ACADEMIA MILITAR DAS AGULHAS NEGRAS
ACADEMIA REAL MILITAR (1811)
CURSO DE CIÊNCIAS MILITARES

Rafael Henrique da Silva

PARTICIPAÇÃO DO MARECHAL JOSÉ PESSOA NO PROCESSO DE AQUISIÇÃO DOS PRIMEIROS CARROS BLINDADOS E NA CRIAÇÃO DA PRIMEIRA UNIDADE BLINDADA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Resende
2020

Rafael Henrique da Silva

PARTICIPAÇÃO DO MARECHAL JOSÉ PESSOA NO PROCESSO DE AQUISIÇÃO DOS PRIMEIROS CARROS BLINDADOS E NA CRIAÇÃO DA PRIMEIRA UNIDADE BLINDADA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Ciências Militares, da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN, RJ), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharel em Ciências Militares.**

Orientador: Maj Marcio Souza de Pinho

Resende
2020

Rafael Henrique da Silva

PARTICIPAÇÃO DO MARECHAL JOSÉ PESSOA NO PROCESSO DE AQUISIÇÃO DOS PRIMEIROS CARROS BLINDADOS E NA CRIAÇÃO DA PRIMEIRA UNIDADE BLINDADA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Ciências Militares, da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN, RJ), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharel em Ciências Militares.**

Aprovado em: _____ de _____ de 2020

Banca examinadora:

_____

MARCIO SOUSA de PINHO, Maj Inf
(Presidente/Orientador)

_____

CRISTIANE ROSAS VILARDO, Maj QCO
Avaliador

_____

THIAGO CARON DA SILVA, Maj Cav
Avaliador

Resende
2020

Dedico este trabalho a todos que me apoiaram e me inspiraram, minha família, professores e instrutores, para que eu escolhesse este curso, bem como o tema desta monografia.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à Deus, por me dar a graça de poder estar cursando este curso da AMAN, permitindo-me buscar a tão sonhada estrela de Oficial.

Agradeço a todos que contribuíram para a realização deste trabalho, em especial à minha família por todo o apoio e incentivo a seguir meus sonhos, por minha formação moral e por sempre oferecer uma base onde eu pudesse me apoiar em momentos de dificuldade.

Ao Major Marcio Pinho, por auxiliar na produção desse trabalho, buscando solucionar todos problemas e dúvidas encontradas, demonstrando o seu conhecimento e interesse por este assunto.

Aos meus colegas de turma, pelo companheirismo durante os longos e árduos anos que se passaram de formação e dos quais pretendo levar a amizade para toda minha vida.

RESUMO

PARTICIPAÇÃO DO MARECHAL JOSÉ PESSOA NO PROCESSO DE AQUISIÇÃO DOS PRIMEIROS CARROS BLINDADOS E NA CRIAÇÃO DA PRIMEIRA UNIDADE BLINDADA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

AUTOR: Rafael Henrique da Silva
ORIENTADOR: Marcio Sousa de Pinho

Este trabalho teve como objetivo analisar a participação do Capitão José Pessoa no tocante a aquisição dos primeiros carros blindados e na organização e emprego da Companhia de Carros de Assalto no decorrer da década de 1920, considerando os diversos aspectos que influenciaram nesse processo, como o contexto histórico da época e o pensamento das lideranças militares que compunham o alto comando do Exército neste período. Foram realizadas pesquisas em documentos que retratassem os feitos e experiências vivenciadas por José Pessoa que acarretaram em sua escolha como o militar brasileiro responsável pela aquisição desse material estrangeiro, assim como as características do carro que os franceses desejavam vender para o Brasil de modo a analisar se estas características atendiam as necessidades da força naquele período e quais foram as opiniões das tropas que iriam empregar este tipo de material, e por fim uma análise do pequeno histórico que a Companhia teve em nosso país, no que tange a sua organização, instrução, infraestrutura e empregabilidade. A pesquisa bibliográfica e documental realizada nos mostrou que a decisão de compra do carro francês, que foram apenas doze unidades, atendeu bem ao objetivo de servir como material de instrução para os quadros de sua Subunidade e introduzir o conhecimento sobre blindados no Exército Brasileiro. Mas também serviu para concluir que, em decorrência de uma pequena quantidade de carros disponíveis somada ao seu alto índice de problemas técnicos, dificultou bastante o emprego operacional dessa força blindada recém criada, e que serviu também como contra-argumento para a manutenção desse tipo de tropa na organização do Exército Brasileiro.

Palavras-chave: Capitão José Pessoa. Carro Renault FT-17. Companhia de Carros de Assalto. Exército Brasileiro.

ABSTRACT

MARECHAL JOSÉ PESSOA'S PARTICIPATION IN THE PROCESS OF ACQUISITION OF THE FIRST ARMORED CARS AND IN THE CREATION OF THE FIRST ARMORED UNIT OF THE BRAZILIAN ARMY

AUTHOR: Rafael Henrique da Silva
ADVISOR: Marcio Sousa de Pinho

This work aimed to analyze the participation of Captain José Pessoa with regard to the acquisition of the first armored cars and in the organization and employment of the Assault Cars's Company during the 1920s, considering the various aspects that influenced this process, such as the history context of the time and the military leaders who made up the Army's high command in this period. Research was carried out on documents that portrayed the deeds and experiences lived by José Pessoa that led to his choice as the Brazilian military responsible for the acquisition of this foreign material, as well as the characteristics of the car that the French wanted to sell to Brazil in order to analyze whether these characteristics met the needs of the force in that period and what were the opinions of the troops that would employ this type of material, and finally an analysis of the small history that the Company had in our country, with regard to its organization, instruction, infrastructure and employability. The bibliographic and documentary research carried out showed us that the decision to purchase the French car, which was just twelve units, served well the purpose of serving as instructional material for the staff of its Subunit and introducing knowledge about armored vehicles in the Brazilian Army. But it also served to conclude that, due to the small number of available cars added to its high level of technical problems, it made the operational use of this newly created armored force quite difficult, and that it also served as a counter-argument for the maintenance of this type of troops in the organization of the Brazilian Army.

Keywords: Captain José Pessoa. Renault FT-17 car. Assault Car Company. Brazilian army.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Oficiais da Missão Militar Brasileira na França 17
Figura 2 - José Pessoa vestindo uniforme do 4º Regimento de Dragões da França 22
Figura 3 - Renault FT-17 do EB 26
Figura 4 - Pavilhão de comando da Companhia de Carros de Assalto 28
Figura 5 - A Companhia de Carros de Assalto durante manobra na Vila Militar 30
Figura 6 - Insígnia da Companhia e uniforme adotado pelas guarnições 31

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CC	Carro de Combate
EB	Exército Brasileiro
EsAO	Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
MMF	Missão Militar Francesa
TO	Teatro de Operações
VBC	Viatura Blindada de Combate

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 10
1.1 TEMA 12
1.2 PROBLEMA 12
1.2.1 Antecedentes 12
1.2.2 Problema 13
1.3 OBJETIVOS 14
1.3.1 Objetivo Geral 14
1.3.2 Objetivos Específicos 14
1.4 JUSTIFICATIVA 14
2 REFENCIAL METODOLÓGICO 16
3 JOSÉ PESSOA NO CONTEXO DA GUERRA EUROPEIA 17
4 CARRO DE COMBATE RENAULT FT-17 24
5 A COMPANHIA DE CARROS DE ASSALTO 27
6 CONCLUSÃO 33
REFERÊNCIAS 36

1 INTRODUÇÃO

O Exército Brasileiro (EB) passa por constantes modernizações e aprimoramentos, de seus equipamentos, meios e doutrina. Devido a isso, faz-se necessário o estudo de como ocorreram essas evoluções no campo da mecanização da Arma de Cavalaria para que possamos analisar todo o processo do passado, referindo-se aos fatores que influenciaram essa modernização na época. Desse modo, esta pesquisa tratará do histórico da criação da primeira unidade do Exército que foi incumbida de empregar estas novas plataformas de combates.

A ideia de uma viatura de combate blindada foi apresentada pelos ingleses durante a Primeira Guerra Mundial.

> [..] Um militar britânico teve, porém, importância singular nesse caso: o Tenente Coronel Ernest Dunlop Swinton, correspondente oficial da Força Expedicionária britânica na França em 1914 e engenheiro de formação. Ele acompanhou o entrincheiramento das tropas e idealizou um veículo capaz de levar poder de fogo até os pontos fortificados. Sua ideia surgiu do exemplo que visualizou do trator agrícola Holt com lagartas sendo usado como rebocador de canhões de artilharia. Swinton então imaginou um trator deste tipo, inclusive, com o mesmo motor (105cv Daimler), e com blindagem e propulsão suficientes para levar canhões de artilharia cruzando os arames farpados, as metralhadoras e os próprios fossos das trincheiras (CHANT, 1994 apud. MONTEIRO, 2017, p. 32).

Esta pesquisa estará direcionada para a análise do planejamento e instalação da primeira Companhia de Carros de Assalto, bem como se deu o seu emprego no curto período que ela permaneceu no EB. Ainda buscará compreender qual o foi o papel do Capitão José Pessoa para que esta Unidade fosse criada, e o que levou a escolha do carro Renault FT-17 como o primeiro carro adquirido pelo EB.

> Após indecisões iniciais, os Alto-Comandos Britânico e Francês compreendem a necessidade de prolongar a ação da Artilharia, por meio de canhões móveis e blindados. Essa artilharia-de-Assalto iria levar a domicilie (na expressão do General Estienne), às organizações longínquas do inimigo, seus projéteis, comunicando um impulso à infantaria para toda a profundidade do campo de batalha e abrindo caminho para a exploração do êxito [...] (ALVES, 1964, p. 9).

Pode-se notar que os Carros de Combate (CC) surgiram durante a Primeira Guerra Mundial para ocupar o terreno onde a Infantaria e Artilharia não conseguiam operar, para resolver o impasse da guerra de posições e da inércia do combate nas trincheiras, alterando assim o panorama da Guerra naquela época.

O estudo estará enfocado principalmente nos fatores que levaram José Pessoa a fazer parte da criação da Companhia de Carros de Assalto, bem como, o que se refere a sua constituição, instrução, limitações, e empregabilidade, para que possamos entender quais foram as dificuldades que contribuíram para a sua extinção.

O trabalho estará dividido em capítulos, cada qual com um enfoque específico, seguindo uma ordem cronológica dentro dos próprios capítulos. Serão abordados os principais fatores que influenciaram na pesquisa, fechando com uma breve conclusão em cada um deles.

Sendo assim, iniciaremos com a experiência vivida pelo Capitão José Pessoa nas missões participadas no Teatro de Operações (TO) da Europa, desde a sua ida com a Comissão de Estudos de Operações e Aquisição de Material, passando pela experiência adquirida nos combates da Primeira Guerra, o primeiro contato com os carros blindados até a organização da primeira Subunidade blindada do Brasil.

Em seguida, será mostrado o processo de formulação e construção, pelo qual passou a França, do carro Renault FT-17. Serão abordados as suas características, técnicas e evoluções pelas quais o carro passou até ser empregado pela primeira vez em combate, bem como os motivos que levaram o Brasil a adotar esse carro como o seu primeiro blindado.

Por fim, será analisado como se deu a organização e criação da Companhia de Carros de Assalto, levando em conta todas a dificuldades encontradas por José Pessoa nos seus anos iniciais, o seu aquartelamento, empregabilidade e o impacto que ela trouxe para os militares da época, em especial para a Cavalaria.

No fim, uma conclusão abordará os objetivos do trabalho, de modo a verificar se estes foram plenamente ou parcialmente alcançados, bem como ratificar os resultados obtidos com a pesquisa.

1.1 TEMA

O trabalho está contido na grande área História Militar, na área História do Brasil, na subárea Evolução Doutrinária do Exército com o tema Marechal José Pessoa e a criação da primeira Unidade Blindada do Exército Brasileiro, e delimitado na passagem de José Pessoa pela Europa e os fatores que culminaram na criação da Companhia de Carros de Assalto pelo EB.

O trabalho irá apresentar o contexto histórico em que os exércitos do mundo, principalmente aqueles diretamente envolvidos na Primeira Guerra, se viam pressionados em desenvolver táticas que sobrepusessem a estagnação do combate entre trincheiras, focando na plataforma de combate francesa, que foi escolhida como o engenho para modernizar a cavalaria brasileira.

1.2 PROBLEMA

1.2.1 Antecedentes

Desde os anos 3000 AC, quando foi inventada a roda, o homem durante o decorrer dos anos vem utilizando veículos para aumentar sua mobilidade. Na guerra, a evolução tática acompanha a mesma lógica, buscando melhorar o deslocamento de tropas no campo de batalha, tanto quanto atuar como veículo de combate (MACKSEY, 1999, p. 6).

Os carros utilizados na antiguidade, eram semelhantes a uma carruagem tracionada por animais, em especial jumentos (BARBOSA, 2010, p. 283). Entretanto, ao longo dos anos, a logística para manter esses animais ativos em combate foi se tornando um fator desvantajoso (MACKSEY, 199, p. 7).

Entretanto, o surgimento da arma de fogo no século XIV, aumentou a vulnerabilidade dos animais. No intuito de contrapor utilizando proteções e armaduras, prejudicou a velocidade e a mobilidade dos animais (MACKSEY, 199, p. 7).

Para superar as dificuldades de mobilidade e proteção que o cavalo apresentava, começaram a ser idealizados carros com diferentes propulsões. Leonardo Da Vinci criou um modelo baseado na tração humana por meios de manivelas, em que buscava combinar mobilidade, proteção e poder de fogo (MACKSEY, 1999, p. 9). Esta combinação trouxe outra dificuldade, que seria a adequada capacidade de propulsão. Assim, começaram a desenvolver os motores à vapor ou à combustão externa no início do século XIX (MACKSEY, 1999, p. 8; SMIL, 2010, p. 12).

O motor a vapor passou a ser utilizado também em tratores, no projeto do britânico James Boydell em 1846. Mas somente em 1856 que o trator projetado por Boydell, com um motor aperfeiçoado, chegou a ser testado carregando sobre ele um canhão (OGORKIEWICZ, 2015, p. 12).

Já no século XX, em especial no ano de 1914, quando já estava iniciada a Primeira Guerra Mundial, com a sua maior problemática: a estagnação do combate de trincheiras, com modestos resultados da artilharia de campanha e lento avanço da infantaria. Alguns ingleses levantaram a necessidade de uma viatura blindada de combate que fosse capaz de levar poder de combate e homens para mais próximo das trincheiras com o intuito de poder rompê-las (CHANT, 1994, p.9).

Neste período, a França também idealizava uma Viatura Blindada de Combate (VBC), começando com um protótipo, o Schneider Char d'Assault 1 (CA 1), e passando para o seu principal carro, o qual faz parte de estudo deste trabalho, o Renault FT-17. Este último teve quatro versões fabricadas, inclusive durante o pós guerra (CHANT, 1994, p. 40).

Este carro foi a primeira viatura blindada adquirida pelo Exército Brasileiro. Sendo um total de 12 veículos, 6 deles da segunda versão, 5 da primeira versão e 1 da quarta versão. Chegaram no ano de 1921 no Rio de Janeiro, quando também foi formada a Companhia de Carros de Assalto em 31 de dezembro, pioneira na América do Sul dentre as unidades desse tipo (BASTOS, 2011, p. 34).

A aquisição de carros blindados no Brasil foi uma consequência de uma missão, para a qual o EB enviou alguns de seus oficiais para a Europa. Dentre os quais o Capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, teria papel fundamental na implantação e desenvolvimento do emprego destes blindados no Brasil. "Quando voltou ao Brasil [o Capitão José Pessoa], influenciou os comandantes a adquirirem carros de combate [...] A compra dos carros de combate aconteceu antes mesmo da contratação da Missão Militar Francesa [...] (BASTOS, 2011).

1.2.2 Problema

Após a análise e reflexão dos fatos mencionados anteriormente, foi elaborado o seguinte problema de pesquisa: no processo de aquisição dos primeiros carros de combate e na criação da primeira Companhia de Carros de Assalto, qual foi a relevância da participação do então Capitão José Pessoa, e o que levou esta Companhia não ter obtido sucesso nos seus anos iniciais?

1.3 OBJETIVOS

Os objetivos da pesquisa a ser realizada podem ser assim descritos:

1.3.1 Objetivo Geral

A presente pesquisa tem por objetivo geral compreender o processo de aquisição dos primeiros carros de combate do Exército Brasileiro oriundos da França, junto com a criação da primeira Companhia de Carros de Assalto comandada pelo então Capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque.

1.3.2 Objetivos Específicos

No intuito de atingir o objetivo geral e de facilitar o entendimento da pesquisa, foram traçados os seguintes objetivos específicos:

Analisar como se deu o processo de aquisição dos primeiros carros de combate e a participação do Capitão José Pessoa.

Conhecer as características, possibilidades e limitações do carro Renault FT-17 adquirido do exército francês.

Verificar como ocorreu a criação da primeira Companhia de Carros de Assalto, suas estruturas, organização e como era a instrução relativa ao novo material adquirido.

Analisar o efeito que isto trouxe para dentro da arma de Cavalaria, principalmente para os oficiais, naquela época.

Compreender os fatores que influenciaram o fracasso da Companhia, e que retardou a consolidação deste processo de mecanização da cavalaria brasileira.

1.4 JUSTIFICATIVA

A realização de uma pesquisa, nesta direção, contribui para o maior entendimento sobre o surgimento de uma nova plataforma de combate adotada pelos principais exércitos do mundo juntamente com a evolução dos conflitos, buscando solucionar os problemas de cada época. No entanto, mostra o contexto em que o Brasil se encontrava, junto com a necessidade de buscar se alinhar com os outros países na evolução doutrinária, principalmente se tratando da aquisição de viaturas blindadas.

A viabilidade da pesquisa pode ser explicitada pela análise de diversos documentos, tratando-se de fontes manuscritas, acervos pessoais, fontes impressas, livros escritos no período e artigos de militares.

A pertinência da pesquisa se caracteriza pela possibilidade de um estudo mais profundo sobre a importância da modernização de nossos carros de combate, bem como analisar a relevância que os principais países obtiveram no contexto mundial com o investimento em pesquisas e desenvolvimento de tecnologias bélicas.

Esta pesquisa justifica-se para apresentar a importância que se tem de incentivar, dentro das unidades militares, a mentalidade de inovação e modernização. Mostrar como a arma de Cavalaria é uma das quais se deve sempre buscar o aperfeiçoamento bélico, para que o Exército não se apresente como obsoleto frente outros países. E ainda valorizar e sempre lembrar daquele cujo esforço foi de suma importância para introduzir este embrião de modernização da estruturas do Exército, o então Capitão José Pessoa.

2 REFENCIAL METODOLÓGICO

Trata-se de uma pesquisa exploratória, de caráter bibliográfica e documental, por ter por objetivo esclarecer quais fatores contribuíram, de alguma forma, para a aquisição de carros blindados pelo EB.

O trabalho tem um viés de cunho qualitativo, uma vez que foi apreciada a memória contida nas fontes, de modo a serem alcançados os objetivos previstos.

O conjunto documental apreciado é formado por obras que tratam sobre o carro de origem francês produzido no período da primeira grande guerra, e a experiência de vida de José Pessoa. As obras do pesquisador de assuntos militares Expedito Carlos Stephani Bastos sobre os primeiros blindados utilizados no Brasil, o atigo na revista A Defesa Nacional de Carlos Roberto Carvalho Daróz sobre a Companhia de Carros de Assalto e a autobiografia do Marechal José Pessoa destacam-se dentre as demais fontes utilizadas, por fornecerem as bases históricas desse estudo.

A partir dessas pesquisas, delimitamos o tema entre os anos de 1917, em que foi criado e produzido o carro francês, e 1932, em que foi a extinta a unidade militar que compunha estes carros no Brasil.

Por se tratar de um trabalho calcado em método histórico, a análise e discussão dos resultados serão realizadas ao longo dos capítulos do presente trabalho.

3 JOSÉ PESSOA NO CONTEXO DA GUERRA EUROPEIA

Em 1914 iniciara uma guerra que tinha como principais atores a Europa e os Estados Unidos, e o Brasil até aquele momento mantinha uma política de neutralidade. Os alemães, utilizando-se de submarinos, afundaram navios brasileiros. Isto fez com que o país reconhecesse guerra contra a Alemanha em 1917, alinhando-se com a Tríplice Entente. A participação brasileira ficou definida através da Conferência Interaliada, realizada em Paris ainda no final daquele ano. O Brasil enviaria a Comissão de Estudos de Operações e Aquisição de Material na França, chefiada pelo General Napoleão Felippe Aché, que seria composta por 24 oficiais de diferentes armas do EB, conforme mostra a figura a seguir.

Além da realização de estudos, estes oficiais participaram também de operações de combate, integrando unidades militares da França, dentre os quais se destacou o Primeiro Tenente de Cavalaria José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque quando comandou um pelotão pertencente ao 4º Regimento de Dragões, subordinado à 2º Divisão de Cavalaria francesa (Daróz, 2016). Devido a sua extrema liderança e capacidade de coordenação conseguiu se destacar na Campanha de Flandres, e os seus atos de bravura acarretaram na sua promoção ao posto de Capitão em 1919, além de receber uma valiosa condecoração dada aos soldados franceses que se destacassem durante a guerra, a *Croix de Guerre*.

Figura 1 - Oficiais da Missão Militar Brasileira na França

Fonte: Corrêa, 2018

Além de sua promoção, José Pessoa recebeu elogios de seus superiores pelo excelente serviço que prestou junto à França naquele ano:

> 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)". 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" (DARÓZ, 2016, p.64).

Mesmo em um ano, em que inovações tecnológicas alteravam a arte da guerra nos conflitos daquela época, José Pessoa combateu fazendo parte de um Regimento essencialmente hipomóvel. Entretanto, naquelas batalhas, ele chegou a ter contato e conhecer o que seria a nova arma, os carros blindados que foram empregados na Primeira Guerra Mundial.

Quando acabou o armistício, o Capitão José Pessoa permaneceu na França, fazendo parte da Comissão de Estudos até o ano de 1920. Devido a sua experiência e conhecimento, foi designado pelo General José Fernandes Leite de Castro, Chefe da Missão de Operações de Guerra e Aquisição de Material Bélico, para implantar uma Unidade no Brasil de carros blindados assim que retornasse de sua missão. Contudo, o Capitão José Pessoa não se via como o homem certo para receber tal missão, pois até ele com toda sua experiência não sabia o que seriam aqueles engenhos que vira durante os combates na Europa. O próprio José Pessoa, perante o chefe da missão disse:

> Tendo feito a guerra com a cavalaria, desconhecia, contudo, a técnica e o emprego dos veículos mecanizados de combate e, por isso ponderei ao general a má escolha de minha pessoa para desempenhar missão algo complicada. Entretanto, estaria pronto a cumpri-la se me fosse permitido fazer, primeiramente, um estágio numa unidade blindada, caso contrário me veria na dura contingência de pedir o meu recolhimento ao Brasil (ALBUQUERQUE, 1953, p. 20).

José Pessoa teve o seu desejo atendido, foi matriculado na Escola de Carros de Combate de Versalhes onde concluiu seu curso e logo em seguida estagiou no 503º Regimento de Artilharia de Carros de Assalto. Passou ainda pela Escola de Artilharia de Assalto em Crey, cidade próxima a Versalhes, e foi designado para outro estágio na fábrica da Renault, onde pudera acompanhar a fabricação dos carros de combate e estudar como se dava o seu funcionamento. Desse modo José Pessoa passou a ser o militar do EB mais especializado e conhecedor das técnicas e táticas dos blindados (DARÓZ, 2016).

O Governo francês desejava impressionar os brasileiros nessa época, para conseguir o acordo da Missão Militar e a venda de material bélico que sobrara da guerra. Tentaram inicialmente se livrar do equipamento velho e usado, vendendo-o barato. O Brasil aceitou a

compra dos carros Renault FT-17, modelo mais utilizado e fabricado durante a guerra. Todavia, o acordo era a compra de carros novos, e cabia ao Capitão José Pessoa, especialista no assunto, dar o aval quando encontrasse os carros adequados (LOURO, 2008).

José Pessoa teve dificuldades na aquisição dos blindados, contudo ele conhecia perfeitamente o material e entendia bem de sua mecânica, o que não o deixou ser enganado pelos franceses. Além disso, era acusado pelos franceses de estar ameaçando a compra, em prol dos carros ingleses Whippet, que José Pessoa considerava melhor para essa tarefa (LOURO, 2008).

Em trechos de sua autobiografia, pode-se identificar estes contratempos:

> Quando foi avisado à missão que os carros blindados, encomendados por nós, estavam prontos para serem entregues, seguiu-se uma verdadeira peregrinação pelos depósitos de tanques do território francês, sendo eu sempre constrangido a rejeitar tal material por verificar serem engenhos velhos, recuperados, da guerra recém-finda. Assim, na penúltima vez que me convidaram para receber aqueles engenhos, deu-se um episódio digno de menção: desconhecia eu um relatório francês que tinha sido enviado ao Rio de Janeiro (ALBUQUERQUE, 1953, p. 21).

O relatório que os franceses enviaram para o governo brasileiro demonstrava a desconfiança das intenções de José Pessoa referente à escolha do material. Isso acarretou em um incidente:

> Nessa ocasião, porém, o General Leite de Castro, alegando, em conversa que tivemos na sede da Missão, que desejava conhecer de perto a eficiência e o poder combativo das novas máquinas de guerra, oferecí-me despreocupadamente para acompanhá-lo na próxima viagem de inspeção aos tanques em questão. Assim combinado, e ao ser dias depois avisado para nova inspeção, preveni ao General que se fez acompanhar do Major Eduardo Lima, seu secretário e na manhã combinada, partimos os três, da gare de Lyon, com destino ao Campo de Bouron, no interior da França, onde se encontrava o material para o devido exame [...] (ALBUQUERQUE, 1953, p. 22).

Tendo em vista esse impasse, o próprio Chefe da Missão, General Leite de Castro, foi buscar conhecimento da situação conflitante, e acompanhar de perto a compra dos carros blindados. Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV (1953): “[...] Lá chegando, o general pôde ver os carros, caprichosamente pintados, com a aparência enganosa de novos causando-lhe boa impressão. Mas era meu dever lhe esclarecer que era esse o aspecto que tinham todos os demais que rejeitara anteriormente”.

A pretensão dos franceses era vender equipamento usado como se fosse novo. Para mostrar que não seria enganado e que dispunha de conhecimento do carro que iria adquirir, José Pessoa resolveu testar a eficiência daquele material.

> Em seguida, tendo permissão para revistar os “tanks”, pedi a um dos oficiais franceses encarregados de entregá-los, que me fizesse reabastecer um determinado tanque para ensaios e, após, tomando a sua direção movimentei o veículo à pista de ensaios. Após várias manobras, fiz o carro transpor alguns obstáculos e, desenvolvendo a sua

> velocidade máxima, com toda a força do seu motor, lancei-o contra uma pequena ponte e aí fiz o veículo girar sobre o seu eixo, descrevendo um círculo de 360º (ensinamento que aprendera em Versailles). Naquele momento, senta o veículo estancar e uma de suas lagartas fragmentar-se debaixo dos meus pés. Descendo do veículo, verifiquei que os eixos dos patins de rolamento apresentavam-se muito desgastados pelo uso [...] (ALBUQUERQUE, 1953, p. 22).

Com essa atitude, ele colocou a prova o material e provou que era realmente usado, demonstrando a sua perícia no manuseio do carro blindado. Com isso conseguiu a atenção que desejava de seu chefe para o problema sobre a aquisição do material.

> Vendo-me, porém, tranquilo, a mostrar o estado do material, tomou o general a palavra, usando daquela franqueza rude, que todos nós a conhecemos escondida num coração de criança. "Nada disto", disse ele! "O Capitão Pessoa estabelecerá, aos senhores, de hoje por diante, as condições de voltarmos a examinar semelhante material" (ALBUQUERQUE, 1953, p. 22).

Dessa forma o Capitão José Pessoa se sentiu tranquilo para impor as suas condições, e poder adquirir o que de melhor houvera no arsenal francês.

Após os carros ficarem prontos na fábrica, o Capitão verificou que eram novos, e que não tinham sido utilizados. Com isso, ele deu o seu aval e os primeiros carros blindados saíram da França destino ao Brasil.

Em 1921, o Capitão José pessoa retornou para o Brasil, e no mesmo ano publicou a obra *Os "tanks" na guerra européa* onde retratava toda sua experiência na França e mencionava as características dos principais carros de combate que obteve contato, os modelos Schneider, Renault e Saint Chamond. Destacava ainda tamanha importância que esses carros trouxeram para os países do mundo, realizando grandes transformações em diversos exércitos, destacando a tática, os aspectos técnicos e sua organização (DARÓZ, 2016).

Visionário que era, o Capitão José Pessoa, em seu livro, introduziu um conceito que é abordado até hoje nos mais atualizados manuais de tropas blindadas do EB, o que ele chamou de binômio infantaria-carro, pois visto que os carros eram empregados como instrumentos de apoio à infantaria. Devido a isso, ele dizia que era necessário adestrar os infantes para cooperar com os blindados para obter a confiança mútua e melhorar a coordenação.

Em relação à organização e ao emprego tático, José Pessoa fazia uma crítica ao modelo adotado pelos franceses, que dispunham seus carros dispersos pelos batalhões de infantaria, o que acarretava péssimos resultados. Ele preferia adotar o modelo do Exército Inglês, que reunia seus blindados em unidades que fossem independentes e que foram mais bem sucedidas.

Outro aspecto levantado em seu livro, era a tecnologia rudimentar durante a Primeira Guerra Mundial, em que ele observou muitos carros saindo de combate devido a problemas mecânicos, que muitas vezes inutilizava uma quantidade de carros maiores do que as baixas

causadas pela ação do inimigo. Ele citou o caso de um batalhão do 503º Regimento francês, onde estagiou no fim da guerra:

> Para dar um exemplo da gravidade deste detalhe, bastar-me-á dizer que o regimento onde fizemos estagio, tinha na manhã da offensiva dos Alliados de 18 de Junho de 1918, 10% do seu material immobilisado por essa razão; um dos seus batalhões contava 15 dias depois, 60 correias partidas, e, por outro lado, 95% dos 'pannes' tinham sido provocados pela ruptura da correia do ventilador (ALBUQUERQUE, 1921, p. 197).

Para que esse problema fosse reduzido, José Pessoa enfatizou a necessidade de cuidados especiais para o uso e manutenção dos carros. No livro, destacou ainda, critérios para a capacitação das guarnições que iriam operar os carros, onde os homens deveriam ser especializados e voluntários para servir na Arma, além de possuir conhecimento dos processos de lubrificação.

Ainda como recomendação, ele apontou a destinação que o Exército deveria dar aos carros adquiridos. Mesmo adquirindo carros em quantidade reduzida, eles deveriam ficar todos em uma Companhia-escola e que ela fosse autônoma com aquartelamento e meios próprios para seu funcionamento, diretamente subordinada ao comando da Divisão em que fosse organizada.

Ele ainda afirmou que os carros seriam mais eficazes quando adquiridos em grandes números, como mostrava a guerra. Mas também reconhecia que o Brasil não estava em condições de possuir um número expressivo para atender a essa demanda. Entretanto, aceitava que os carros adquiridos eram suficientes para preparar e instruir o pessoal quanto ao manejo desse novo material, Albuquerque (1921, p. 214) disse que: "será, entretanto, este número o suficiente para preparar o nosso pessoal na prática dessa nova arma de guerra. É este presentemente o nosso único objetivo". Com esses dizeres, deixou entender que também fosse construída uma unidade-escola.

Decorrente de os carros ainda estarem em seu estágio de desenvolvimento, José Pessoa se preocupava também com a capacidade deles em realizar longos deslocamentos com seus meios próprios, devido a pouca rusticidade do carro Renault. Por não possuírem meios de transporte, não suportariam um intenso período de instrução. Destacou ainda que na França, a tentativa de organizar um serviço de transporte autônomo, com meios de transporte à disposição do comandante no período da operação, não se mostrou uma boa solução, e recomendou que, no Brasil, as unidades blindadas possuíssem um serviço de transporte regular, provido de meios próprios.

Acrescentou ainda, quanto a composição dos meios, comparando as organizações francesas e norte-americanas, referente a proporção de carros-canhão e carros-metralhadora.

Ele considerava que a organização francesa foi eficiente quando testada na guerra de trincheira, entretanto a organização americana obteve melhores resultados na guerra de movimento.

Figura 2 – José Pessoa vestindo uniforme do 4º Regimento de Dragões da França

Fonte: BENTO, 2010

Nas duas organizações, a seção tinha o mesmo número de carros, porém na francesa era maior a quantidade de carros-canhão. A Seção francesa compunha de três carros-canhão e dois carros-metralhadora, com os carros-canhão ao centro para destruir os ninhos de metralhadoras inimigas e os carros-metralhadoras nos flancos para fazer a proteção. Quanto à organização americana, compunha três carros-metralhadoras e dois carros-canhão, o que dava melhores condições de manobra devido os carros serem mais leves e ágeis.

Com essa comparação, José Pessoa, sugeria que o EB adotasse a organização americana pois para ele "andaríamos acertados se preferíssemos a organização dos norte-americanos e constituíssemos as nossas seções com cinco carros, na proporção de três carros-metralhadora para dois carros-canhão" (ALBUQUERQUE, 1921, p. 223).

Com isso, podemos dar a José Pessoa o papel de idealizador e principal influenciador do processo de aquisição dos primeiros carros blindados e da criação da primeira unidade blindada do Exército Brasileiro. Fica claro que devido a seu entusiasmo e participação direta no processo, o governo brasileiro conseguiu adquirir o material para modernizar e também implantar a ideia de uma nova arma para o seu corpo de tropa.

4 CARRO DE COMBATE RENAULT FT-17

A industrialização causou diversas mudanças no início do século XX, principalmente no campo de batalha durante a Primeira Guerra Mundial. Com a criação e utilização, cada vez maior, de grandes engenhos e máquinas, não ia demorar muito para adaptá-los com metralhadoras ou canhões e utilizá-los como verdadeiras máquinas de matar. Durante a Grande Guerra foram introduzidas as novas tecnologias da guerra moderna, como os encouraçados, os submarinos, os gases venenosos, os aviões e os carros de combate.

Entretanto, o conceito de carro de combate foi introduzido nos campos de batalhas pelos ingleses, chamado inicialmente de “tank”. A sua finalidade era prestar o apoio para a infantaria que pudesse romper o impasse causado pelas linhas de trincheiras, que iam desde o Mar do Norte até a fronteira com a Suíça. Em Cambrai, ocorreu o primeiro emprego em massa desses carros de combate, em 1917, com 320 carros britânicos contra as defesas alemãs (DARÓZ, 1916).

Contudo, as tropas apresentaram pouca experiência com essa nova arma, somada as limitações técnicas, o que não impediu o grande efeito psicológico que causara sobre os soldados inimigos. Como pode ser observado em um trecho dito pelo Marechal Paul Von Hindenburg, comandante alemão na Frente Ocidental:

> Os efeitos físicos do fogo vindo das metralhadoras e munições leves com o qual o colossos 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 (FIRST WORLD WAR, 2009).

Mesmo com todas dificuldades encontradas com a nova arma, os países envolvidos no conflito houveram de ir atrás de desenvolver os seus próprios projetos de carros de combate, para fazer frente a seus inimigos, o que fez com que até o final da guerra fossem usados os carros blindados.

Já que diversas nações começaram a desenvolver seus carros blindados neste período, a França, em particular, também tratou de projetar e fabricar o seu carro de combate. Era um carro leve, diferente dos demais e moderno para os padrões daquela época. Em 1915, os franceses já manifestavam a necessidade de um blindado mais ágil e leve, que apoiasse as Unidades que seriam mobiliadas com os primeiros carros pesados, Schneider e Saint Chamont (AUGUSTO, 1983).

Antes de empregar carros blindados no campo de batalha, Louis Renault, dono da principal montadora na França naquela época, fora convidado pelo General Estienne a projetar um carro blindado leve. Iniciou como um conceito e acabou se tornando um projeto pessoal da

montadora. O carro buscava a proporção ideal entre peso e propulsão, que o deixasse mais ágil e rápido que o Schneider CA-1 e o pesado Saint Chamond, além de ser um modelo mais barato e fácil de produzir.

O conceito inicial do carro foi ideia do próprio General Estienne, em vez de grandes e pesados blindados, ele preferia uma grande frota de veículos menores. Pois rápidos e estreitos, esses carros em grande números poderiam sobrecarregar a defesa inimiga. Ele também imaginava um blindado com boa relação potência/peso, que pudesse ultrapassar as trincheiras e crateras, com uma torre totalmente rotativa que permitisse o melhor desempenho de uma única arma, fosse ela um canhão ou uma metralhadora (TANKS ENCYCLOPEDIA, 2014).

O Renault FT-17 teve o início da sua fabricação bastante conturbada. A sua produção foi aprovada pelo alto comando francês em 1916, prorrogada para 1917, quando foi adiado novamente devido à prioridade de fabricação de tratores de artilharia. Somente em setembro daquele ano, foi iniciada a produção dos primeiros carros. Todavia, um protótipo realizava seus primeiros testes em meados de 1917, e apresentara algumas desconfianças pelos militares franceses:

> Embora cumprisse os planos, mais tarde foi recebido com ceticismo pelos oficiais da comissão presentes em Marly em 22 de abril. Alguns pediram uma melhor ventilação, uma torre mais ampla, ou para aumentar a capacidade e munição para 10.000 cartuchos. Ainda assim, o projeto contou com o apoio entusiástico do Comitê Consultivo da artilharia de assalto, e a chegada do General Pétain ao local pareceu revelar a situação (TANKS ENCYCLOPEDIA, 2014).

A ordem final era de construir 2.500 carros, devendo ser produzidos em três versões: carros dotados de telégrafos sem fio, carros armados com metralhadoras e carros armados com um canhão de 37 mm. Entretanto, essa demanda era superior às capacidades da Renault, o que deixou parte de sua produção a cargo de outras empresas como Berliet, Schneider e Delaunay Belleville. Com isso surgiram algumas dificuldades devido as empresas utilizarem seus próprios métodos sem seguirem o padrão Renault, dificultando a troca de peças de reposição futuramente (AUGUSTO, 1983).

O carro Renault FT-17 dispunha de uma torre rotativa em 360º, seu motor era posto na traseira separado da guarnição por uma chapa metálica, com o motorista sentado na parte da frente e o operador, e também comandante do carro, logo atrás. Para que conseguisse ultrapassar grandes valas, foi montada uma espécie de cauda na retaguarda que facilitava o equilíbrio e suspensão do carro. O seu espaço interno era todo utilizado, e não tinha espaço de sobra. A guarnição entrava por uma escotilha de duas portas localizada na frente. O motorista se orientava por três fendas, uma no painel dobrável e outras duas laterais. Equipado com um motor a gasolina refrigerado a ar de 4 cilindros, e o tanque localizado entre a torre e o motor.

Possuía uma corrente de aço suspensa na cauda, que servia para rebocar outros carros. E nas suas laterais tinha grandes caixas de metal com ferramentas, pás, tanque de combustível adicional e elos de esteira para reposição. Não existia comunicação entre operador e motorista devido ao grande barulho no seu interior, as ordens eram transmitidas através de chutes no ombro e nas costas, como uma espécie de códigos (TANKS ENCYCLOPEDIA, 2014).

Figura 3 - Renault FT-17 do EB

Fonte: TANKS ENCYCLOPEDIA, 2014

O seu batismo de fogo ocorreu em 31 de maio de 1918, quando alguns carros foram utilizados para resistir à uma ofensiva alemã que ameaçava a cidade de Paris. A sua mobilidade foi ponto de destaque, surpreendendo os inimigos e se mostrando bastante eficiente. Em 18 de julho do mesmo ano, ocorreu o seu emprego em massa. Em Villers-Cotterêts, trezentos carros foram lançados em uma ofensiva apoiados por seiscentos aviões. Foi uma das primeiras ofensivas vitoriosas que culminou na derrota alemã em 11 de novembro de 1918 (BASTOS, 2001).

O Carro de Combate Renault FT-17 se tornou revolucionário por possuir uma torre com giro de 360º e armado com um canhão Puteaux de 37 milímetros ou uma metralhadora Hotchkiss de 8 milímetros, também pela sua arquitetura de construção: o motor na parte traseira, torre no centro e compartimento de direção na frente, por ser fabricado em série, como se fosse uma linha de produção de automóveis, por ter sido projetado para possuir uma família sobre o mesmo chassi. Devido a isso, sua produção continuou até depois da guerra e foi exportado para diversos países. Como já mencionado neste trabalho, o Brasil foi um dos países a adquirir este carro e empregar no seu exército.

5 A COMPANHIA DE CARROS DE ASSALTO

Com a chegada dos primeiros carros blindados adquiridos pelo Brasil, da fábrica Renault, foi necessário escolher um lugar para se organizar a nova companhia. Em 5 de maio de 1921, pelo Boletim do Exército nº 382 (AUGUSTO, 1983), foi apresentado o quadro de efetivo de instrução da Companhia de Carros de Assalto. Com essa designação, observa-se que a nova unidade foi criada, seguindo os modelos franceses, como uma subunidade de infantaria blindada, embora os militares poderiam ser oriundos de qualquer arma. A expressão "carros de assalto" também foi adotada conforme o Exército Francês, influência da Missão Militar Francesa (MMF) contratada pelo Governo do Brasil naquela época.

O EB passava por uma situação difícil naquela época, tanto em relação a seu recrutamento como também das instalações de seus quarteis. A companhia ficou inicialmente em um galpão no fundo do 1º Regimento de Infantaria. José Pessoa, designado como o comandante da Companhia, achava que a dificuldade de instalação era devido aos carros blindados serem ainda desacreditados pelo Exército:

> [..] Tudo era dificultado à unidade em formação, até mesmo os elemento para conservação do seu material. Não obstante a fama que os "tanks" haviam conquistado na guerra, nossos chefes, valendo-se da opinião de leigos, acusavam-no de pouca velocidade, moroso de mais. Entretanto, ignoravam que esses veículos especializados tinham sido construídos para "engenho de acompanhamento da infantaria" dotados de uma velocidade de oito quilômetros por hora contra quatro da arma a pé. A opinião geral, no Exército, era de que se abandonasse semelhante material, como obsoleto, apesar da soma vultosa que tínhamos dispendido na sua aquisição (ALBUQUERQUE, 1953, p. 26).

Algum tempo depois, o próprio José Pessoa levou sua Companhia para um casarão abandonado, que era sede de uma antiga fazenda, na Estação de Deodoro. Foi onde o então Capitão recebeu a visita do ministro Pandiá Calógeras, que reconheceu as péssimas condições do local, que apresentava risco de desabamento e ordenou a construção de uma quartel novo para a Companhia na vila militar do Rio de Janeiro.

A Companhia estava subordinada ao comando da 1ª Divisão de Infantaria, tratava-se de uma subunidade-escola em apoio à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO), estabelecimento de ensino criado com influência da MMF para aperfeiçoar os capitães do Exército.

A Companhia se instalou de vez, a partir do Decreto 15.235 em 3 de Outubro de 1921, na vila militar no Rio de Janeiro (BASTOS, 2001), quando o Brasil se tornou o primeiro país a adotar a arma blindada no seu Exército, no âmbito da América do Sul.

A Companhia de Carros de Assalto começava seu primeiro ano com mais 7 oficiais: os 1º Tenentes Carlos de Souza Reis, Otávio Monteiro Aché, João Pereira de Oliveira, Oswaldo

de Araújo Motta, o médico Raul da Cunha Bello e os 2º Tenentes Antônio Carlos Bittencourt e o intendente Francisco Salles de Sena. Além de 93 praças e um grupo de 40 operários e artífices, quase todos recrutados nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil (AUGUSTO, 1983).

Figura 4 - Pavilhão de comando da Companhia de Carros de Assalto

Fonte: DARÓZ, 2016

A Companhia encontrava-se bem estruturada no final de 1921, contando com infraestrutura e material adequado para a vida vegetativa dos militares que serviam ali:

> A subunidade possuía, além de oficina bem montada, garagens com portas corrediças de aço, uma biblioteca com mesas belíssimas, cadeiras confortáveis e imponentes pelos seus espaldares altos e riquíssimas estantes que abrigavam, além de regulamentos franceses e suas traduções, alguns livros técnicos, em particular versando sobre motores a explosão e duas ou três enciclopédias (AUGUSTO, 1983, p. 70).

Quanto à composição da Companhia de Carros de Assalto, não foi feita fielmente às ideias que José Pessoa tinha colocado em seu livro **Tanks na Guerra Europeia**. Mesmo adquirindo 11 carros de combate e um carro TSF, a compra foi feita seguindo os modelos franceses, que adotavam uma seção com predominância de carros-canhão. Os carros ainda foram organizados em duas seções, cada uma com três carros-canhão e dois carros-metralhadora, comandadas por oficiais em vez de sargentos. O Comandante da Companhia dotava de outro carro-canhão acompanhado do carro TSF que formava a Seção de Comando (DARÓZ, 2016).

A Companhia chegou ainda a receber uma Seção de Transportes, composta de caminhões Krupp com mais uma Seção Oficina ou de Operários, compostas pelos trabalhadores pertencentes às oficinas da Central do Brasil (AUGUSTO, 1983).

Com a ideia de passar aos militares daquela Subunidade que eles pertenciam a uma tropa especial e diferenciada do Exército, José Pessoa tratou ainda de adotar um novo uniforme diferenciado, que compunha uma bandagem na perna e capacete especial das tropas blindadas,

como os usados pelos militares franceses. Até os carros, individualizados, ganharam nomes que remetiam à importantes batalhas do Exército Brasileiro, como Humaitá, Tuyuti e Itororó (LOURO, 2008).

Como mais um avanço da Companhia, foi autorizada a confecção de manuais, que eram ausentes em português, para proporcionar um melhor entendimento da tropa e que possibilitasse a instrução do novo material. Junto com outros dois oficiais, foram realizadas as traduções. Na mesma época, chegava a MMF, junto com o General Gamelin, que com seus oficiais prestou apoio para a conclusão desse trabalho.

> A essa conquista, juntou-se a determinação do General Gamelin chefe da Missão Francesa de Instrução, de aprovar os primeiros regulamentos técnicos, autorizandonos a confecção dos demais, relevante a "Os exercícios e o combate das Unidades de Carros Leves". Meses depois, concluiu-se a tarefa e, a 22 de junho de 1921, saiam da imprensa militar os últimos regulamentos sobre a nova arma, aparelhando-a com doutrina do seu emprego, ensinamentos deixados pela guerra que havia findado (ALBUQUERQUE, 1953, p. 26).

O primeiro exercício da Companhia ocorreu em 3 de novembro de 1921, uma ação dos carros de combate em conjunto com a aviação militar, na colina boscosa na vila militar. O exercício foi acompanhado pelo Ministro da Guerra Pandiá Calogeras e por vários oficiais generais, que puderam avaliar os feitos do próprio Capitão José Pessoa, que aplicara os conhecimentos adquiridos não só da Escola de Carros de Assalto de Versalhes, onde realizou o curso, como também suas próprias experiências de batalha (BASTOS, 2001).

Neste mesmo ano, em outubro, a Companhia também ganhou o seu distintivo, composto por dois tubos de canhões de assalto cruzados como os fuzis da infantaria e encimados por um elmo, que representava os blindados. O distintivo era confeccionado em metal de cor bronzeado. Já em novembro, foi aprovado um toque de corneta para a Companhia, com uma parte inicial de introdução com toque de companhia, seguida dos dois primeiros compassos de Artilharia e dos dois primeiros compassos de "Carga", terminando com a mínima final do toque de "Carga", o que também lembrava a Cavalaria.

A sua primeira apresentação para um público grande, ocorreu no desfile de 7 de setembro de 1922, no Rio de Janeiro. Tratava-se de uma homenagem ao Dia da Pátria e também ao Rei Alberto, que veio da Bélgica para realizar uma visita oficial ao Brasil.

A Companhia empregou os seus carros pela primeira de vez operacionalmente durante a Revolução de 1924, quando ela teve que ser destacada para ocupar a cidade de São Paulo logo após a retirada das forças rebeldes da cidade. Naquele momento só restavam seis Renault FT-17 operando (BASTOS, 2001).

No ano seguinte, em 1925, José Pessoa seria promovido ao posto de Major e, com isso, teria de passar o Comando da Companhia, fato que revelou o início das dificuldades que passaria a Companhia de Carros de Assalto:

> 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 (DARÓZ, 2016).

Comprovando que a Companhia não teria recebido inicialmente um nome que trouxera uma ideia adequada do emprego dos seus carros blindados, em 18 de maio do ano de 1925, foi mudada sua denominação para Companhia de Carros de Combate, de acordo com o aviso nº 254 (BASTOS, 2001). Nesta mesma época, as demonstrações para a EsAO eram realizadas por apenas uma seção de carros, pois eram poucos os que estavam em boas condições.

Figura 5 - A Companhia de Carros de Assalto durante manobra na Vila Militar

Fonte: DARÓZ, 2016

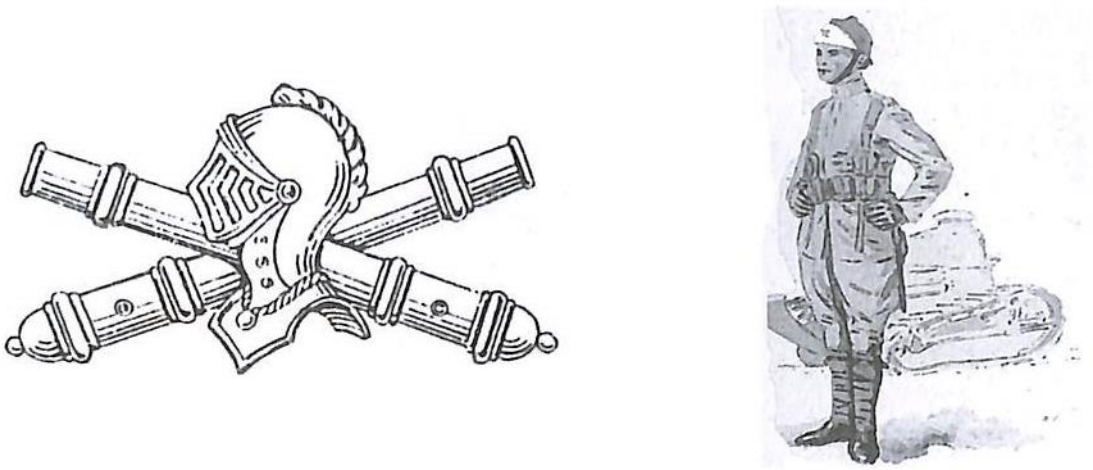
No final de 1925, a Companhia encontrava-se apenas com 2 oficiais combatentes pertencentes dos seus quadros, devido ao fato dos demais terem sido movimentados para outras unidades. De modo geral, o desinteresse do Exército e de seus oficiais pelos carros, se mostrava no pouco voluntariado para servir nesta subunidade-escola. Os poucos que nela apresentavam algum interesse, se engajavam mais pela técnica do material do que pela tática e emprego, que eles consideravam de um patamar inferior (DARÓZ, 2016).

É fato que o Exército tinha dificuldade para incorporar de vez esta nova arma, pois o carro de combate não havia ainda se firmado, após a Grande Guerra, como uma arma eficiente

e decisiva, pelos diversos países que propuseram fazer uso do seu emprego, e isso trouxe reflexos também para o Brasil.

> A verdade é que o carros de combate não haviam se firmado, ao término da guerra, como uma arma segura e eficiente. Em muitos casos, nos primeiros tempos foram mal empregados, submetidos mesmo ao capricho da ignorância, pois não havia uma doutrina de emprego estabelecida para eles e era inevitável que ocorressem malogros, como o desastre verificado na ofensiva francesa no Chemin des Dames (AUGUSTO, 1983, p. 72).

Figura 6 - Insígnia da Companhia e uniforme adotado pelas guarnições



Fonte: DARÓZ, 2016

Era certa a fragilidade que este novo engenho apresentava, pois foram desenvolvidos e produzidos com uma certa pressa durante a guerra, devido à necessidade daquele momento, fazendo com que que eles caíssem em descrédito por parte da oficialidade, em especial os mais antigos. A própria infantaria, para quem o carro foi desenvolvido para prestar o apoio, não demonstrava a confiança necessária e via o emprego conjunto nas operações como algo muito complexo. A cavalaria também não manifestou o desejo em empregar esta nova arma de guerra, uma vez que a velocidade dos Renault FT-17 eram de 8 quilômetros por hora, inferior ao da cavalaria hipomóvel, além de possur um reduzido raio de ação, comprometendo até mesmo o cumprimento das missões doutrinárias da Arma. Não podendo deixar de levar em conta, ainda, o fator emocional dos cavalarianos, que olhavam o carro blindado como ameaça a seu meio mais nobre de combate, o cavalo (DARÓZ, 2016).

Com tanto descrédito e desconfiança, a Companhia de Carros de Combate foi perdendo a eficiência operacional e os investimentos do EB destinados a manutenção foram ficando cada vez mais escassos.

Desta forma o destino na Companhia já se encaminharia para o fracasso, uma vez que a oficialidade não conseguia se motivar com os carros de combate. Para que pudesse sobreviver,

a Companhia precisava de oficiais empolgados, que mostrassem entusiasmo pelos carros e acreditassem no seu emprego.

Com isso, em 21 de janeiro de 1932, sob o comando do Capitão de infantaria João Pereira de Oliveira que assumiu em 1931, foi extinta a Companhia de Carros de Combate pelo Decreto nº 20.986 (AUGUSTO, 1983). O seu material foi aproveitado e transferido para o Batalhão Escola de Infantaria, onde seriam mantidos.

Em 1935, foi criada a Seção de Carros de Combate no Batalhão de Guardas, tirando proveito dos carros remanescentes do Batalhão Escola de Infantaria. No mesmo ano também foi criada, no Estado-Maior do Exército, a Seção de Motomecanização, também sob influência da MMF, em especial do General Paul Noel, o que viria a se tornar um grande avanço para a mecanização do Exército em anos futuros (BASTOS, 2001).

A Companhia de Carros de Assalto passou então a ser uma tentativa isolada do Capitão José Pessoa de introduzir a arma blindada nos corpos de tropas do Exército Brasileiro, sendo abandonada e não tendo continuidade, mas não deixando de ser uma iniciativa pioneira não só no país como em toda a América do Sul.

6 CONCLUSÃO

A presente pesquisa teve como objetivo analisar os fatores que contribuíram e influenciaram para que o Exército Brasileiro adquirisse o seu primeiro carro blindado, assim como foi a participação do Capitão José Pessoa nesse processo, logo após a Primeira Grande Guerra, verificando o contexto histórico em que se inseria o Brasil e em que medida essa aquisição atendeu as necessidades gerais da Força.

Dessa forma, buscou-se analisar, cronologicamente, as experiências obtidas por José Pessoa na Europa, a criação e evolução do carro Renault FT-17 e a organização e emprego da Companhia de Carros de Assalto, como também os fatores que motivaram este processo e se trouxe um acréscimo de poder para as tropas daquela época, em especial a Cavalaria.

Nas décadas que antecederam a Primeira Guerra Mundial, observa-se que a França despontava como uma das principais potências mundiais, influenciando o Ocidente com valores políticos, econômicos, socioculturais e militares. Os reflexos dessa influência na área militar do Brasil pode ser observado no Exército, o qual, além de importar materiais e tecnologias avançadas, importaram também instruções, doutrinas e emprego.

Nos anos que sucederam o fim do armistício, nota-se que a relação entre França e Brasil na área de Defesa foi aumentada cada vez mais, não se tratando apenas de uma questão mercadológica. Nos primeiros anos dessa relação, as aquisições se basearam na importação de "conhecimento", quando a França enviou militares para treinar militares brasileiros e modernizou a estrutura administrativa, organizacional e de ensino do Exército Brasileiro através da Missão Militar Francesa, e por compras de material, na qual a França vendeu carros de assalto para o Governo brasileiro.

Certamente, essas aquisições tiveram um profundo impacto na história militar brasileira, ao ponto que permitiram ao Brasil entrar na era dos blindados e constituir um exército profissional. Decorrente disto, o país se alavancou como uma potência em âmbito continental, desde o ano de 1921, quando criou a Companhia de Carros de Assalto. Para isso, o carro de combate teve suma importância, uma vez que, com a formulação e estudo de novas doutrinas, ele passou a se mostrar cada vez mais protagonista no campo de batalha, mesmo com o país deixando de lado, por alguns anos, a mecanização da Cavalaria, decorrente das resistências de militares mais tradicionais daquela época. Mas, nada impediu que o Brasil mantivesse seu status como potência militar sul-americana, a frente dos outros países não apenas em relação à inclusão de carros de combate em seu exército.

Em relação à má qualidade apresentada pelo material adquirido da França, que serviu como principal argumento de desmotivação do pessoal em relação aos carros de combates, também não podemos deixar de considerar que este material foi uma grande oportunidade dada ao Brasil, decorrente das facilidades oferecidas pela França. Mesmo o Renault FT-17 apresentando diversos defeitos, ele trazia uma inovação como a sua torre giratória, que até hoje é um conceito utilizado na maioria dos carros modernos.

A compra em pequena quantidade do carro blindado, independente dos fatores que corroboraram para esta decisão, não foi uma medida totalmente errada, quando se leva em consideração a falta de evolução que houve dos carros em nosso exército. Mas também contribuiu para a rápida escassez do material, devido ao pequeno número de carros pertencentes. Quanto à destinação dada aos carros para o preparo profissional dos quadros, foi uma medida acertada.

A Companhia de Carros de Assalto, que foi organizada tão rapidamente para receber os carros franceses, mostrou-se extremamente promissora nos seus primeiros anos e representou as transformações que ocorreram no Exército Brasileiro durante aquele período após a Guerra Europeia. Como também foi acertada a escolha do Capitão José Pessoa para comandá-la, uma vez que era o único especialista sobre carros blindados no Brasil. A sua persistência, conhecimento técnico e experiência foram fatores indispensáveis para criação da primeira força blindada da América do Sul.

Não só as deficiências técnicas do carro Renault dificultaram a assimilação dos carros em todo o Exército; a ausência de uma base doutrinária de emprego também corroborou para que isto acontecesse. Mesmo que José Pessoa tivesse se empenhado para que houvesse uma base de desenvolvimento desta doutrina, somente em anos posteriores que os exércitos das principais nações desenvolveriam os princípios doutrinários de emprego dos carros de combate.

A iniciativa pioneira de José Pessoa não foi em vão. As resistências encontradas que contribuíram para ir contra à sobrevivência da Companhia, seriam muito bem contornadas em oportunidade posterior, quando o Exército se encontrara em uma condição muito mais favorável e sob a influência de outro idealista, o Capitão de Cavalaria Carlos Flores de Paiva Chaves. Ele teve a mesma pertinência de José Pessoa, e deu outros caminhos para mecanização dentro de nosso Exército.

Assim como ocorreu em alguns outros países nessa mesma época, boa parte das lideranças do Exército Brasileiro não estavam preparadas para as novas tecnologias oriundas do primeiro conflito mundial. A oportunidade de incorporar o paradigma tecnológico só não foi perdida pois a partir da década de 1930 o Capitão Paiva Chaves, aproveitando as experiências

de José Pessoa e dos pioneiros da Companhia de Carros de Assalto, viria a introduzir novamente os blindados no país, no novo Centro de Instrução de Motomecanização.

Por fim, conclui-se que a criação e organização de uma subunidade blindada foi o embrião da mecanização do Exército Brasileiro, assim como a escolha de José Pessoa, um militar que acreditava na nova Arma e se empenhou para que o país se projetasse como uma potência continental.

Deste modo, é relevante que se estude mais sobre o início do processo de motomecanização do EB para a compreensão dos fatores que se contrapuseram ao processo. O presente trabalho contribui para a análise acerca do que José Pessoa fez para que o Brasil mudasse o seu patamar em assuntos militares, no entanto, sugere-se, em futuras pesquisas, que possam ser apreciadas como se deu a continuação deste processo, levando em conta se o EB acertou na destinação de seus futuros blindados e manutenção da cavalaria hipomóvel.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de. **Diário de minha vida**. In: Arquivo José Pessôa. Centro de Pesquisa e Documentação – Fundação Getulio Vargas. Documentos: JPdv 1953.00.00, rolo 1, fotogramas 1 a 89., 1953.

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

ALVES, J.V. Portella F. **Os Blindados Através dos Séculos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1964.

AUGUSTO, Agnaldo Del Nero. Os Primeiros Passos dos Blindados no Brasil. **A Defesa Nacional,** [s.l.], p. 54-81, 1983.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Blindados no Brasil**: um longo e árduo aprendizado. Bauru: Taller, 2011.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. O Brasil na Era dos Blindados: Renault FT-17 no Exército Brasileiro 1921-1242. **Da Cultura,** [s. l.], p. 40-46, 2001.

CHANT, Christopher. **World Encyclopaedia of The Tank**: an International History of the Armoured Fighting Machine. Sparkford: Patrick Stephens Limited, 1994.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. A Companhia de Carros de Assalto: Uma oportunidade (quase) perdida. **A Defesa Nacional,** [s.l.], p. 62-75, 2016.

LOURO, João Marcos Macedo. **Carros de Assalto**: Seu primeiro comandante no Brasil. Trabalho de Conclusão de Curso - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

LOURO, João Marcos Macedo. **O Cavalo ou o Motor:** análise do processo de motomecanização no exército brasileiro (1921-1942). 2011. 112 f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

MACKSEY, Kenneth. **Tank Versus Tank**: The Illustrated Story of Armored Battlefield Conflict in the Twentieth Century. London: Grub Street, 1999.

MONTEIRO, Valeska Ferrazza. **Carro de Combate Principal:** estudo introdutório sobre sua origem e função. 2017. 116 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

OGORKIEWICZ, Richard. **Tanks**: 100 years of evolution. Oxford: Osprey, 2015.

PRIMARY Documents - The Battle of Cambrai by Paul Von Hindemburg, 19 November 1917**. First World War,** 2009. Disponível em: <https://www.firstworldwar.com/source/cambrai_hindenburg.htm>. Acesso em: 2 de maio de 2020.

RENAULT FT. Tank Encyclopedia, 2014. Disponível em: <https://tanks-encyclopedia.com/ww1/fr/renault_ft.php>. Acesso em: 2 de maio de 2020.

SAVIAN, Elonir José. **“Haverá sempre uma Cavalaria”**: tradição e modernização no processo de evolução tecnológica do Exército Brasileiro. Resende-RJ: Edição do Autor, 2014.

SILVEIRA, Miguel Machado da. A Evolução dos Veículos Militares Blindados no Período Entreguerras. Santa Catarina, 2017. Disponível em: <https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/3041/MIGUEL_MACHADO_DA_SILVEIRA-%5b46751-11300-1-708672%5dArt_TCC_MIGUEL_MACHADO_DA_SILVEIRA_Versao_Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 14 mar. 2020.

SMIL, Vaclav. **Prime Movers of Globalization**: The History and Impact of Diesel Engines and Gas Turbines. London: MIT Press, 2010.