O Brasil na era dos blindados

Renault FT-17 no Exército Brasileiro 1921–1942

Expedito Carlos Stephani Bastos

Origens

O carro-de-combate surgiu com a Primeira Guerra Mundial na Inglaterra e acabou sendo desenvolvido em diversos países ao longo daquele conflito. A França, em particular, projetou e fabricou um carro-de-combate leve, moderno para os padrões da época.

Seu projeto foi influenciado por Louis Renault e sua equipe, surgindo uma extraordinária pequena máquina que foi estudada, fabricada em série e posta em serviço com uma incrível rapidez. Os ensaios de testes com os protótipos começaram em abril de 1917, cinco meses após seus desenhos terem sido elaborados. Seu batismo de fogo deu-se em 31 de maio de 1918 e seu emprego em massa ocorreu em 18 de julho, quando o General Mangin lançou uma grande ofensiva em Villers-Cotterêts, com trezentos carros-de-combate Renault FT-17 apoiados por seiscentos aviões, sem preparação de fogo de artilharia, sendo uma das primeiras ofensivas vitoriosas que culminaram com a derrocada alemã em 11 de novembro de 1918, confirmando desta forma a importância que os carros-de-combate teriam nos combates futuros. Um general alemão chegou a afirmar que a derrota das tropas alemãs na frente ocidental se deveu ao "general tanque".

O Renault FT-17 foi um carro-de-combate revolucionário por:

a) possuir uma torre com giro de 360º, e armado com canhão Puteaux de 37mm ou metralhadora Hotchkiss de 8mm;

b) por sua arquitetura de construção: motor na parte traseira, torre no centro do veículo e sistema de direção à frente;

c) ter sido fabricado segundo as mesmas técnicas de produção em série, como se fosse uma linha de produção de automóveis;

d) ter sido projetado para possuir uma família sobre o mesmo chassis.

A produção atingiu a cifra de 4.000 exemplares, sendo 3.200 até o fim da Primeira Guerra Mundial, e foi repartida entre diversos construtores como: Berliet, Delaunay-Belleville, Renault, Somua e Fichet (esta última uma fabricante de cofres).

Sobre o mesmo chassi surgiu toda uma família variada como: carro TSF (Telegrafia sem fio), carro projetor, tracionador de Balão (para observação), carro transportador de ponte, carro fumígeno, carro lança-chamas.

Além disso, o Renault FT-17 foi exportado para diversos países (Espanha, Japão, Tchecoslováquia, Polônia, Bélgica, China, Afeganistão, Estônia, Finlândia, Grécia, Lituânia, Suíça, Iugoslávia e Brasil), em razão de seu sucesso alcançado, chegando a ser produzido em série no Canadá, Estados Unidos, Itália onde originou o Fiat 3000, possibilitando a construção inclusive de um modelo russo (Tankov Tip M ou "KS" – Krasny Sormovosky).

O Renault FT-17 participou da Segunda Guerra Mundial (1939-45), tanto do lado francês quanto do alemão. Partes de sua estrutura foram empregadas em *bunkers* construídos junto à chamada muralha do atlântico na costa francesa e, por incrível que pareça, sua última utilização num conflito se deu em 1988, onde alguns poucos veículos sobreviventes foram empregados por forças afegãs contra tropas rebeldes em plena guerra, quando a URSS invadiu o Afeganistão em dezembro de 1979.

Chegada ao Brasil

Na Primeira Guerra Mundial, o Exército Brasileiro enviou para a França o Capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, que iniciou seus estudos de motorização e mecanização na Escola de Carros-de-Combate de Versalhes e, posteriormente, serviu no 503º Regimento de Artilharia de Carros-de-Assalto, em 1919, onde teve a oportunidade de conhecer os carros-de-combate Renault FT-17.

Quando de sua volta ao Brasil, influenciou o Exército para a aquisição de carros-de-combate, tendo sido escolhido o modelo Renault FT-17, muito embora ele próprio achasse que não era o modelo ideal de carro-de-combate para equipar nossa força blindada. Escreveu um verdadeiro tratado sobre o desenvolvimento e emprego da arma blindada no teatro de operações europeu durante a Primeira Guerra Mundial, intitulado *Os Tanks na Guerra Européia,* publicado em 1921, no Rio de Janeiro, sendo esta a primeira obra sobre o tema na América Latina. Posteriormente, foi o idealizador da AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras em Resende – RJ) e, também, o fundador do Centro de Instrução de Artilharia de Costa, transformado em escola em 1942.

A compra de carros-de-combate se deu antes da chegada de uma Missão Militar de Instrução, pois, após a Primeira Guerra Mundial, o Exército Brasileiro contratou uma Missão Militar Francesa para auxiliar na modernização e reestruturação de nosso Exército.

Em 1920, chegam ao Brasil 12 carros-de-combate Renault FT-17, novos, oriundos da fábrica *Delaunay-Belleville,* na França, sendo 6 com torre fundida (Berliet) e armados com canhão Puteaux de 37mm (foto 1), 5 com torre octogonal rebitada (Renault), armados com metralhadoras Hotchkiss de calibre 7mm (foto 2) e 1 modelo TSF (telegrafia sem fio) desprovido de torre giratória como os demais (foto 3) para comunicação com os escalões superiores.

Foto: Arquivo Cel Borges Fortes

Foto 1: Renault FT-17 com torre fundida Berliet e armado com canhão Puteaux de 37mm, em manobras do Exército em 1940. Notar a ausência de emblemas

Criação da Companhia de Carros-de-Assalto

A Companhia de Carros-de-Assalto foi criada pelo Decreto 15.235, de 31 de dezembro de 1921, na Vila Militar,

Foto: Arquivo Paulo Cid Fellows

Foto 2: Renault FT-17 com torre rebitada Rernault, armado com metralhadora Hotchkiss, calibre 7mm (este era o calibre usado no Brasil, na França era de 8mm), em ação na Revolução de 1924. Este carro possui o nome Colônia dos Dourados

no Rio de Janeiro, tornando-se, desta forma, o Brasil pioneiro da arma blindada na América do Sul, muito embora ela já se encontrasse operacional mesmo antes da sua formalização, no entanto, a Companhia de Carros-de-Assalto a apresentava algumas deficiências, conforme descrito no Boletim nº 55 de 7 de dezembro de 1921, mencionando ofício enviado pelo Comandante da mesma, Capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, ao Ministro da Guerra, informando as condições da Companhia que possuía 7 oficiais, 123 praças (52 em véspera de licenciamento) e mostrando o que ela realmente precisava: *"Ao meu ver, os nossos carros só darão rendimento igual aos que tem dado nos paizes do velho mundo, onde lhes é dispensado o apreço que lhes é devido, em face da experiência da última guerra, quando pudermos contar com homens em seu serviço por 2 ou mais annos, quando não lhes forem destinados, no momento da incorporação, homens manifestadamente fracos, mas tão sómente individuos fortes e, finalmente, quando a escolha destes recahir, de regra, em electricistas, chauffeurs, mecanicos, etc., e não em commerciantes, lavradores, estudantes, etc., como aconteceu desta feita".*

É curioso ressaltar que estes carros-de-combate foram entregues ao Chefe da Missão Militar Brasileira em Paris em maio de 1919 e chegaram ao Brasil no início de 1920, sendo depositados no 1º Regimento de Infantaria, no Rio de Janeiro, e lá ficaram até 28 de setembro de 1921, quando foram entregues ao então Capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, encarregado de organizar a Companhia de Carros-de-Assalto, conforme Boletim nº 223 de 1º-10-1921, só que mesmo sendo novidades, não tiveram um boa aceitação entre os militares mais antigos, valendo ainda comentar o que o próprio José Pessoa em "Atestado de Nascimento da arma blindada brasileira", e que se encontra arquivado junto a outros documentos pessoais no CPDOC da Fundação Getúlio Vargas, diz o seguinte: *"... Parece inacreditavel – e eu mesmo não o creria si o não tivesse verificado pessoalmente, – que o material cuja acquisição nos custou uma soma vultosa – e isso precisamente num momento de aperturas financeiras – como o que atravessamos, estivesse nas*

Foto: Exército Francês

Foto 3: Renault FT 17 modelo TSF (Telegrafia sem fio), desprovido de torre giratória. Apenas um foi adquirido e usado no Exército Brasileiro

condições em que com bastante pesar meu e de todos que me acompanharam, o fui encontrar.

De facto nem um só dos carros apresentava indicios de ter sido convenientemente lubrificado depois da sua chegada ao Brasil.

Encontrei mesmo, em muitos delles, orgãos essenciaes, peças de importancia vital para o seu funcionamento, completamente seccas, ameaçadas de inutilisação pela ferrugem, resultado do tempo e da incompetencia ou descuido das mãos a que foram confiados. Outro tanto observei no armamento. Era tal o estado, por exemplo, em que se encontrava uma das metralhadoras, que, máo grado os cuidados que lhe temos dispensados, ainda não a podemos libertar completamente da acção da ferrugem.

Aliás, não foi sómente a falta de lubrificação o mal que encontrei nos nossos carros. Além de maltratados, a maior parte delles apresentava avarias graves.

Ao que tudo indica o nascimento da arma blindada no Brasil começou de uma forma pouco convencional.

Vale ressaltar que esta Companhia era considerada tropa independente, adida à 1ª Divisão de Infantaria, e o ingresso nela era aberto aos oficiais de todas as armas.

No ofício mencionado anteriormente é dado a conhecer o que a Companhia necessitava no tocante a materiais a saber:

"Que possuimos 12 carros de combate (3 aliás sem armamento e 1 em mao estado).

Que necessitamos de mais 5 carros de combate, 5 auto-caminhões de 7 toneladas para o transporte de carros, 1 auto-caminhão de 5 toneladas com um reboque-officina de 5 toneladas, 1 auto-caminhão de 3½ toneladas com um reboque de 3 toneladas, 1 motocycletta side-car, 1 bycicletta e 1 carro-cosinha, isso além de armamento individual e do equipamento, aquelle, aliás, já pedido e não remetido pela Directoria do Material Béllico, por não possuir, conforme declarou. Deve possuir ainda 1 animal de cella e 6 de tracção, isto em tempo de paz.

No caso de mobilização, a companhia necessita mais o seguinte: 8 carros de combate (5 de substituição e 3 de abastecimento e depannage), 10 auto-caminhões para o transporte de carros, 2 auto-caminhões de 3½ toneladas, com 2 plataformas de 3 toneladas, 1 auto de 12 H.P. (viatura de reconhecimento), 1 auto bi-place (comandante do escalão), 2 byciclettas (serviço de ligação e reconhecimento), 2 pranchas móveis para embarque e 1 ambulância".

Ao que tudo indica, estas deficiências nunca foram sanadas, dificultando desta forma o emprego da Companhia de Carros-de-Assalto nas crises que viriam ocorrer no Brasil durante as conturbadas décadas de 1920 e 1930.

Empregos Operacionais Manobras e Conflitos

Em 3 de novembro de 1921, ocorreu o primeiro exercício de carros-de-combate em conjunto com a aviação militar no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, na colina boscosa, na Vila Militar. (foto 3a)

Sua primeira aparição pública se deu em 25 de agosto de 1922, quando toda a Companhia se apresentou no Campo de São Cristóvão, Rio de Janeiro,

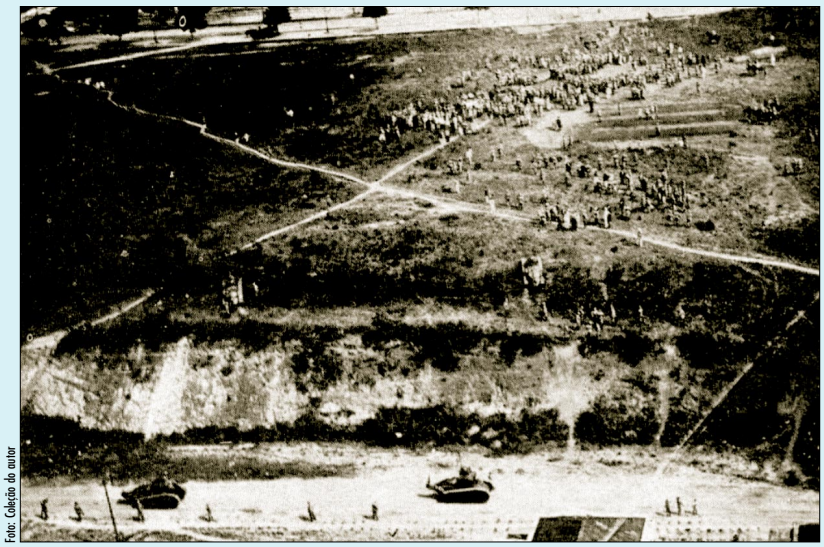

Foto: Coleção do autor

Foto 3a: Primeira manobra entre tanques Renault FT-17 e a Aviação, ocorrida em 3 de novembro de 1921, na Vila Militar, Rio de Janeiro

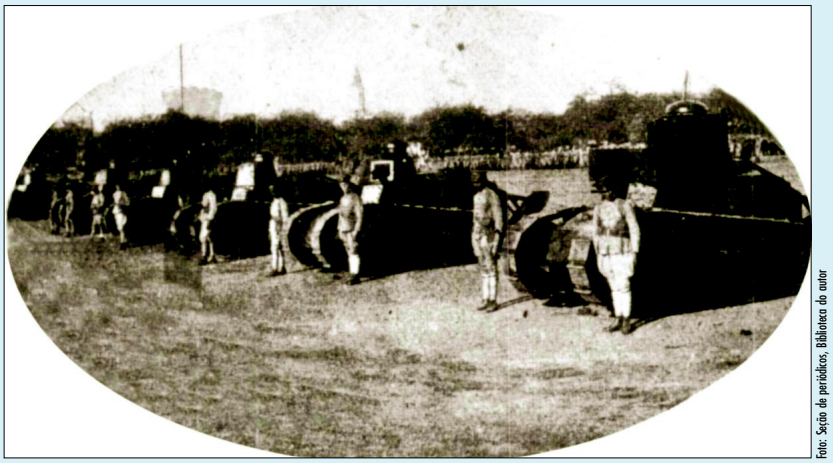

Foto: Seção de periódicos, Biblioteca do autor

Foto 4: Os Renault FT-17 da Companhia de Carros-de-Assalto prontos para o juramento, em 25 de agosto de 1922 no Campo de São Cristóvão, no Rio de Janeiro

ocasião em que recebeu o Pavilhão Nacional e foi aberta à visitação pública esta novidade chamada carros-de-combate. (fotos 4, 5 e 6)

Devemos ressaltar que nesta data foi escolhido, como patrono da Companhia de Carros-de-Assalto o Duque de Caxias, um ano antes de o dia 25 de agosto ser declarado como Dia do Soldado (Aviso 443 de 25.08.1923) e quarenta anos antes de se tornar o Patrono do Exército Brasileiro (Decreto 51.429 de 13.03.1962).

A primeira aparição pública oficial deu-se em desfile militar no qual o País homenageava o Rei Alberto da Bélgica em visita oficial. (Setembro/1922). (foto 7)

Seu primeiro emprego operacional no país ocorreu durante a Revolução de 1924, quando esta Companhia foi destacada para ocupar a cidade de São Paulo após a retirada das forças rebeldes daquela cidade e, em fotos da época, podemos assistir à uma parada dos seis Renault FT-17 operacionais naquele momento, pois o modelo TSF ao que tudo indica nunca foi totalmente operacional, tendo sido desativado em 1925, mas preservado pelo menos até 1932.

Em 1925, o aviso nº 254, de 18 de maio, mudou a designação para *Companhia de Carros-de-Combate.*

O Decreto nº 20.986, de 21 de janeiro de 1932, extinguiu a Companhia de Carros-de-Combate; eles não haviam conseguido motivar nossa oficialidade e, devido ao precário estado em que se encontravam, foram transferidos para o Batalhão Escola de Infantaria. Meses mais tarde, os remanescentes da então Companhia de Carros-de-Combate foram empregados operacionalmente em virtude da eclosão da Revolução Constitucionalista levada a cabo por São Paulo em 9 de julho.

Vale ressaltar que alguns foram recuperados na Oficina Ferroviária de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro, onde o modelo TSF passou por uma reforma, mas não se tornou operacional como os outros. (foto 8)

Estes veículos, provavelmente meia dúzia deles, foram empregados separadamente ou em duplas, em alguns setores onde ocorreram combates entre tropas rebeldes e legalistas, sendo usados para manter pontes, atacar ninhos de metralhadoras e em locais montanhosos, como a divisa de Minas Gerais com São Paulo, não apropriados para seu uso e desta forma não foram decisivos como instrumento para definir a superioridade e até mesmo garantir a vitória das forças legalistas naquele conflito.

Vale salientar que no Guia para Instrução Militar, 8ª edição, 1940, de autoria do Capitão Ruy Santiago,

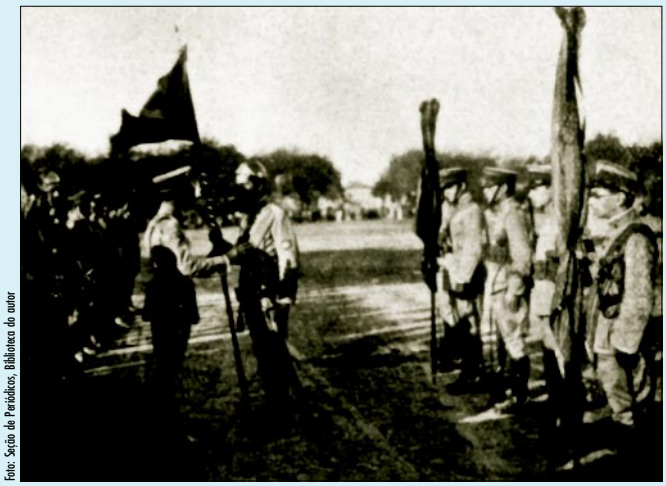

Foto: Seção de Periódicos, Biblioteca do autor

Foto 5: Recebimento do Pavilhão Nacional em 25 de agosto de 1922. Notar o emblema no ombro do soldado com capacete de tanquista próximo à Bandeira Nacional

mas que na realidade é a mesma edição de 1930, é interessante notar a forma como se via o emprego dos carros-de-combate, tendo ainda em mente o uso dos Renault FT-17 e assim descrito:

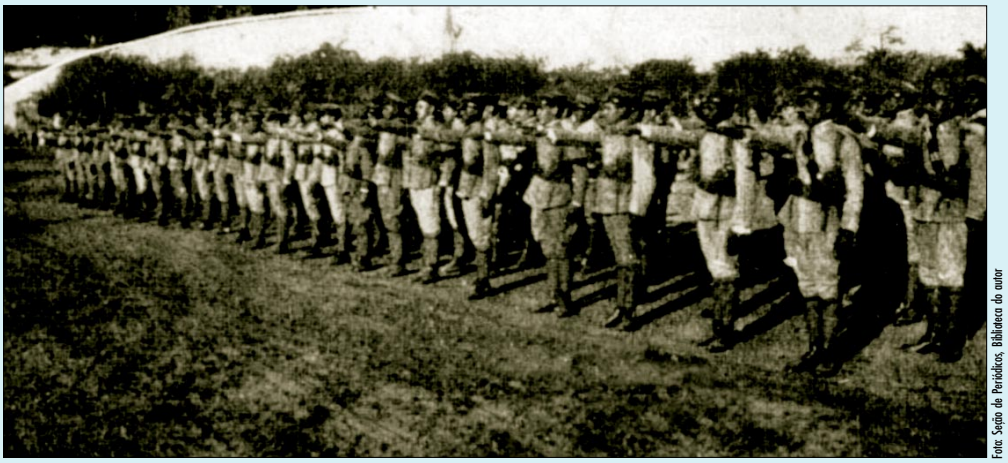

Foto: Seção de Periódicos, Biblioteca do autor

Foto 6: Integrantes da Companhia de Carros-de-Assalto prestando Juramento. 25.08.1921, Campo de São Cristóvão, Rio de Janeiro

"Constituem um meio de ação, essencialmente ofensivo. Permitem apesar das balas, levar a luta até o coração da linha inimiga para ali destruir ou inutilisar os engenhos de fogo.

Operam em intima e efetiva ligação com a infantaria. Compete a esta assinalar-lhe os obstáculos ou fócos de resistencia que a impedem de avançar.

A ação dos carros porém será baldada, se a infantaria não andar agarrada a eles e se, uma vez desembaraçada por eles das resistencias que a detiveram, não aproveitar imediatamente a ocasião para manobrar, ocupar o terreno livre e recomeçar a marcha.

São estremamente vulneráveis á artilharia e constituem objetivos dificeis de subtrair ás vistas inimigas a partir do momento em que são descobertos, por isso se impõe: neutralisação da artilharia inimiga (bateria ou grupos em vigilancia para contra-bater a artilharia inimiga destinada a atirar contra os carros): cegueira dos observatórios inimigos (empregar tiros com obuzes fumígenos).

O ruido produzido pelo motor dos carros se ouve até a distância de 300 ou 400 metros, por isso deve ser abafado, no momento em que os carros vão ocupar seus logares, pelo fogo da artilharia, das metralhadoras, ou por aviões que vôem baixo. Tambem devem tomar medidas de proteção aereas contra as observações dos aviões inimigos.

Os principios essenciais para o emprego racional dos carros são: emprego em massa depois do reconhecimento e estudos prévios dum plano de ação (nos períodos de engajamento e de aproveitamento do exito podem ser empregados em pequenos grupos, nunca inferiores á seção); não empregar os carros no assalto de uma posição revolvida profundamente pela artilharia pesada, nem para um golpe de mão a objetivo pouco afastado, enquanto a artilharia inimiga não for desorganisada pela nossa (o adversário perigoso, do carro, é o canhão em tiro direto)".

Em outro tópico intitulado *Ataque de Localidades* podemos ver o seguinte a respeito da utilização do carros-de-combate Renault FT-17:

"...A arma ideal para este genero de combate será, evidentemente, o carro de combate (com metralhadoras ou canhão 37), empregado por seção ou meia seção e apoiado por limpadores.

O processo de combate basear-se-á nos seguintes principios:

1º, reconhecer os orgãos de defesa interior;

2º, não se expôr ao fogo dos defensores;

3º, levar um petrecho de fogo poderoso ou, ao menos, armas automáticas para tomar como objetivo os elementos de fogo dos defensores (carros de combate, si possivel);..."

Em razão do anteriormente descrito, podemos ter uma idéia ainda mais precisa da forma como estes carros-de-combate foram empregados nas Revoluções de 1924, 1930 e 1932.

Em 1935, pelo Aviso nº 248, de 22 de abril, é criada a Seção de Carros-de-Combate no Batalhão de Guardas, que aproveita os carros-de-combate existentes no Batalhão Escola de Infantaria. Também foi criada a Seção de Motomecanização no Estado-Maior do Exército, por influência direta do chefe da Missão Militar Francesa, General Paul Noel, o que sem dúvida foi um grande avanço.

Foto: Arquivo Paulo Gil Fellows

Foto 7: Onze Renault FT-17 desfilando em homenagem ao Rei Alberto da Bélgica, em parada de 7 de setembro de 1922, no Rio de Janeiro

Conclusão

A Companhia de Carros-de-Assalto foi uma tentativa isolada do Capitão José Pessoa, caindo no abandono, não tendo continuidade, mas a iniciativa foi pioneira. As motivações contrárias à sua sobrevivência serviram de alerta e seriam habilmente contornadas em nova oportunidade, quando, em 1938, o General Waldomiro Castilho de Lima, depois de ter observado o desenvolvimento das operações de guerra realizadas pelos italianos na Abissínia, decidiu substituir os velhos carros-de-combate Renault FT-17, já obsoletos, por modernos carros de combate Fiat-Ansalto CV-3/35 II que vinham de operar, com relativo sucesso, no terreno montanhoso em que se desenvolveu a Guerra Civil Espanhola e nas terras áridas da Etiópia.

As idéias do Capitão José Pessoa foram retomadas por um outro capitão que iria conseguir implantar definitivamente a arma blindada no Brasil. Trata-se do Capitão Carlos Flores de Paiva Chaves, e, em 25 de maio de 1938, pelo aviso nº 400, é criado o Esquadrão de Auto Metralhadoras do Centro de Instrução de Motorização e Mecanização, no Rio de Janeiro, onde, além dos novos carros adquiridos na Itália, são agregados a estes os últimos cinco Renault FT-17 da Seção de Carros-de-Combate do Batalhão de Guardas, que passa a denominar-se Pelotão de Carros-de-Combate do Centro de Instrução de Motorização e Mecanização. Durante a Segunda Guerra Mundial, após o Brasil passar a receber modernos carros-de-combate dos Estados Unidos para modernizar suas unidades recém-criadas, o Decreto-Lei Reservado n.º 4.130, de 26 de fevereiro de 1942, transformou o Pelotão de Carros-de-Combate do Centro de Instrução de Motorização e Mecanização na Companhia Escola de Carros-de-Combate, encerrando, de vez, o uso dos Renault FT-17 e substituindo-os por carros-de-combate médio Sherman M-4 e M-4A1.

A visão do Capitão José Pessoa sobre os carros-de-combate era, sem dúvida, muito avançada para a época pois, em sua obra *Os Tanks na Guerra Européia,* ele chegou a afirmar: ***"Foi, em verdade, a nova arma, de efeito decisivo, e sem ela, é crença geral, os Aliados teriam perdido a sangrenta partida que se jogou no vasto tabuleiro da Europa, entre o mar e as fronteiras ocidentais da Suíça"***.

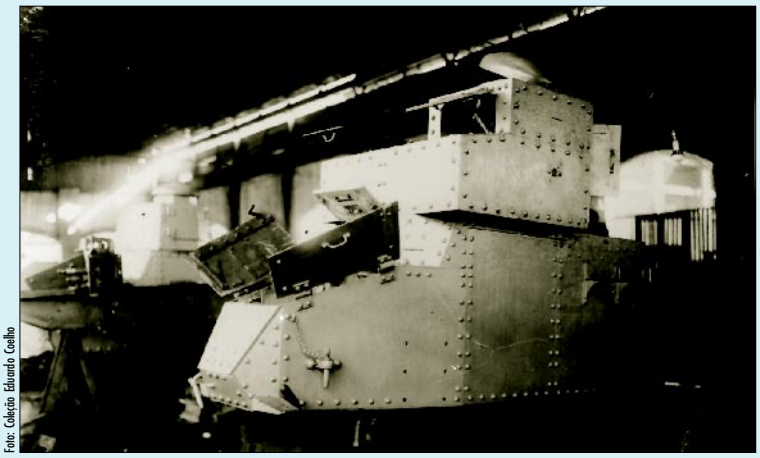

Foto: Coleção Eduardo Coelho

Foto 8: Renault TSF sendo restaurado juntamente com um modelo ao fundo, com torre octogonal rebitada, na Oficina Ferroviária de Engenho de Dentro em 1932, quando, após a extinção da Companhia de Carros-de-Assalto em janeiro, ela é reativada em julho daquele ano em virtude da Revolução Constitucionalista deflagrada por São Paulo. O TSF não chegou a ficar operacional

Expedito Carlos Stephani Bastos é coordenador do Núcleo de Estudos Estratégicos do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora. Pesquisador de Assuntos Militares do Centro de Pesquisas Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Curador do Museu Militar Conde de Linhares, na parte de blindados e veículos militares, no Rio de Janeiro.

expedito@editora.ufjf.br