provas executadas pelos cinco *tanks* conduzidos, respectivamente, pelos tenentes Aché, João Pereira, Motta, Bitencourt, e 2º sargento mecânico Araújo. [...]

Uma esquadrilha de aviões da Escola de Aviação Militar, em trabalhos de ligação com os carros de assalto, fazendo evoluções sobre o campo dos exercícios dos *tanks*, enviou várias mensagens a esses últimos durante a execução da referida demonstração.²⁴



Figura 4 – Blindados da companhia desfilando em homenagem ao rei Alberto, da Bélgica
Fonte: *Correio da Manhã*

Dando continuidade aos trabalhos de implantação da companhia, o capitão José Pessoa apresentou ao Estado-Maior do Exército (EME), em fevereiro de 1922, uma série de manuais e instruções técnicas para a operação e manutenção dos carros. A documentação era baseada na tradução de manuais franceses e tinha por objetivo padronizar os procedimentos e tarefas a serem adotadas pelas guarnições. Os documentos foram aprovados pelo EME e consistiam em:

- Notícia descritiva e regulamento de manobra e conservação do carro;
- Instrução para lubrificação do carro;
- Manual da metralhadora Hotchkiss;
- Notícia sobre o canhão Puteaux de 37mm;
- Notícias sobre postos telegráficos, além de outros documentos de manutenção.²⁵

No dia 7 de setembro de 1922 a Companhia de Carros de Assalto fez sua primeira apresentação para o grande público, quando desfilou no centro do Rio de Janeiro em homenagem ao Dia da Pátria e ao rei Alberto, da Bélgica, que realizava visita oficial ao Brasil.

Para atender as necessidades funcionais das guarnições, um uniforme próprio foi adaptado para uso da companhia, do qual se destacava o capacete característico e a bandagem, uma fita de lona que era enrolada na perna do soldado do tornozelo até o joelho, substituindo a perneira padrão. Utilizados pela primeira em outubro de 1921, o novo uniforme impressionou vivamente os jornalistas presentes, que cobriam as atividades da subunidade: “Os oficiais e praças achavam-se com o belo capacete de aço com que tomou parte na recente formatura realizada no campo da Escola de Aviação Militar, em homenagem ao general Mangin.”²⁶



Figura 3 – A Companhia de Carros de Assalto durante manobras na Vila Militar
Fonte: *Revista da Semana*

Complementarmente, com o fim de fortalecer o espírito de corpo da subunidade e torná-la conhecida no âmbito do Exército, foi instituído um distintivo confeccionado

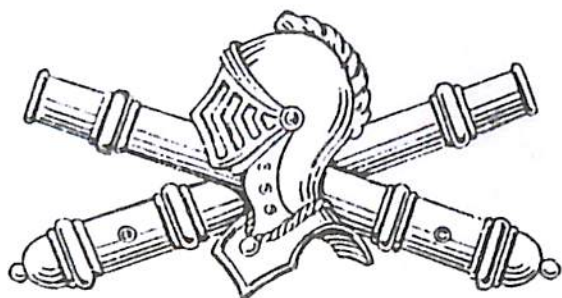


Figura 5 – Insígnia da companhia: os canhões cruzados encimados por um elmo

Fonte: Boletim do Exército

em metal bronzado, composto por um par de canhões cruzados encimados por um elmo, a ser utilizado na manga esquerda da túnica.²⁷

Em julho de 1924, a companhia foi empregada operacionalmente pela primeira vez, quando uma seção de FT-17 foi deslo-



Figura 6 – Uniforme adotado pelas guarnições, onde se destacam o capacete e as bandagens

Fonte: RODRIGUES; BARROSO, 1922, Estampa 211-A

cada por via férrea para São Paulo, no intuito de debelar o movimento revolucionário tenentista que irrompeu na cidade. Uma coluna de blindados penetrou no bairro do Belenzinho, causando a fuga em pânico das tropas revolucionárias.



Figura 7 – Renault FT-17 "Forte de Coimbra" com sua guarnição, em São Paulo, durante a Revolução de 1924

Fonte: *Correio da Manhã*

Nesse mesmo ano, o capitão José Pessoa foi substituído no comando da companhia pelo capitão de infantaria Newton de Andrade Cavalcanti. Além desta mudança, todos os oficiais da equipe original foram transferidos, sendo substituídos por novos tenentes sem qualquer experiência com blindados. Embora fosse um destacado chefe militar — mais tarde alcançaria o generalato — o novo comandante não possuía nem o conhecimento do capitão José Pessoa, nem a fé na nova arma de guerra. Logo a eficiência da Companhia de Carros de Assalto entraria em declínio.

Renomeada como Companhia de Carros de Combate no início de 1925, a subunidade contava apenas com dois oficiais combatentes,

visto que os demais haviam sido movimentados para outras unidades. Não havia, de um modo geral, interesse do Exército e de seus oficiais pelos carros, o que se refletia no escasso voluntariado para servir na companhia. Os poucos interessados demonstravam mais afinidade com os aspectos técnicos dos carros, relegando seu emprego tático a um patamar inferior.

Decadência e o fim da companhia

Claramente, o Exército tinha dificuldades para incorporar o novo paradigma tecnológico. Em verdade, o carro de combate ainda não se havia estabelecido, após a Primeira Guerra Mundial, como uma arma eficiente e decisiva, e isso se refletia no Brasil. Havia inúmeras dúvidas e incertezas sobre seu emprego e validade, e a nova arma não foi completamente assimilada no decorrer da década de 1920.

A fragilidade técnica dos carros, desenvolvidos e produzidos apressadamente durante a guerra, serviu para que caíssem em descrédito perante boa parte do corpo de oficiais, especialmente os mais antigos. Os infantess, para quem os carros haviam sido desenvolvidos, simplesmente não acreditavam neles e consideravam a operação conjunta demasiadamente complexa e dispendiosa. A cavalaria também rejeitava os blindados, visto que a velocidade máxima dos FT-17 (7,5 km/h) era inferior à da cavalaria hipomóvel, e seu raio de ação, reduzido, não permitindo o cumprimento das missões doutrinais da Arma. Havia, ainda, o fator emocional do cavalarião, que via no carro uma ameaça a seu nobre meio de combate: o cavalo.

Diante de tanto descrédito e desconfiança, a eficiência operacional da Companhia de Carros de Combate foi declinando,



Figura 8 – Oficiais da companhia em 1926. É possível ver as insígnias nas mangas dos uniformes

Fonte: revista *O carro de combate*, 1926

e os investimentos do Exército para a manutenção, escasseando. As demonstrações de instrução para a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais passaram a ser realizadas por apenas uma única sessão, que reunia os blindados ainda disponíveis. O carro Renault TSF sofreu uma pane em 1925 e não mais voltou a operar, devido à dificuldade e especificidade da manutenção necessária.

No dia 3 de fevereiro, o ministro da Guerra visitou a 1ª Companhia Ferroviária, em vias de extinção por ser considerada obsoleta. No diálogo travado pelo ministro com o comandante da companhia, capitão Raul Guimarães Regadas, devidamente registrado por jornalistas presentes, ficou claro o destino que seria dado também à Companhia de Carros de Combate:

Pois bem, lá no *front*, o sr. não acompanharia a marcha da tropa de guerra, isto é, não serviria, na zona de operações, às necessidades do Exército. O seu material é pesado, mas ainda que leve, não poderia preencher aquelas necessidades. [...] Uma companhia ferroviária é tão obsoleta como uma companhia de carros de assalto. [grifo nosso]²⁸

Assim, por meio do Decreto nº 20.986, de 21 de fevereiro de 1932, a Companhia de Carros de Combate, primeira subunidade a empregar blindados na América do Sul, foi extinta, e seu material ainda aproveitável, recolhido ao Batalhão Escola de Infantaria. Com a eclosão da Revolução Constitucionalista em São Paulo, em julho desse mesmo ano, alguns FT-17 foram empregados isoladamente, em apoio à infantaria, nas frentes mineira e do Vale do Paraíba. Sempre atenta às questões militares, a imprensa do Rio de Janeiro protestou contra o fim da companhia:

O Ministério da Guerra extinguiu a Companhia de Carros de Assalto. A medida faz parte, com certeza, do plano europeu de desarmamento geral, ao qual o nosso país serve de modelo.

Quanto a nós, em caso de guerra, sem *tanks* e automóveis blindados, nos arranjaremos mesmo com carros de bois.²⁹

Terminava assim, melancolicamente, a primeira experiência com blindados no Exército Brasileiro.

Considerações finais — erros, acertos e oportunidade

Em sua curta existência de pouco mais de uma década, a Companhia de Carros de Assalto experimentou erros e acertos. Certamente houve mais ações e decisões acertadas do que equivocadas. O início da trajetória da companhia, com a aquisição dos doze Renault logo após a Primeira Guerra Mundial, mostrou-se promissora e representou a continuidade de um movimento de transformação do Exército, que vinha em um crescente desde as reformas promovidas pelo marechal Hermes da Fonseca em 1908.

Também mostrou ser acertada a escolha do capitão José Pessoa para comandá-la, visto que era o maior especialista em blindados no Brasil. Sua persistência, conhecimento e experiência permitiram que, do nada, fosse organizada a primeira força blindada da América do Sul. Certamente um caso modelar de um homem certo no lugar certo.


A aquisição dos FT-17, um carro recorrente em apresentar panes e defeitos técnicos, não serviu como motivação para atrair o pessoal para trabalhar com os novos car-

ros. Cabe ponderar, no entanto, que o material talvez fosse o único que o Brasil pudesse adquirir, sob os auspícios da Comissão de Estudos em Operação e Aquisição de Material na França.

Embora adquiridos em pequena quantidade, os carros receberam o destino correto, compondo uma subunidade-escola com a finalidade de preparar os quadros e desenvolver uma mentalidade blindada no país.

Além das deficiências técnicas dos Renault, um fator que dificultou sobremaneira a assimilação dos carros foi a ausência de uma base doutrinária de emprego sólida. Embora o capitão José Pessoa tivesse se esforçado para organizar os rudimentos de uma doutrina, foi somente na década de 1930 que os exércitos das principais potências desenvolveram os princípios doutrinários de emprego dos carros de combate.

Alguns países nem isso conseguiram, como bem o demonstrou a França nos anos iniciais da 2ª Guerra Mundial.

Como ocorreu em outros países na mesma época, boa parte das lideranças do Exército não estava preparada para as novas tecnologias resultantes do primeiro conflito mundial. A oportunidade para incorporar o novo paradigma tecnológico quase foi perdida. Não o foi, pois outro capitão de cavalaria, Carlos Flores de Paiva Chaves, reintroduziria, em 1938, os blindados no país, no novo Centro de Instrução de Motomecanização, com 23 autometralhadoras CV-33 de fabricação italiana. Nesse processo, aproveitou a experiência de José Pessoa e dos pioneiros da Companhia de Carros de Assalto e trabalhou incansavelmente para que a nova experiência fosse bem-sucedida. E efetivamente foi. 

Referências

Fontes

Avisos Ministeriais do Ministério da Guerra. Arquivo Histórico do Exército (diversos).

Boletins do Exército. Arquivo Histórico do Exército (diversos).

FIRST WORLD WAR. Primary documents – *The battle of Cambrai by Paul von Hindenburg, 19 November 1917*. Disponível em <http://firstworldwar.com/source/cambrai_hindenburg> Acesso em 10 abr. 2016.

Folhas de alterações do marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Arquivo Histórico do Exército.

Jornal *Correio da Manhã*, diversas edições.

Revista da Semana, diversas edições.

Revista O carro de combate, de 1926.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti. *Os tanks na guerra europeia 1914-1918*. Rio de Janeiro: Albuquerque e Neves, 1921.

BRIGAGÃO, Clóvis. Guerra e ciência: dois lados de uma mesma moeda humana. In: *ComCiência*. Disponível em <<http://www.comciencia.br/reportagens/guerra/guerra19.htm#nota2>> Acesso em 10 abr. 2016.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, (no prelo).

DUARTE, Antônio Paulo. A visão da “Guerra Total” no pensamento militar. *Revista Nação e Defesa*, Lisboa, n.112, p.33-50, 2005.

FULLER, John Frederick Charles. *A conduta da guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS/CPDOC. *José Pessoa*. Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/>. Acesso em 26 jul.2015.

HOBBSBAWN, Eric. *A era do capital 1848-1875*. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RODRIGUES, José Wasth; BARROSO, Gustavo. *Uniformes do Exército Brasileiro - 1730-1922*: Obra Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil. Aquarellas e Documentação de José Wasth Rodrigues. Texto organizado por Gustavo Barroso. Paris: A. Ferroud – F. Ferroud Succr., 1922.

TANKS ENCYCLOPEDIA. *Renault FT*. Disponível em <http://www.tanks-encyclopedia.com/ww1/fr/renault_ft.php> Acesso em 13 abr. 2016.

_____. *Medium Mark A Whippet*. Disponível em <http://www.tanks-encyclopedia.com/ww1/gb/British_medium_Mark-A_whippet.php> Acesso em 14 abr. 2016.

WEBER, Max. *A política como vocação*. Brasília: Editora UNB, 2003.

N. da R.: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.

¹ WEBER, Max. *A política como vocação*. Brasília: Editora UNB, 2003.

² BRIGAGÃO, Clóvis. Guerra e ciência: dois lados de uma mesma moeda humana. In: *ComCiência*. Disponível em <<http://www.comciencia.br/reportagens/guerra/guerra19.htm#nota2>> Acesso em 10 abr. 2016.

³ Os principais conflitos ocorridos desde 1850 até a 1ª Guerra Mundial foram: Guerra da Crimeia (1853-1856), Guerra Civil Americana (1860-1865), Guerra do Paraguai (1864-1870), Guerra Franco-Prussiana (1870-1871), as duas Guerras dos Bôeres (1880-1881 e 1899-1902), Guerra dos Boxers (1899-1900) e Guerra Russo-Japonesa (1904-1905).

⁴ De acordo com DUARTE (2005, p.36), a Grande Guerra caracteriza-se pela mobilização global e integrada das sociedades. Não é só uma questão de recursos humanos e demográficos, mas de impacto global e intenso da guerra nas sociedades que a viveram.

⁵ A designação “tanque” suscita duas hipóteses, ambas, partes da mesma ideia: a primeira corresponde ao experimento anterior ao Mark I — chamado de “*This Thing*” (“esta coisa”) —, que parecia um tanque d’água devido à abertura do seu teto; a segunda seria relativa ao codinome escolhido pelos ingleses e franceses durante o desenvolvimento do projeto que, em meio ao sigilo total, foram apelidados de “tanques” preventivamente, para o caso de tal informação chegar aos alemães. Os britânicos esperavam que os alemães acreditariam se tratar de reservatórios de líquidos ou afins.

⁶ FIRST WORLD WAR. Primary documents – *The battle of Cambrai by Paul von Hindenburg, 19 November 1917*. Disponível em <http://firstworldwar.com/source/cambrai_hindenburg> Acesso em 10 abr. 2016.

⁷ Além da Comissão, o Brasil enviou à França um hospital militar completo e à Inglaterra, à Itália e aos EUA grupos de aviadores navais para treinamento e posterior operação em combate. A maior participação brasileira na 1ª Guerra Mundial, contudo, foi o envio de uma Divisão Naval para patrulhar a costa ocidental da África, sob o comando do almirante Pedro Max Frontin.

- ⁸ Folhas de alterações do marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Arquivo Histórico do Exército.
- ⁹ Folhas de alterações
- ¹⁰ FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS/CPDOC. José Pessoa. Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/>. Acesso em 26 jul. 2015.
- ¹¹ ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti. *Os tanks ...*, 1921.
- ¹² Com relação ao aspecto organizacional, parece que os franceses não aprenderam a lição. Por ocasião da invasão alemã da França, em 1940, durante a 2ª Guerra Mundial, o Exército Francês continuou dispersando seus blindados pelas unidades de infantaria e foi derrotado facilmente pelos alemães, que, apesar de possuírem carros com qualidade e quantidade inferiores, reuniam seus meios em unidades independentes — as Divisões Panzer.
- ¹³ José Pessoa era sobrinho de Epitácio Pessoa, presidente da República de 1919 a 1922, e irmão de João Pessoa, cujo assassinato seria um dos estopins para o Movimento de 1930, que poria fim à República Velha.
- ¹⁴ Cf. TANKS ENCYCLOPEDIA. *Medium Mark A Whippet*. Disponível em <http://www.tanks-encyclopedia.com/ww1/gb/British_medium_Mark-A_whippet.php> Acesso em 14 abr. 2016.
- ¹⁵ A designação FT é incerta. Alguns autores se referem a ela como *Faible Tonnage* (pequena tonelagem) e outros como *Franchisseur de Tranchées* (cruzador de trincheiras)
- ¹⁶ Cf. TANKS ENCYCLOPEDIA. *Renault FT*. Disponível em <http://www.tanks-encyclopedia.com/ww1/fr/renault_ft.php> Acesso em 13 abr. 2016.
- ¹⁷ Boletim do Exército nº 382, de 5 de maio de 1921.
- ¹⁸ Na estrutura organizacional do Exército Brasileiro na década de 1920, e ainda hoje, as subunidades da Arma de Infantaria eram designadas de companhias; as de Cavalaria, de esquadrões; e as de Artilharia, de baterias.
- ¹⁹ Aviso Ministerial nº 360, de 26 de maio de 1921.
- ²⁰ Os oficiais pioneiros da Companhia de Carros de Assalto eram, além do comandante, os primeiros-tenentes Carlos de Souza Reis, Otávio Monteiro Aché, João Pereira de Oliveira, Oswaldo de Araújo Motta e Raul da Cunha Bello (médico); e os segundos-tenentes Antônio Carlos Bittencourt e Francisco Salles de Senna (intendente).
- ²¹ Local onde hoje está localizado o 57º Batalhão de Infantaria Motorizado (Escola), unidade herdeira do Regimento Escola de Infantaria.
- ²² *Correio da Manhã*, edição de 27 de setembro de 1921. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²³ *Correio da Manhã*, edição de 20 de outubro de 1921. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²⁴ *Correio da Manhã*, edição de 7 de novembro de 1921. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²⁵ *Correio da Manhã*, edição de 2 de fevereiro de 1922. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²⁶ *Correio da Manhã*, edição de 7 de novembro de 1921. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²⁷ Aprovado pelo Aviso Ministerial nº 621, de 5 de outubro de 1921.
- ²⁸ *Correio da Manhã*, edição de 3 de fevereiro de 1932. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.
- ²⁹ *Correio da Manhã*, edição de 23 de fevereiro de 1932. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.