www.defesa.ufjf.br
Universidade Federal de Juiz de Fora

CARROS DE ASSALTO: SEU PRIMEIRO COMANDANTE NO BRASIL - 1921

João Marcos Macedo Louro[1],
Bacharel em História pela UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE – UFF.
jm_louro@hotmail.com

RESUMO:

Esta monografia analisa a atuação do oficial José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque durante seu comando na Companhia de Carros de Assalto, primeira unidade mecanizada, blindada, do Brasil e seu exército, no período de 1921 a 1923. Esta monografia analisa as situações ocorridas durante a compra do seu material (os carros de combate), sua introdução na força brasileira e sua capacitação como organização militar, aos olhos de sue primeiro comandante, que foi também responsável pela aquisição de seu material, e recebeu instrução do exercito francês após lutar em suas fileiras durante a Primeira Guerra Mundial. Meu objetivo é mostrar o papel deste oficial na inclusão do elemento mecanizado no exército de nosso país, usando suas memórias e um livro escrito por ele a respeito deste tema.

[1]**Texto extraído da Monografia apresentada pelo autor ao Departamento de História da Universidade Federal Fluminense para obtenção do Grau de Bacharel em História, 1º semestre de 2008. Professor orientador: Luis Felipe da Silva Neves. Eixo Cronológico: Contemporâneo. Eixo Temático: Poder e Idéias Políticas.**

1-O MOEDOR DE CARNE NÃO MOE MOEDAS[2]:

"All together now. All Together now.
All together now, in no man's land"
(Letra da música *All together now*, da banda The Farm.).

1.1-Fogo e lama:

O inicio da primeira Guerra Mundial tornou-se para muitos historiadores o marco que serviu para fechar o século XIX e iniciar o século XX. Iniciado com um atentado contra a vida de uma pessoa (O herdeiro do trono do antigo Império Austro-Húngaro, o Arquiduque Francisco Ferdinando), que detonou então várias ações e reações políticas, a maioria de teor agressivo ou belicoso, os paises europeus foram ameaçando uns aos outros, ativando suas alianças militares para fazerem o mesmo. Na reação em cadeia que se seguiu a guerra acabou por ser declara na Europa. Vários milhões acabariam mortos na seqüência dos eventos.

De 28 de junho a 4 de agosto de 1914, as duas alianças formadas mobilizaram suas tropas: As potências centrais, a Tríplice Aliança formada entre Alemanha, Império Austro-Húngaro e Itália (que mais tarde sairia dessa aliança); a Tríplice Entente, formada por Inglaterra, França e o Império Russo[3].

A 4 de agosto de 1914, a Alemanha invadia a Bélgica, cumprindo seu Plano de Guerra – O Plano Schlieffen – que visava flanquear a França através de Bélgica e Holanda, tomar Paris e bater os franceses em 40 dias. Os franceses responderam lançando seus dispositivos no Plano XVII, atacando a Alemanha através da Alsácia e da Lorena a 8 de agosto, que fracassaria. O resultado de todo esse primeiro movimento foi a França ser repelida, a Alemanha manter seu avanço, embora não dentro do prazo esperado, e a expectativa de que a guerra teria um fim rápido, antes do Natal de 1914, como todos os militares de ambos os lados acreditavam.

Mas a situação mudou. Por modificações no plano alemão, e devido a várias situações inesperadas por ele – lento transporte de tropas e suprimentos através do território invadido, resistência inimiga Belga, maior do que a esperada, remoção de tropas para frente Oriental, mudanças no Plano Schlieffen original – a Ofensiva foi perdendo força e efeito, sendo finalmente interrompida por um contra-ataque dos exércitos da Entente em 5

---

[2] O título é relacionado ao surgimento do "tank" na Primeira Guerra Mundial. O titulo é uma alusão aos massacres contínuos ocorridos ao se expor a infantaria ao poder de fogo crescente da metralhadora e do canhão de tiro rápido. A moeda seria o blindado.

[3] A respeito da mobilização dos exércitos e do jogo político que levou às declarações de guerra, uma boa descrição dos acontecimentos é Tuchman, Bárbara. *Canhões de Agosto*, Bibliex, 1998.

setembro de 1914, na Batalha do Marne, onde os Alemães sofreram seu primeiro revés sério[4].

Entre 14 de setembro e 17 de novembro do mesmo ano, ambos os exércitos tentaram se flanquear, em direção ao Canal da Mancha, no que acabou conhecido como a Corrida para o Mar, que culminou na primeira batalha de Ypres. Ao final dela, sem que nenhum exército conseguisse uma manobra significativa de flanco ao adversário, ficaram ambos frente a frente, com suas tropas entrincheirando-se para poderem se proteger do fogo inimigo. Acabava nesse momento a fase conhecida como Guerra de Movimento, iniciando-se a fase que marcaria a Primeira Guerra Mundial: a fase da Guerra de Trincheiras.

1.2-Impasse:

Os Impérios europeus entraram em uma guerra para a qual não estavam preparados, ao menos não na mentalidade dos seus teóricos militares. As mudanças proporcionadas pelos novos equipamentos modificaram a visão que antes existia sobre o que acontecia em um campo de batalha. Como diz John Keegan:

> A Primeira Guerra Mundial foi uma guerra de trincheiras. O súbito aumento do poder de fogo, provocado pelos fuzis de repetição, pela metralhadora e pela artilharia de tiro rápido no começo do século XX, forçou todos os exércitos da Europa, tão logo se encontraram em campos de batalha em agosto de 1914, a cavar para sobreviver. [...] Em pouco tempo, todos os exércitos criaram sistemas de trincheiras semelhantes, assim como similares rotinas de trincheiras. A linha do front, protegida por um emaranhado de arame farpado, tinha uma linha de apoio paralela a algumas centenas de metros da retaguarda, além de uma linha de reserva mais atrás. [...] A Terra de ninguém entre as linhas de front opostas podia medir de menos de 50 metros até quase meio quilômetro de largura. (Keegan, 2004, pg.208).

Particularmente, a combinação metralhadora/trincheira/arame farpado, tornava praticamente impossível para a infantaria, pelo menos extremamente difícil, a tarefa de realizar um ataque que pudesse subjugar o inimigo. E ainda mais se fosse constituído esse ataque de um assalto frontal, em ondas de soldados correndo em pé, que era uma tática comum em ambos os exércitos em 1914. Mesmo com a artilharia, que ganhou predominância nessa guerra, as tropas enfrentavam inimigos ainda organizados e sofriam severas baixas (particularmente se enfrentassem os alemães, que cavavam suas trincheiras melhor e mais fundo, tanto em profundidade no solo quanto no campo de batalha).

O massacre era óbvio, e assim ocorreu. Todas as batalhas ocorridas no front Ocidental acabavam - pelo menos até 1917 – em grandes baixas, tanto para o lado que atacava quanto para o lado defensor. O impasse assim formado levou a uma estagnação das frentes de batalha (ou *fronts*), com trincheiras que iam

[4] Para melhor entender essa primeira manobra da primeira grande guerra, ver Keegan, John. *Agosto de 1914. Irrompe a Grande Guerra.* Renes, 1978.

virtualmente do Canal da Mancha à fronteira da Suíça, e consequentemente a uma terrível e custosa guerra de atrito.

1.3-Solução:

Em ambos os lados beligerantes se buscaram uma solução para esse impasse. Como Eric Hobsbawn[5] deixa no seu relato sobre a primeira guerra, em seu livro sobre o século XX, a Primeira Guerra Mundial passou a ser uma guerra de produção industrial (guerra de material), e também tecnológica. A ênfase dada a essas duas áreas pontuou a estratégia de todos os países, em especial a Inglaterra e a Alemanha, que visavam bloquear uma a outra o acesso de suas indústrias às áreas produtoras de matéria-prima vital ao esforço de guerra, nas tentativas de bloqueio econômico.

Do ponto de vista tecnológico, buscou-se a tecnologia principalmente para alterar a situação existente nos teatros de operação[6]. Os Alemães desenvolveram o gás, com vista a desalojar o inimigo de suas trincheiras, sendo posteriormente imitados nessa idéia pelos seus inimigos.

Já os Britânicos e Franceses tentaram, entre outras idéias, uma que se revelaria revolucionária para o século XX, em matéria de uso militar: o Tanque, ou Carro de Combate.

> Outro passo para resolver o problema da imobilização consistia [...] no desarmamento do defensor, tornando ineficazes seus fuzis e metralhadoras. Isto poderia ser conseguido protegendo o atacante com um escudo à prova de balas e com dimensões suficientes para cobrir seu corpo quando se deslocasse. Como seria muito pesado para o homem transportar, teria que ser montado sobre uma viatura autopropulsada, a qual necessitaria também ser blindada. Como esta viatura teria que deslocar-se através de campos de batalha cobertos de trincheiras, teria que ser dotada de lagartas no lugar de rodas. Estas três condições levaram à adoção do Carro de combate, pequena fortaleza móvel, ou como foi inicialmente denominado, "navio terrestre". (Fuller, 1966, pg. 165)

Essa foi a explicação dada pelo autor J.F.C. Fuller sobre o raciocínio que levou homens como o Coronel Ernst Swinton, o principal idealizador do "tank" britânico, a buscar na tecnologia industrial a solução para retomar a surpresa tática e a mobilidade de ação de seus exércitos.

O nome é derivado da explicação que os ingleses davam aos operários que trabalhavam no primeiro projeto dos carros de

---

[5] Além de Hobsbawn, vários autores que estudaram a primeira guerra observaram que foi a primeira guerra de material, de produção industrial da história. Marc Ferro, J.F.C. Fuller e Basil Liddell Hart são entre eles. O próprio Erich Ludendorff, comandante alemão, foi um dos homens que previu a nova importância desta "guerra", denominada por ele *materialschlaft,* guerra de material. A importância de manter uma grande produção para equipar grandes exércitos passou a ser vital na estratégia.

[6] A respeito da importância da tecnologia, ver Liddell Hart, Basil. *The Revolution in Warfare,* Yale University Press, 1947. Também a respeito da evolução tecnológica das armas, Jones, Archer. *The Art Of War on Western World,* Oxford Press, 1998. E também um apanhado geral mais recente, nos primeiros capítulos da obra de Liang, Qiao e Xiangsui, Wang. *Unrestricted Warfare,* PLA Literature and Arts Publishing House, 1999.

combate blindados: eles diziam que estavam sendo construídos reservatórios de combustível, ou "tanks". Ficou o nome "Tank". Assim, os britânicos construíram os primeiros carros de combate.

Os Franceses tiveram a mesma idéia praticamente ao mesmo tempo. Ao invés de trabalharem em um projeto unificado, os aliados resolveram ter cada um seu projeto.

Os britânicos construíram o *Mark I*, um tanque grande, de formato romboidal, com uma grande esteira de lagarta correndo através do carro, e armamento embasado nas laterais. Contaram basicamente com ele por toda a guerra, apenas aperfeiçoando-o para melhorar sua confiabilidade no campo de batalha. Construíram um veículo mais leve chamado *Whippet*, mais rápido e menos blindado, para infiltração, em conjunto com a cavalaria.

Os franceses, chefiados nessa pesquisa pelo coronel (depois general) Estienne, criaram dois modelos de grande porte que eram capazes de cruzar trincheiras e eram bem armados, mas eram lentos demais e quebravam facilmente; eram os modelos *Saint-Chammond* e *Schneider*. Mas eram modelos de "... idéia muito rudimentar. (...) No ultimo ano da guerra eles quase que foram completamente banidos dos campos de batalha" (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

Ao final de vários modelos, os franceses apresentaram-se melhor com um modelo menor, o *Renault FT-17*, um tanque leve, o mais produzido por eles. Seu desenho tinha como revolucionário a torre giratória, que permitia disparar suas armas em qualquer alvo ao redor do carro. Foi usado principalmente no acompanhamento e suporte da infantaria. Acabou sendo o melhor tanque leve da primeira Guerra Mundial, sendo utilizado por vários países posteriormente, inclusive os Estados Unidos da América e o Brasil[7].

Uma nova tecnologia chega ao campo de batalha; mas a chegada do "tanque" ao front não era a simples solução do problema do impasse tático das trincheiras. Como citam vários autores, uma nova tecnologia advinda ao campo de batalha requer todo um novo pensamento no campo da tática e da estratégia. Nas palavras de Marc Ferro:

> A falta de espírito científico, a subestimação do que é técnico, a ignorância absoluta da relação que existe entre os conhecimentos de uma época, as possibilidades industriais e a prática da guerra, caracterizam a mentalidade daqueles que tinham a responsabilidade de conduzir as operações militares. (Ferro, 1969, pg. 153)

A oficialidade, principalmente os generais mais graduados, estava em face de uma guerra nunca imaginada por eles, isso ainda antes de se utilizar tanques e aviões em maior escala. Como disse

[7] Sobre os Blindados, vários livros podem ser encontrados, mas para rápida leitura sobre esse período é recomendável Orgill, Douglas. *Tanques-1918*, Editora Renes, 1978.

Lorde Horatio Herbert Kitchener, o Ministro da Guerra Britânico: "Isto não é guerra" [8].

Na primeira aparição dos "tanks", em 15 de setembro de 1916, durante a ofensiva do Somme, os "tanks" até tiveram a surpresa inicial e aterrorizaram os adversários, mas quebraram, a maioria por defeito técnico. Foi um balde de água fria nas esperanças dos criadores do "tank". Os carros de combate acabaram recebendo descrédito até mesmo dos soldados que lutavam com eles.

Mas nem todos foram afetados por isso. O próprio John Frederick Charles Fuller era exemplo disso. Quando viu um "tanque" pela primeira vez, ele pensou ter "resolvido o X da equação vitória". Para alguns outros oficiais, a reação foi idêntica. Oficiais como Fuller, John Monash, Hugh Elles e o francês Estienne, viam nos "tanks" o fim dos problemas da mobilidade perdida na guerra de trincheiras. Estes, apesar do inicio ruim dos carros de combate, resolveram buscar as novas táticas que aquele novo engenho necessitava para se sobrepor face ao inimigo e subjugar suas posições defensivas.

Às 06 (seis) horas e 20 (vinte) minutos do dia 20 (vinte) de novembro de 1917, ocorreu a batalha de Cambrai, onde houve pela primeira vez uma tentativa de ataque tendo os carros de combate como elemento principal do assalto, em grande número, com apoio da infantaria, sem bombardeio prévio de artilharia, para conseguir o efeito surpresa, e com apoio aéreo (embora no dia estivesse nublado e o apoio tenha sido fraco por causa das condições do ar). O assalto foi um completo sucesso; maior até do que era esperado pelos Britânicos, tanto que não pode ser aproveitado devido a pouca concentração de reservas e do despreparo dos britânicos em apoiar rapidamente a nova arma.

Ainda assim, como demonstração da força do carro de combate, Cambrai foi um sucesso:

> Não obstante, a batalha de Cambrai serviu para mostrar ao mais incrédulo a potencia dos "tanks", o seu poder de romper num ataque frontal a linha inimiga, solução procurada desde a estabilização do "front" (Cavalcanti de Albuquerque, 1921).

O método utilizado em Cambrai passou a ser copiado pelos aliados nas suas contra-ofensivas em 1918, sendo essencial para a vitória na segunda batalha do Marne, nesse ano. O carro de combate, embora não tenha sido a maior causa da derrota alemã, foi um dos motivos para ela. No dia do armistício, os aliados, agora também com os Norte-americanos, tinham seus corpos e brigadas de tanques, com uma quantidade suficiente para fazer diferencial em combate. Planos estavam sendo criados para sua utilização em 1919, além de novos modelos que permitissem maior penetração no território inimigo, e muitos novos especialistas na nova arma tendo maior responsabilidade em toda essa programação.

---

[8] Retirado do verbete Primeira Guerra Mundial, de: Teixeira da Silva, Francisco Carlos. *Enciclopédia de Guerras e Revoluções do Século XX: as Grandes Transformações do MundoContemporâneo*. Campus/Elsevier, 2004.

O fim da primeira Guerra Mundial teve, no entanto, um final contrário. Os criadores do carro de combate acabaram por retroceder em todo o pensamento sobre o uso dos blindados, contando apenas uns poucos pensadores a tratar desse assunto. Esses pensadores, britânicos como Basil Liddell Hart e John F. C. Fuller, publicando suas idéias a respeito dos blindados, seu uso tático e as estratégias que melhor serviriam a eles, acabaram por não virem elas a ser adotadas mesmo por sua própria nação[9].

Do lado inverso, os alemães, derrotados e humilhados por uma "paz cartaginesa", no dizer de Fuller, sentiram que deviam corrigir seus erros adotando as idéias vistas em 1917 e 1918, e tão apregoadas pelos autores britânicos. Acabaram por criar as divisões Panzer, pondo em prática o novo conceito de uso dos carros de combate, da aviação de apoio, e revolucionando o conceito de guerra móvel antes de seus adversários, que tiveram de suportar severas derrotas no inicio da segunda Guerra Mundial.

Quanto ao Brasil, de fora em grande parte dessa história, mas ainda assim a par dos acontecimentos, coube ao nosso país ter a primeira formação blindada da América Latina, sob o comando do então capitão José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque, história a ser relatada a seguir.

2-UM ANÃO QUERENDO ARMAS DE GIGANTE[10]:

"Realmente, temos, como os civis, praticado erros, mas temos tido a virtude de procurar corrigi-los."
(José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque, Diário de Minha Vida).

2.1-No Brasil:

Na definição de José Pessôa sobre a situação do Brasil na Republica Velha:

> "Ouço dizer que todo nosso mal provém da imprensa (...), é, sobretudo dos políticos sem consciência, de juizes que prevaricam, de militares sem patriotismo, de funcionários relapsos... a Pátria só se define quando representa o interesse da sua cobiça, Encostam-se nos potentados, invadem os gabinetes, as repartições, penetram em toda parte, querem tudo e a todos procuram em defesa das causas mesquinhas praticando injustiças de toda a natureza...(Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

---

[9] Tanto Fuller quanto Liddell Hart serão muito lidos e comentados nas décadas entre as duas Grandes Guerras. Ambos serão grandes defensores do uso em massa dos blindados, diferindo apenas quanto à situação do apoio da infantaria. Liddell Hart em especial será lido pelos alemães, principalmente Heinz Guderian, criador das Divisões Panzer, que adotará grande parte dos seus ensinamentos, em especial em relação a manobras com formações blindadas. José Pessôa também leu ambos, ainda antes de escrever seu próprio livro sobre os tanques, citando-os várias vezes.

[10] O título se refere a uma breve passagem histórica pela situação vivenciada pelo exercito brasileiro no momento que será apresentado no tema, ou seja, o período da República Velha, até meados de 1923.

O período conhecido como Primeira República Brasileira (1889-1930) ficou marcado como um período em que houve predomínio do poder das oligarquias cafeicultoras do Brasil, que revezavam seus candidatos no poder presidencial (Política do Café com Leite, onde revezavam presidentes dos estados de Minas e São Paulo); onde havia o acordo de que o poder federal não se intrometeria nos poderes estaduais, então no poder dessas oligarquias (a chamada Política dos Governadores). O controle político por apenas uma classe social não era total (mas predominava), mas tinha a situação do país sob seu controle.

A classe média do país era pequena, embora crescente, mas o poder político ainda não tinha saído das grandes fazendas em direção aos centros urbanos. A necessidade de se firmar como classe também com poderes políticos existia, e com o numero crescente de cargos públicos ela ia aumentando essas possibilidades.

A classe trabalhadora, nos centros urbanos mais industrializados, ia crescendo e se organizando. Nessas décadas as idéias anarquistas e comunistas ajudavam na organização de sindicatos e partidos políticos dos operários e demais trabalhadores, levando também à organização dos primeiros protestos políticos e as primeiras greves.

Houve também crises e revoltas, de cunho político e/ou social, como as Revoltas da Esquadra e da Armada, em 1891 e 1893; da Escola Militar em 1895, 1897 e 1904; Canudos em 1897, a Crise do Acre em 1902, a Revolta da Vacina em 1904, O movimento Salvacionista na década de 1910, as Revoltas do Contestado em 1914; o Tenentismo em 1922 acabou por ser o auge (a próxima revolta seria a Revolução de 1930, que poria fim a Republica Velha).

2.2-No Exército:

Em que situação estava o Exército Brasileiro nesse período? Observando essas principais revoltas, pode-se perceber que ele tinha papel ativo, tanto do lado do poder como contra ele (sendo que a principio ele detinha o poder federal, com Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, Marechais e Presidentes). Ao lado do poder, o Exército consolidou a republica que ele mesmo proclamara, massacrou revoltosos em Canudos, subjugou suas próprias revoltas internas na Escola Militar da Praia Vermelha (o que levaria ao seu fechamento em 1904), combateu inimigos internos e externos em seu próprio território no Acre, no nordeste, em Santa Catarina e na Capital Federal. Abrangeu o país inteiro com estes enfrentamentos.

Mas a situação do próprio Exército internamente era precária: Oficiais treinados mais como Bacharéis e Doutores do que como profissionais de armas, praças recrutados por sorteio ou na base de punições por crimes, a maior parte deles analfabetos. A profissão militar (e quando uso esta expressão não me refiro à marinha, cuja situação era diferente da do Exército) era mal vista pela classe

mais alta e temida pela classe mais baixa. A classe média via o militar como fuga para seus problemas econômicos, visto que a educação dada ao aluno da escola militar era boa e gratuita.

A formação dos oficiais era mais filosófica que militar, e graças ao pensamento positivista da Escola da Praia Vermelha, era também contestadora do poder político vigente. Somada a um quadro de praças altamente insatisfatório e precário, a posição do Exército como Protetor da nação era extremamente fraca. Isso ainda sem falar na baixa capacidade industrial do país, que era insuficiente para equipá-lo e mantê-lo equipado. A necessidade de compra de material de outros países era constante, sendo também mais custosa.

Medidas para alterar a situação dentro do Exército existiram, e foram muitas, mas a maioria caía quando o governo mudava seu Presidente ou Ministro da Guerra, ou era atrasada pela lentidão do processo parlamentar. Um exemplo disto foi a adoção do alistamento militar pela nova Lei de Sorteio Militar, que foi aceita em 1908, visando aproximar as classes média e alta do serviço militar, mas que só entrou em funcionamento em 1915, com a eclosão da guerra na Europa e o apoio do poeta Olavo Bilac.

Entre os principais reformadores podemos destacar o Marechal Hermes da Fonseca, que teve importante papel como comandante da Escola Preparatória de Realengo, em 1904, sufocando o levante desta escola, e também como reformador do Exército durante seu período como Ministro da Guerra e Presidente da Republica (1906 a 1915). Suas reformas serviram para tornar a organização do Exército mais estruturada e complexa.

Uma das conseqüências benéficas das reformas de Hermes da Fonseca foi a de enviar alguns dos oficiais para exercícios no exterior, que enviou grupos destes para treinamento na Alemanha entre 1908 e 1912. Ao retornar, fascinados pelo método de organização e profissionalismo do Exército alemão, estes oficiais buscaram reformar por dentro a instituição. Seriam eles denominados de "Jovens Turcos" [11]. Entre eles estavam muitos oficiais que ganhariam importância na história do Exército, como Bertoldo Klinger e Euclides Figueiredo (pai).

Esses oficiais visavam à reforma do treino e da formação de oficiais e praças do Exército Brasileiro, o aumento do ensino técnico aos oficiais, e seriam responsáveis por criar uma visão que buscava distanciar o oficial da atividade política. Muito combatidos no principio, os "Turcos" acabaram por ter suas idéias aos poucos incorporadas pela instituição, principalmente pelo incentivo dado a eles pelo general José Caetano de Faria que, de 1910 a 1914, foi chefe do Estado Maior do Exército e posteriormente Ministro da Guerra até 1918, e era simpatizante das idéias dos "Jovens Turcos".

Outro reformador foi João Pandiá Calógeras, Ministro civil da pasta do Ministério da Guerra, que era no princípio mal visto tanto por reformadores como pela oposição, por ser civil e de

[11] Seriam também eles fundadores do periódico *A Defesa Nacional*, que tratava de assuntos envolvendo treinamento militar e outros assuntos técnicos do exercito.

origem estrangeira[12]. Mas Calógeras viu a necessidade por que passava o Exército Brasileiro, nas palavras de José Pessôa:

> "Ao chegarem ao governo encontraram esses dois civis (Epitácio Pessôa, Presidente da República; e João Pandiá Calógeras, Ministro da Guerra) um Exército amolentado pela burocracia, absorvido com a figuração em paradas, despreocupados dos seus planos de operação e da organização de suas reservas, mal armado e mal instruído; (...) as promoções nos quadros dependiam do cambalacho ou da troca de votos; a indústria de guerra, incipiente; (...) quartéis em ruínas, o equipamento alarmava o espírito mais otimista; a burocracia e a ineficiência lavravam por toda parte". (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

João Pandiá Calógeras foi responsável principalmente pela reforma nos quartéis e equipamentos do Exército, e vendo que era necessária a criação de uma indústria de guerra que pudesse suprir o Exército de equipamentos, transporte e armas. Foi durante sua administração que chegou ao Brasil a Missão Militar Francesa, que proporcionaria treinamento e aperfeiçoamento aos oficiais Brasileiros, Missão essa chegada em 1920.

Todos esses reformadores auxiliaram na reforma, tanto técnica quanto ideológica, do Exército Brasileiro, e tais reformas acabariam por ser importantes tanto no aperfeiçoamento da instituição quanto no aprofundamento de suas dificuldades.

O exército, que tivera um crescimento de 220% num prazo de 40 anos (1890-1930), ainda era mal equipado e mal treinado (Carvalho, 2005). A indústria não cresceria de uma hora para outra, levar-se-iam anos, sendo só vistos os frutos dessa busca por industrializar a defesa apenas no Estado Novo. O excesso de intromissões de idéias militares estrangeiras (aqui se via um conflito também entre França e Alemanha) confundia e conflitava parte da oficialidade entre si[13].

A economia do país, que mais favorecia importação que a produção em solo pátrio, seria outro motivo das dificuldades, fazendo com que importássemos até munição, que era produzida aqui, mas a custo mais elevado (McCann, 2007, pg.238). Com uma economia voltada a beneficiar apenas as oligarquias cafeeiras, pouco sobrava para o investimento do estado em áreas tão caras (mas tão necessárias) como a área de defesa. Pioraria em 1929 com a recessão econômica mundial.

As mudanças no pensamento e na participação política dos oficiais levaram não a um distanciamento, mas a uma maior compreensão da situação em que se encontrava a sua classe profissional no país, que servia muitas vezes para manter um

---

[12] Foi o único civil a ocupar a pasta, sendo político com grande interesse nas relações internacionais e na área de defesa. Era Brasileiro, mas filho de imigrantes gregos, e um pouco francófilo, daí o motivo para a oposição tanto no quartel como no meio civil.

[13] Haviam oficiais, como os "Jovens Turcos", que eram mais favoráveis às idéias alemãs, e oficiais que preferiam as idéias francesas, sendo José Pessôa um deles; havia ainda os que liam livros e trabalhos de ingleses e norte-americanos, e os que preferiam uma busca por trabalhos mais "nacionais". Tudo isso acabava por conflitar com os treinamentos, visto que cada oficial tentava dar à instrução dos praças seu ponto de vista particular, até a chegada da Missão Francesa, que fez com que o Estado Maior obrigasse a todos a seguir os manuais publicados pelo Exército.

governo cada vez menos condizente com as necessidades da nação; somado a um sistema que promovia seus oficiais por favoritismo político, sendo lento na promoção dos demais, e ainda extremamente endógeno. Tudo isso acabaria por levar aos movimentos Tenentistas em 1922, e posteriormente ao Movimento Pacificador de 1930.

2.3-José Pessôa:

Nesse período de importância histórica para o Exército e o Brasil foi que ingressou em serviço José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque. Vindo de uma família tradicional do estado da Paraíba, José Pessôa teve ao alcance a possibilidade de deixar sua região para seguir com os estudos, que durante sua infância foram recebidos na antiga capital do seu estado. O colégio secundário ele cursou no Rio de Janeiro, no Colégio D. Pedro II, e finalizou-o em 1902, prestando no mesmo ano prova para a Escola Preparatória e de Pratica do Realengo.

O contato de José Pessôa com as armas foi por ele mesmo narrado em seu "Diário de Vida", sua autobiografia. Conta ele que quando criança viu as tropas do governo a caminho de Canudos, de passagem por umas das cidades em que ele residiu. Aquilo segundo ele marcara-o como o primeiro contato com o Exército, embora fosse ainda muito jovem para compreender o que se passava.

O segundo contato, e que seria mais importante, foi durante 1902, onde ele era já formado em seus estudos, consciente da situação de seu país, e viu surgir a intervenção nacional no Acre. José e seu irmão de pronto se alistaram em desejo de combater, mas por ordem federal soldados sem treino não poderiam seguir para o Acre, desapontando José e seu irmão. O incidente foi suficiente para mostrar a seus pais que o jovem podia fazer carreira militar. Com a ajuda de seu tio, o então Ministro da Justiça Epitácio Pessôa, José Pessôa ingressou na Escola de Realengo.

O ano de 1903 e 1904 seria conturbado no Rio de Janeiro. A Revolta da Vacina e da Escola Militar da Praia Vermelha pesariam nos ensinamentos da vida militar do jovem aluno. Mais ainda lhe pesaria o exemplo do seu comandante, General Hermes da Fonseca, que lhe seria de exemplo da importância de ser mias um militar de profissão do que apenas um estudioso de uniforme. A profissionalização passaria a ser algo que José Pessôa buscaria sempre como importante requisito para ser um bom soldado.

Transferido para a Escola Militar de Porto Alegre, ali José Pessôa concluiu seus estudos. No posto de Alferes, em 1909, época de reformas de Hermes, ele começou sua carreira. As reformas e as idéias correntes nesse período (Hermes, os "Jovens Turcos") foram bem recebidas pelo jovem oficial, que simpatizava com parte delas, principalmente no que se referia à profissionalização militar[14].

[14] A força da personalidade do general Hermes da Fonseca em conter seus alunos em 1904 seria um exemplo extremamente importante para José Pessôa quanto ao exemplo e à determinação de um líder em ensinar seus comandados. O tempo dele sob comando de Hermes seria por ele mesmo citado varias vezes

Com os Movimentos Salvacionistas (a disputa de poder entre as oligarquias do Nordeste, com uso de jagunços que acabavam abusando da força que recebiam e partindo ao banditismo) e a subseqüente intervenção militar federal, José Pessôa voltava para perto de sua terra, estando em serviço. Nesse período ele se sagrou em comando e combate, sendo então promovido a Segundo Tenente após retornar do sertão.

De volta, recebeu de bom grado as idéias do novo sistema de Serviço Militar, em 1914, e aderindo à pregação de Olavo Bilac, O Tenente Pessôa se tornou o responsável pelo treinamento dos civis então alunos da Faculdade de Direito de São Paulo. Nesse movimento José Pessôa talvez percebesse pela primeira vez que era necessário maior envolvimento da sociedade nas camadas do Exército. Como Instrutor Militar nesse período, percebeu o papel cívico que o treinamento militar poderia dar ao cidadão, na sua formação como tal.

Ao fim desta tarefa, recebeu José Pessôa a chance de ser um dos oficiais membros da missão do general Napoleão Felipe Aché, onde partiriam para a França, em plena Guerra Mundial, para receber instrução militar num Exército mais profissionalizado e moderno[15]. Aí, na Europa, o contato de José Pessôa com a Grande Guerra e com o combate pesado da região da Flandres em 1918 seriam momentos, segundo ele, de eterna memória, tanto de bons como de maus momentos passados na linha de frente[16].

Depois de ser liberado de seu estágio para poder incorporar-se ao Exército Francês, pelo Ministério da Guerra do Brasil, José Pessôa e alguns outros oficiais ingressaram nas fileiras Francesas, recebendo comando e alguns se sagrando grandes soldados.
José Pessôa foi um destes, sendo alocado à 2ª Divisão de Cavalaria Francesa, no famoso e tradicional 4º Regimento de Dragões, recebendo posteriormente o comando de uma companhia deste regimento. E mais tarde recebendo, por sua bravura em combate, vários elogios de seus comandantes, além da medalha Cruz de Guerra (Croix de Guerre) Francesa.

---

em vários momentos de sua autobiografia, principalmente se José Pessôa quisesse evocar algo que envolvesse o ensino do profissional de armas.

[15] O general José Caetano de Faria, enquanto Ministro da Guerra, era favorável a missões no estrangeiro, mas completamente contra que fosse trazida para o Brasil uma missão estrangeira. A Missão Aché é pouco citada em trabalhos a respeito do exercito Brasileiro, sendo muitas vezes apenas citada como uma missão para buscar oficiais franceses para a Missão Francesa. Frank D. McCann e José Murilo de Carvalho são os dois que diferenciaram sua função ao citá-la.

[16] José Pessôa relata melhor seu momento na França no seu Diário de Minha Vida. Mas seus relatos são carentes principalmente de datação, sendo difícil dizer quando ele chegou à França e quando viu combate. Sabe-se que ele esteve a serviço do General Mangin, nas contra-ofensivas de 1918. Ele serviu na 2ª Divisão de Cavalaria Francesa, no 4º Regimento de Dragões, 3º Pelotão, comandando o 1º Esquadrão.

3-OH, CAPITAINE![17]

3.1-O Capitão e sua missão:

Ao fim da guerra e após seu batismo de fogo, José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque, agora capitão, seria recebido com mais uma missão, desta vez nova e diferencial: seria responsável pela formação da primeira unidade blindada das forças armadas do Brasil. Recebeu essa mensagem em setembro de 1919.

Surge então um momento imprevisto na formação do então Capitão José Pessôa. Ele servira durante a guerra na cavalaria, arma já análoga ao teatro de operações europeu. Sem instrução, sem preparo, como serviria para criar essa unidade num Exército cheio de contradições e problemas de organização e equipamento?

> "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 da minha pessoa para desempenhar missão algo complicada" (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

Com esta dúvida ele se dirigiu ao seu comandante, general José Leite de Castro, chefe da missão de Aquisição de Material Bélico. Teria de buscar treinamento em solo Francês, o que lhe foi arranjado pelo futuro chefe da Missão Militar Francesa no Brasil, o General Maurice Gustave Gamelin[18] (McCann, 2007); o Governo Francês nessa época fazia de tudo para melhor impressionar os Brasileiros, para conseguir o acordo da Missão e a venda de material bélico que sobrara da guerra.

E foi o que conseguiu, ingressando na Escola de Carros de Versailles, na França ainda, sendo um de dois oficiais estrangeiros a receber essa chance, e o único destes a se formar no curso. Ingresso como estagiário no 503° Regimento de Artilharia de Carros de Assalto. Concluído o curso, fez outra especialização na Escola de Artilharia de Assalto, em Crey (próxima a Versailles).

Após a conclusão desta, já se achava o capitão José Pessôa apto ao comando de uma unidade blindada:

> Ao deixar essa escola, após ver e sentir o valor dos Carros de Assalto (nome primitivo dado aos carros de combate pelos Franceses), a minha fé no futuro desses engenhos de guerra e a convicção de sua eficiência crescente na guerra moderna tornaram-se inabaláveis. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

---

[17] Alusão ao posto ocupado pelo oficial aqui estudado), será passado a análise dos escritos de José Pessôa Cavalcanti de Albuquerque com relação à arma mecanizada. Escritos estes obtidos na sua Autobiografia e no livro que ele escreveu sobre os "tanks".

[18] Gamelin havia sido chefe de operações do estado maior francês durante a Primeira Guerra, tendo sua escolha como chefe da missão francesa no Brasil sido apontada pelo próprio Marechal Foch. O general Gamelin ficaria ainda mais famoso na Segunda Guerra, quando assinaria a rendição francesa após a derrota contra os alemães, em 1940, frente à nova tática da BlitzKrieg.

Passava ele então ao comando da sua nova unidade primeiramente como responsável pela compra de seus próprios carros. Tarefa essa que se revelaria muitas vezes difícil, como veremos a seguir.

3.2-O Capitão e seu "Tank":

Os Franceses tentaram se livrar de seu equipamento velho e usado, vendendo-o barato para quem quisesse comprá-lo. O governo Brasileiro pagou pelos tanques *Renault FT-17*, o modelo mais utilizado e mais fabricado pelos Franceses durante a guerra. Pagou-se, no entanto, pelos carros em bom estado de conservação, sendo função então do Capitão José Pessôa, como especialista graduado pelos Franceses, o aval da compra quando ele encontrasse os carros adequados.

Surgiam agora para a missão duas dificuldades:

A primeira dificuldade consistia em algo que os Franceses não esperavam ao vender os carros: encontrar um comprador que os conhecesse e entendesse de sua mecânica. O curso feito pelo capitão José Pessôa também ensinava sobre a manutenção e conservação dos carros *Renault*, o que seria para os Franceses uma "faca de dois gumes" por eles tentarem vender material usado.ao Brasil.

A segunda era devido ao fato de José Pessôa ter sempre preferido a compra dos carros ingleses *Whippet*, considerados por ele melhores para a tarefa. Mais tarde, com a demora em escolher as viaturas, os Franceses chegariam a acusá-lo de estar ameaçando a compra, em prol dos carros ingleses. Veremos melhor esse incidente mais à frente.

Na busca pelos veículos, começam os contratempos:

> Quando foi avisado à missão que os veículos 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 se convidou para receber aqueles engenhos, deu-se um episodio digno de menção: desconhecia eu um relatório francês que havia sido enviado ao Rio de Janeiro. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Esse era o relatório enviado pelo governo francês ao governo Brasileiro demonstrando que se achava desconfiado das intenções do capitão quanto à escolha do material. O telegrama acabou por causar um importante 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 maquinas de guerra, ofereci-me despreocupadamente para acompanhá-lo na próxima viagem de inspeção aos "tanks" 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, ao destino do campo de Bouron, no interior da França, onde se encontrava o material para o devido exame. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Devido à reclamação Francesa, o chefe do capitão Pessôa, general Leite de Castro, teve de buscar saber da situação conflitante, e ver o que ocorria de verdade com a missão de compra dos carros;

> 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 eu rejeitara anteriormente. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

A mesma situação. Os Franceses tentavam vender equipamento já usado por eles como se fosse novo. No dizer popular, "comprar gato por lebre". O capitão Pessôa resolveu mostrar então que não era enganado facilmente, e ao mesmo tempo mostrar que possuía noção de uso do que estava prestes a comandar.

> Em seguida, tendo permissão para revistar os "tanks", pedi a um dos oficiais Franceses encarregados de entregá-los, que se fizesse reabastecer um determinado "tank" para ensaios e, após, tomando a sua direção, movimentei o veiculo à pista de ensaios. Após várias manobras, fiz o carro transpor alguns obstáculos e, desenvolvendo a sua velocidade máxima, e com toda a força de seu motor, lancei-o contra uma pequena ponte e aí fiz o veiculo girar sobre o seu eixo, descrevendo um círculo de 360°(ensinamento que eu aprendera em Versailles). (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

No linguajar dos grupos de "pega", nas manobras de automóvel, o capitão tentou dar um "cavalo-de-pau". Manobra que em veículos de esteira é mais fácil, e no caso do tanque, em combate, pode ser importante ser bem executada;

> Naquele momento, senti o veiculo estancar e uma de suas lagartas fragmentou-se debaixo dos meus pés. Descendo do veículo, verifiquei que os eixos dos patins do rolamento apresentavam-se muito desgastados pelo uso e, ao mesmo tempo, vi que todos os camaradas corriam através do campo ao meu encontro. O general Leite de Castro era o mais apreensivo, convencido, como me disse depois, de ter eu cometido alguma imprudência, e assim, ter de indenizar o veiculo acidentando. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Demonstrando perícia no manejo do veículo, o capitão pôs à prova o material e demonstrou que ele era realmente usado. Conseguiu então atrair a atenção de seu superior para o problema que via enfrentando quanto a aquisição do material;

> Vendo-me, porém, tranqüilo, ao mostrar o estado do material, tomou o general a palavra, usando daquela franqueza rude, que todos nós conhecemos, escondida num coração de criança. "Nada

> disto", disse ele, "O capitão Pessôa estabelecerá aos senhores de hoje por diante, as condições de voltarmos a examinar semelhante material. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Agora o capitão adquirira a tranqüilidade para impor aos Franceses suas condições e ganhar tempo para ter o que de melhor pudesse haver no arsenal francês, com direito até a se divertir à custa da situação arranjada pelos Franceses contra eles próprios:

> Acrescentei: "Só voltarei a examinar os seus "tanks" quando forem novos e construídos sob as minhas vistas. Esta é a quinta vez que perco o meu tempo nessas longas viagens". Dito isto, um dos oficiais, que até então não tinha pronunciado uma só palavra durante toda a nossa conversação, interpelou-me se no Exército Brasileiro havia curso de especialização de carros de assalto. Respondi, fazendo "blague", que sim, onde, aliás, tinha sido um mau aluno. O general, que marchava na nossa frente, gostando da atoarda, disse: "Calculem os senhores se ele fosse dos melhores!"... Revelavam os antagonistas desconhecer que a Escola de Carros de Assalto de Versailles, até então interdita ao estrangeiros, àquele ano duas matriculas tinha concedido, uma destinada a um Brasileiro(influencia do general Gamelin), a outra a um major Dinamarquês que, aliás, desistiu no meio do curso. Exigia-se, entretanto, como condição fundamental ter o candidato feito a guerra engajado no Exército francês. Aquelas pequenas discordâncias eram freqüentes entre Franceses e Brasileiros através dessas negociações. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Mas o material por fim foi comprado. Era recém fabricado, novo, ainda não utilizado. Após a inspeção na fábrica, o capitão deu seu aval e finalmente saíram da França os primeiros blindados do Exército Brasileiro.

Chegando o material ao Brasil, passou ainda por uma inspeção do capitão, que encontrou avarias nas maquinas devido ao transporte e depósito. Fez ele ainda algumas modificações nos veículos, principalmente no calibre das armas e na parte mecânica, para melhor adapta-los ao uso Brasileiro[19].

Fica ainda aqui um comentário a respeito da predileção do capitão Pessôa pelo carro inglês *Whippet*. Ele dedicou, mais tarde, em seu livro sobre os "tanks", todo um capitulo comparando os dois modelos. O *Whippet* era para ele melhor por ser mais veloz e mais armado, um veiculo utilizado para ruptura da frente, sendo, no entanto mais custoso. Quanto ao *Renault*, seria mais útil por ser mais lento e de fácil acompanhamento da infantaria, tendo também que operar em conjunto com ela; seria mais útil no inicio para treinar as guarnições dos carros e habitua-los no combate, juntamente com o treino da infantaria. O capitão Pessôa acabaria por propor a compra posterior do *Whippet* para uso em conjunto com o *Renault FT*.

[19] Na pasta sobre viaturas, no Arquivo Histórico do Exército (AHEx), há o documento onde José Pessôa diz quais alterações foram feitas. Pequenas alterações, como correntes de motor e calibre de armas, apenas.

3.3-O Capitão e seus instruídos:

Se quanto a si próprio o Capitão José Pessôa já era exigente sobre a instrução profissional, em relação aos seus comandados ele seria no mínimo de igual exigência, por considerar a importância de se ter gente preparada para lidar com o material trazido: "Para tirar deste engenho de guerra todas as vantagens de que é capaz, o primordial consiste em confiá-lo às mãos de técnicos..." (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

Mas com a situação que se passava no Exército Brasileiro com relação ao recrutamento, e também com o estado dos quartéis existentes, era outra missão difícil.

Quanto aos quartéis o estado, para a Companhia de Carros de Assalto, era terrível. Não havia ainda local onde eles pudessem se instalar. Ficaram a principio nas instalações do 1º Regimento de Infantaria (hoje R.E.I – Regimento-Escola de Infantaria). Onde ficavam "em duas dependências: numa dormiam os homens sobre colchões, não havia camas. Noutra, uma pequena sala (...) funcionavam os departamentos da nossa administração." (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

A situação não era só dificuldade geral no Exército. Era dificultada ainda mais pelo fato de ser o "tank" uma arma ainda desacreditada em nosso Exército:

> ...Tudo era dificultado à unidade em formação, até mesmo os elementos para conservação de seu material. (...)A opinião geral, no Exército, era de que se abandonasse semelhante material, como obsoleto, apesar da soma vultosa que tínhamos despendido na sua aquisição.(Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

A instrução dos oficiais, no entanto continuou mesmo sob essas condições: "... ali, naquele ambiente de desconforto e necessidades, iniciamos a instrução dos primeiros oficiais." Oficiais estes vindos das armas da Cavalaria e da Infantaria, seguindo o modelo que o capitão José Pessôa aprendera no Exército francês. O capitão teve a idéia de dar aos seus comandados a sensação de que serviam numa tropa de elite do Exército, uma forma de manter elevado o moral da sua tropa:" É preciso que a nova arma se constitua de uma tropa, que pelo seu aspecto físico, instrução tática e técnica e valor moral seja considerada de elite, que a todos cause admiração e imponha confiança."[20]

Adotou-se um uniforme especial, diferenciado, com uma bandana na perna e capacete especial das tropas blindadas, semelhante ao utilizado pelas tropas Francesas. Os carros ganharam nomes de importantes batalhas do Exército Brasileiro, como "Humaitá", "Tuyuti" e "Itororó". Buscava também o capitão organizar bailes para os praças e sargentos[21].

---

[20] Cavalcanti de Albuquerque, José Pessoa. *Os Tanks na Guerra Européia*, Albuquerque e Neves, 1921, pg. 220.

[21] No principio de seu livro, Hiram de Freitas Câmara dá um bom exemplo de como era o serviço dos praças na Companhia, ao contar o relato de um praça que ele por acaso encontrou em Recife. Atualmente é quase impossível termos fontes como essa.

O moral era conservado a bom nível, mas mesmo com o estado do seu estabelecimento, era difícil o serviço. No entanto a situação mudou com a visita do Ministro da Guerra Pandiá Calógeras à companhia. Na mesma hora em que viu a situação, ele prometeu um novo quartel para os Carros de Assalto. De imediato as obras para esse quartel começaram.

Os manuais, ausentes na nossa língua, haviam sido trazidos da França pelo capitão Pessôa. Foi necessário a ele e outros dos oficiais a tradução sistemática deles, para uso de toda a companhia, para a nossa língua portuguesa. Esta missão acabou sendo beneficiada pela chegada da Missão Francesa, cujo chefe, General Gamelin, dera apoio da parte de seus oficiais para a conclusão desse trabalho.

Faltava ainda uma demonstração pública da companhia para que se calassem as vozes contra os novos carros. José Pessôa acabou por conseguir isto durante a visita do general francês Mangin, onde, para recebê-lo, foi organizada uma parada militar. Sabedor de que o general Mangin apreciava os blindados, José Pessôa pediu que a companhia tivesse parte no desfile, no Campo dos Afonsos. Pedido aceite, a companhia se preparou arduamente para a tarefa, sendo no dia do desfile (20 de outubro de 1921) a principal atração. O sucesso dos carros no desfile ganhou a manchete dos jornais da Capital Federal, desmistificando muitas opiniões contrárias ao "tank" e sua utilidade no exército Brasileiro.

Após o sucesso da parada, ocorreu o primeiro exercício da Companhia em conjunto com infantaria e aviões. O exercício atraiu varias autoridades ao local, como o ex-presidente Hermes, o ministro da guerra Calógeras e o comandante do Exército na capital, general José da Silva Pessôa. Tendo o exercício atingido o objetivo esperado, que era despertar o interesse das autoridades pelo elemento mecanizado do Exército, a Companhia de Carros de Assalto passara ao status de tropa de elite finalmente:

> "Em última análise, a nossa arma que tinha ajudado a ganhar a primeira Guerra Mundial, entre nós se firmou para reforçar a estrutura e a mentalidade do Exército." (Cavalcanti de Albuquerque, CPDOC-FGV).

O quartel novo acabou por ficar pronto no Aniversário da Companhia, a 3 de outubro de 1922[22]. Houve ainda mais um desfile em que a Companhia participou, abrindo o desfile, em 7 de setembro de 1922, e um exercício de marcha, ambos sob o comando do Capitão Pessôa. No principio de 1923 José Pessôa seria promovido a major e passaria o comando da Companhia (agora denominada Companhia de Carros de Combate) ao seu adjunto, em 19 de maio de 1923.

[22] Aqui cabe um comentário: A Companhia de Carros de Assalto foi criada pelo decreto de lei número 15.235, de 31 de dezembro de 1921. Mas a Companhia por si já existia desde 3 de outubro de 1920. O capitão José Pessôa e seus comandados preferiram manter este dia como data da fundação da unidade.

3.4-O Capitão e a mecanização:

Nesse pedaço propõe-se observar as visões e comentários de José Pessôa a respeito da mecanização iniciada na década 1920, sendo a sua unidade o principal emblema desse processo. Por ter comandado essa organização militar, ele acabou sendo muitas vezes citado pelos militares das gerações vindouras como o possível "patrono da mecanização".

A forma de avaliar seu pensamento a respeito desse tema é observar o que ele escreveu a respeito no seu livro *Os "Tanks" na guerra Européia*, publicado em 1921; além do seu capitulo sobre a mecanização no Exército, na sua Autobiografia, o *Diário de minha Vida*, guardado no Centro de Pesquisa e Documentação da Fundação Getúlio Vargas.

Fica clara a visão que teve José Pessôa com relação aos avanços tecnológicos proporcionados pela primeira Guerra Mundial, que ele cita em momentos em sua biografia:

> A ciência, em todos os seus ramos, a mecânica da guerra especialmente, teve como terá, na guerra do futuro, um papel preponderante, e que ao motor caberá a primazia na terra e no espaço, através do carro blindado e do avião. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

No caso dos carros de combate, ele era ainda mais enfático:

> ...após ver e sentir o valor dos carros de combate, a minha fé no futuro desses engenhos de guerra e a convicção de sua eficiência se tornou inabalável. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

José Pessôa se apegou com paixão (até talvez excessiva) à missão de comandar uma unidade, a primeira no Brasil, blindada. Seu livro sobre o assunto foi apenas mais um fruto desse apego. Nesta obra ele trata melhor sua visão sobre a mecanização.

Sobre a situação da infantaria na mecanização, ele acreditava que esta continua tendo sua mesma importância: manter o terreno conquistado: "... a artilharia e o "tank" conquistam, a infantaria ocupa. [23]" Também considerava ser desnecessário blindar toda a infantaria, citação que faria diversas vezes. A função da infantaria era do seu ponto de vista, preponderante nos teatros de operação.

Quanto à artilharia, José Pessôa cita as idéias dos Franceses de criar um "canhão de acompanhamento" [24], uma artilharia sobre lagartas, responsável por tiro indireto, sendo equipada com armamento que disparasse em ângulo obliquo, como obuseiros e morteiros, destinado a demolir pontos fortes e centros de resistência inimigos, e também em cooperação com a infantaria. Difere do que temos hoje como artilharia autopropulsada por ser esta concebida como acompanhante do carro de blindado, para

---

[23] Cavalcanti de Albuquerque, José Pessoa. *Os Tanks na Guerra Européia*, Albuquerque e Neves, 1921, pg. XVI.

[24] Cavalcanti de Albuquerque, José Pessoa. *Os Tanks na Guerra Européia*, Albuquerque e Neves, 1921, pg. 123.

rápida progressão, e não da infantaria, de lenta progressão em campo.

Quanto à organização das formações, José Pessôa acreditava que a guerra havia dado motivos suficientes para se manter uma organização independente, como o "Tank Corps" Britânico, servindo em separado da infantaria, mesmo que atuasse com ela em campo.

José Pessôa acerta em comentar a importância que Carro de combate e avião passaria a ter no futuro, embora ele tenha escrito que as idéias a respeito dessa combinação avião-carro de combate no campo tático tenham sido por ele lida nos trabalhos de J.F.C. Fuller sobre os "tanks" na Grande Guerra. Assim como os alemães, ele viu nos trabalhos de Fuller e na experiência da Guerra que a operação em conjunto desses dois engenhos da mecanização era essencial para se vencer um teatro de operações, seja o avião auxiliando no reconhecimento e na comunicação como no ataque de bombardeio tático. Mais ainda, José Pessôa também viu o avião como veiculo de reabastecimento para os tanques, função que seria largamente utilizada pelos alemães na Segunda Guerra Mundial[25].

No mais, José Pessôa pôde perceber a importância de se manter um ataque blindado (apenas com tanques) que fosse capaz de atingir profundamente as linhas inimigas, causando confusão e desordem. Futuramente essa seria a tática aplicada pela blitzkrieg para vencer na Europa a partir de 1939; não querendo dizer ele pudesse antever a tática da Blitzkrieg[26]Alemã.

A respeito do fim que teve a mecanização após 1923, José Pessôa relata em sua autobiografia, em carta escrita por ele em 28 de maio de 1948:

> A propósito da motomecanização não me parece que a nossa siga um roteiro certo. Infelizmente já a vemos (a arma blindada) com os mesmos defeitos e hábitos das nossas velhas armas vivendo desaparelhadas e insuficientes. Ilogicamente começamos por onde os outros (as grandes potências), possuidores de larga experiência e grandes exércitos, terminaram: a Divisão Blindada. É um órgão inadequado aos exércitos pobres, de aquisição custosa, difícil manutenção e cheia de dificuldades. (...) Todavia, há 28 anos, quando começamos nossa mecanização, o objetivo foi, de acordo com os ensinamentos da primeira Grande Guerra, um engenho de acompanhamento da infantaria, o qual pela proteção, menor visibilidade e deslocamento de 8 km/h, sobrepujava a velocidade da Infantaria...Naquela ocasião, já prevendo o progresso que teria os engenhos blindados, pedimos uma organização compatível com um batalhão de divisão de infantaria, e um centro de estudos e treinamento para formação de quadros de especialistas; o mais seria esperar pela evolução do material (os carros de combate).(Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

---

[25] Cavalcanti de Albuquerque, José Pessoa. *Os Tanks na Guerra Européia*, Albuquerque e Neves, 1921, pg. 179.

[26] E não poderia com os modelos existentes em 1921, mas talvez sim, se ele ainda estivesse na arma blindada em 1934, quando se deu o exercício do Brigadeiro Percy Hobart, do Royal Tank Regiment, sobre uso de infantaria motorizada, blindados e aviões para se fazer um ataque em profundidade, idéias de Basil Liddell Hart.

Ao terminar, José Pessôa pede ao responsável pela mecanização do Exército Brasileiro um cuidado:

> Devemos ter cuidados especiais com a motomecanização destinada a jogar, se for desgraçadamente necessário, um papel predominante nos nossos teatros de operação do sul e do oeste. (Cavalcanti de Albuquerque, CPDoc-FGV)

Para terminar esse capitulo, fica a observação de que José Pessôa, como capitão comandante da Companhia de Carros de Assalto (posteriormente mudado para Carros de Combate), pode ser considerado como um soldado que viu seu dever cumprido. Seu conhecimento sobre o que comandaria, buscado com esmero; a noção de conhecer mesmo as peças em miúdos de seus carros; o trato com os oficiais comandados, o cuidado com os praças e o aquartelamento de sua unidade; a luta por manter a ordem independente da situação em que se encontrasse seu pessoal (as dificuldades que seu próprio Exército lhe causava, devido ao descaso, principalmente do poder publico); todas essas qualidades devem ser levadas em conta para avaliar seu período no comando desta unidade.

Ficam para a conclusão pontos que passaram enquanto se correu os relatos da passagem de José Pessôa pela mecanização; pontos que foram mais levados em conta na concepção de seu trabalho que durante sua construção.

4-CONCLUSÃO:

Como disse uma vez o professor Expedito Carlos Stephani Bastos (Professor e Pesquisador de assuntos militares da Universidade Federal de Juiz de Fora, numa conversa por e-mail com este autor), os militares Brasileiros nunca entenderam bem o papel do carro de combate.

Apenas através da construção deste trabalho sobre a unidade pioneira dos carros de combate no Brasil, é que se pôde perceber o sentido desse comentário. Mesmo o próprio José Pessôa, já décadas depois, fez um comentário alusivo a isso.

Não havia sentido quanto ao emprego do carro de combate no Brasil, em 1920. Era realmente um engenho de guerra caro, custoso e estranho a um Exército ainda muito precário, em matéria de materiais, espaço físico preparado (poucos quartéis e depósitos), indústria de defesa inexistente; o comando do Exército ainda era de lenta percepção das suas necessidades; a instrução do oficial era fraca, embora tivesse já muitas reformas em andamento a esse respeito. O carro de combate no Brasil em 1920 era algo anacrônico ao seu Exército, e pode-se dizer que aqueles que tiveram com ele contato, incluindo seu comandante, se tornaram anacrônicos.

Embora hoje não haja essa analogia, carece-se ainda encontrar o papel do carro de combate no Brasil, não quanto ao seu uso tático, mas quanto ao seu emprego, sua utilidade estratégica,

principalmente em época em que se voltam os olhos do pessoal da área de defesa do país em direção a um teatro que lhe é impróprio: a Amazônia.

Este trabalho deixa alguns pontos que não puderam ser explorados, devido em parte à falta de tempo, e à distancia que se daria em relação ao tema caso quisesse aprofundar-me neles.

Um dos pontos é em relação à história militar brasileira. José Murilo de Carvalho diz que há certo distanciamento dos civis quanto a estudos militares, em especial se o assunto não tem relação direta a um tema político. Esse abismo tem tido pontes construídas pelos dois lados, civis e militares, com vistas a fazer a ligação entre essas duas partes, tão necessárias ao estudo estratégicos e defesa do país (Carvalho, 2005, parte III, cap.2).

Outro ponto que este estudo procurou mostrar foi em relação à compra de equipamento de defesa em país estrangeiro. Isto é algo que tem se buscado reduzir na política de defesa atual, pois já tinha se tornado costume em algumas áreas de nossas Forças Armadas. Este trabalho apresentou um relato sobre a aquisição de um material de defesa; não entrou em termos de economia, mas mostrou as dificuldades ocorridas à época, em relação à fé do vendedor do produto (que buscava um meio de reduzir seus gastos com a guerra recém-finda) como também do comprador (custou aos nossos oficiais ver a utilidade daqueles carros, e mesmo assim, sua utilização foi mínima). Se história é ensinar exemplos passados para melhor percebermos o presente e mais ainda agir melhor no futuro, o exemplo dado pode ser de alguma valia[27].

Faltam ainda estudos - e isto foi o que mais problemas causou – a respeito de aquisição de material por parte do Exército Brasileiro. Estudos publicados, porque muito se achou principalmente entre as monografias da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME). Falta o ponto de vista histórico nesse tema, em especial no período entre 1900 e 1945.

A missão Aché foi uma verdadeira tentação ao desvio do tema deste trabalho, visto ser tão pouco o que achei em relação a ela. Esta missão militar, da qual participaram alguns oficiais que teriam influência no Exército nos anos seguintes, carece de estudos tanto em relação ao seu envio, suas funções, sua posição, que talvez se encontrem em arquivos localizados aqui no Brasil.

Ainda mais interessante na missão Aché é saber que alguns de seus membros tomaram parte na luta no Exército francês na primeira Guerra Mundial, e da qual não há relatos maiores exceto algumas reminiscências. Uma busca a arquivos na França em relação a este tema se faria futuramente necessária. Como havia escrito antes, isto se distanciava do meu tema[28].

Um último ponto tratado neste trabalho foi com relação a alguns mitos criados sobre José Pessôa em relação a sua função

---

[27] Temos hoje, por exemplo, o Projeto F-X, da Aeronáutica, que serve para a compra de um caça de ultima geração.

[28] Além de José Pessôa, outros Oficiais Brasileiros estiveram a serviço da França, em combate. Não vi menção sobre eles, além de seus nomes e a organização militar a que foram destinados. Até onde sei, todos retornaram com vida.

como criador das unidades blindadas no Brasil. Ele realmente provou entender do assunto, saber da necessidade de se modernizar a visão do Exército de sua época, mas não tinha como – mais por sua patente que por sua vontade – imbuir no espírito dos seus companheiros de arma este gosto que ele teve sobre os carros de combate. Ele iniciou bem um trabalho – a mecanização – que foi deixada de lado assim que ele partiu de seu comando[29].

Pecou este trabalho em relação a descrição de alguns detalhes técnicos em relação aos tanques; também quanto ao desenrolar histórico da primeira Guerra Mundial, e em relação a relatos ocorridos durante o período relatado da Republica Velha. Admito isto, mas procurei citar o suficiente para não deixar os leitores de fora do contexto histórico do tema, e apenas me demorei mais quando o assunto teria maior importância posterior. Evitei também expor relatos sobre a vida de José Pessôa que não tivessem relação com o tema; isto foi em parte devido ao distanciamento que seria dado quanto ao tema, e devido a muitas considerações feitas sobre ele terem origem na Caserna, sendo de certa dúvida quanto à sua veracidade.

Agradecimentos aos que até aqui vieram.

[29] Posteriormente, faria melhor: Coronel teria sob seu comando a Escola de Realengo, reformando seu ensino completamente, principalmente no tocante à tradição. José Pessoa mais tarde talvez percebesse que a grande falha de seu tempo foi a instrução militar produzir poucos resultados por ser uma instrução fraca. Suas reformas quanto ao ensino militar profissional (do oficial), e a idealização da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) seriam a grande obra de sua vida.