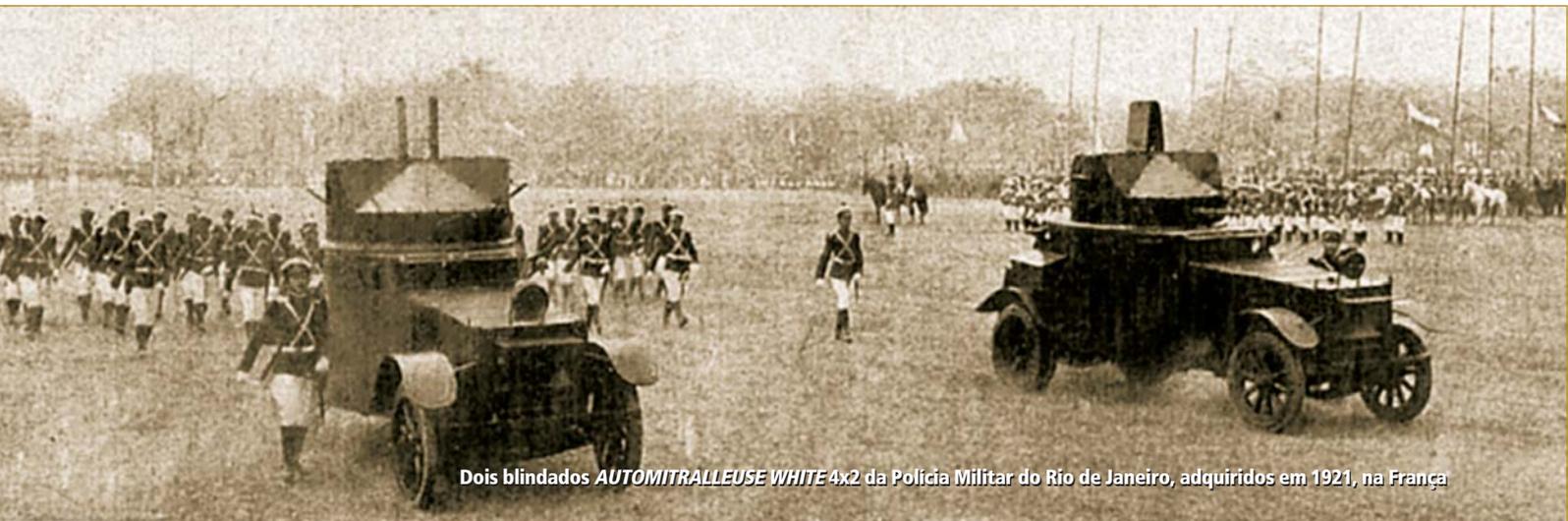


Uma realidade brasileira

Produção de blindados nas décadas de 1920 a 1930



Dois blindados AUTOMITRALLEUSE WHITE 4x2 da Polícia Militar do Rio de Janeiro, adquiridos em 1921, na França

FOTO: SEÇÃO PERIÓDICOS BIBLIOTECA AUTOR

Expedito Carlos Stephani Bastos

.....

O Brasil foi pioneiro na aquisição de blindados na América Latina. Em 1921, o Exército Brasileiro adquiriu uma dúzia de carros-de-assalto *Renault FT-17*, sobre lagartas, que passaram a compor a Companhia de Carros-de-Assalto, localizada na Vila Militar, no Rio de Janeiro, então Distrito Federal.

Foi a primeira vez que essa moderna arma, surgida nos campos de batalha da frente ocidental, em plena Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918), começou a despertar as atenções não só do Exército, mas também da Polícia Militar do Rio de Janeiro, aliás, a primeira corporação a adquirir, na França, duas *Automitralleuse White 4x2*, sobre rodas, blindadas.

Nas décadas de 1920 e 1930, o País irá viver um ciclo revolucionário de grande importância para sua

história. Nessa época, se iniciaram os primeiros passos na tentativa de se produzir, em diversos pontos de nosso território, veículos blindados sobre rodas e lagartas, novidades recém-surgidas na Primeira Guerra Mundial, na qual foi decidida a luta na frente ocidental a favor dos aliados.

Praticamente, de norte a sul do Brasil, diversas foram as tentativas de se fabricar e de se utilizar veículos blindados, principalmente nos estados da Paraíba, Pernambuco, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Revolução de 1924

Com a eclosão dessa revolução, em 5 de julho de 1924, na cidade de São Paulo, que durou vinte e três dias, com a vitória das forças governistas, houve tempo suficiente para que as facções rebeldes se preocupassem com a novidade dos carros blindados, introduzidos no Brasil

há apenas três anos. Dois estranhos blindados sobre rodas foram desenvolvidos e concluídos, muito embora sem o êxito necessário, pelas tropas rebeldes no Quartel da Luz, em São Paulo, atual Quartel da ROTA.

Esses veículos foram projetados nas Oficinas Ferroviárias de São Paulo, com auxílio de estrangeiros europeus, veteranos da Primeira Guerra Mundial, portanto, familiarizados com seu emprego. Desenvolveram dois modelos: um inteiramente construído em chapas de aço, outro em madeira, experiência incomum para os padrões da época. Ambos usaram, como plataformas, chassis de caminhões ingleses *Thornycroft*.

O de chapas de aço lembrava muito uma locomotiva. Não possuía torre giratória e sua direção era do

lado esquerdo, similar a alguns veículos importados pelo Brasil. Tinha cinco seteiras de onde se poderiam disparar armas automáticas, como metralhadoras *Hotchkiss*, fuzis *Mauser* de 7mm ou *Winchester .44*, armas comuns nas forças militares de alguns países. Para



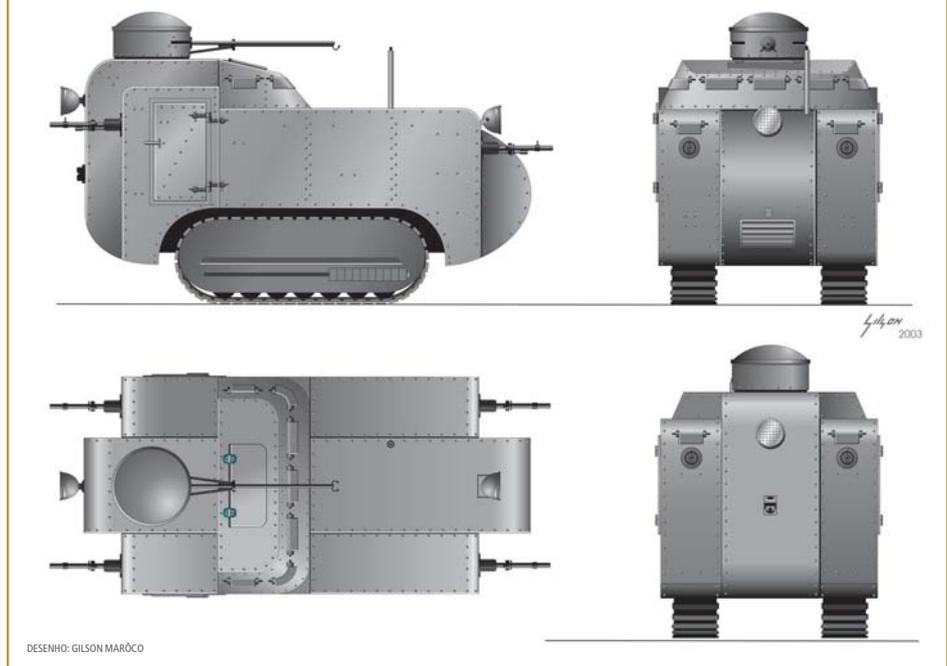
Blindado construído com chapas de aço nas Oficinas Ferroviárias de São Paulo, em 1924.

FOTO: SEÇÃO PERIÓDICOS BIBLIOTECA AUTOR

Para entrar no veículo, existia uma porta na parte traseira. Recebeu uma pintura verde com diversas inscrições na cor branca. Na frente, havia a expressão Quartel General e as iniciais F.R. (Forças Revolucionárias); no lado esquerdo, Quartel General, em cima e embaixo, Forças Revolucionárias; no lado direito, Quartel General, em cima e embaixo, São Paulo. A estrutura era toda aparafusada e rebitada, não existindo nenhuma parte soldada, e o assoalho interno, todo em madeira. Teoricamente pronto para o combate.

O de madeira era bastante peculiar, pois a blindagem consistia de duas chapas de madeira separadas por areia, uma vez que as munições das armas de fogo utilizadas na época eram de pequeno calibre. Dessa forma, o projétil, mesmo atravessando a primeira chapa, alojava-se na areia, sem atingir a segunda. Ele diferia em concepção e estilo do primeiro modelo porque possuía uma torre, embora fixa, de onde se poderia disparar uma metralhadora *Hotchkiss* de 7mm. O campo de visão era muito reduzido, por haver abertura somente em sua parte frontal, sendo essa a única possibilidade de

Blindado LANÇA-CHAMAS da Força Pública de São Paulo Seção de Carros-de-Assalto – 1931.



DESENHO: GILSON MAROCCO

visualização para motorista e atirador. Em virtude da pouca ventilação, o interior deveria ser uma verdadeira sauna para seus tripulantes.

Ambos os veículos foram concluídos. No entanto, pelo excessivo peso das estruturas blindadas, não conseguiam se locomover e ficaram estacionados no pátio interno do Quartel da Luz. Foram, então, apreendidos pelas forças governistas, que ocuparam aquela cidade nos momentos finais da revolução.

A primeira tentativa de se produzir blindados no País terminou de forma pouco convencional para os padrões da época, pois o improvisado foi maior do que o conhecimento de semelhantes veículos de outras nações. Estes poderiam ter servido de fonte inspiradora para o projeto.

Ironicamente, os únicos carros-de-assalto que operaram com sucesso nessa revolução foram os oito *Renault FT-17*, da Companhia de Carros-de-Assalto, que ocuparam a cidade de São Paulo após a vitória



FOTOS: SEÇÃO PERIÓDICOS BIBLIOTECA UFRJ

tica com a obtenção de relativo sucesso nas revoluções seguintes. Nelas foram utilizados automóveis de passeio, caminhões, tratores agrícolas, de forma muito mais eficaz.

Revolução de 1930

A Revolução de 1930 foi um marco importante para o Brasil, com a inserção do País no século XX. Na época, fabricaram-se e desenvolveram-se blindados

em diversas oficinas ferroviárias, metalúrgicas e em estaleiros, utilizando-se chassis de caminhões, automóveis e tratores agrícolas sobre rodas e lagartas. Estes foram amplamente empregados, com sucesso, pelas forças revolucionárias, em diversos pontos do território nacional.

Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, depois de conflagração iniciada em 3 de outubro e terminada em 3 de novembro,

em curto espaço de tempo, foi possível se produzir diversos modelos de veículos blindados.

Nessa época, muitos estados possuíam forças militares, denominadas forças públicas, muito bem equipadas, iguais ou superiores às do Exército. Algumas delas chegaram a possuir artilharia, aviação e unidades de



sobre os revoltosos. Destes, seis “fizeram calar” dois canhões, depois de encarniçada luta, sob o comando do Capitão Newton Cavalcanti, comandante da companhia, que conseguiu destruir e aprisionar a bateria rebelde.

Infeliz, mas foi muito importante essa iniciativa, porque abriu caminho para tentativas postas em prá-

carros-de-assalto. Importaram, inclusive, equipamentos militares modernos e participaram de missões de instrução no exterior, similar à Missão Militar Francesa, contratada, em 1922, para modernizar o Exército Brasileiro. Na década de 1960, transformaram-se em polícias militares estaduais.

Outro fator que auxiliou a construção de blindados foi o grande número de imigrantes, oriundos de diversos países, principalmente da Europa, que vieram para o Brasil, logo após a Primeira Guerra Mundial, com a experiência necessária no emprego e, de certa forma, na adaptação de veículos civis para fins militares e com conhecimento nos trabalhos de blindagem.

Veículos automotores eram novidades no País. O Exército passou a utilizá-los na década de 1920, importando-os dos Estados Unidos e da Europa, e eles serão responsáveis pela motomecanização em suas fileiras.



O blindado **MINAS GERAES**, ainda sem o nome, nos Estaleiros Alcaraz & Cia de Porto Alegre, já devidamente camuflado em verde e cinza.

Pode-se dizer que, no campo militar, a Revolução de 1930 provocou um gradual desengajamento da França e uma aproximação maior com os Estados Unidos. Os revolucionários eram hostis à Missão Militar Francesa, mas julgavam que a inércia institucional era tamanha que não poderiam dispensá-la imediatamente, tanto que ela perdurará até 1940. Na época, nem alemães nem americanos ofereceram uma alternativa

viável. Esta somente iria surgir quando os Estados Unidos entraram na Segunda Guerra Mundial, em 1941.

No Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, os Estaleiros Alcaraz & Cia Ltda produziram três blindados sobre lagartas. Dois foram montados sobre rodas de ferro, invertidas, em tratores agrícolas, provavelmente *Fordson*, por serem muito comercializados no País. As maiores localizavam-se na frente e as menores, atrás. Receberam, também, uma lagarta metálica que unia os dois conjuntos, facilitando assim a locomoção em terrenos variados. O terceiro foi desenvolvido sobre um trator de esteiras (lagartas), denominado *Best 60*, muito comum no Brasil. Esses foram os primeiros blindados sobre lagartas aqui construídos.

Devidamente camuflados de verde e cinza claro, nos padrões da Primeira Guerra Mundial, receberam os nomes de *Minas Geraes*, *Parayba* e *Rio Grande do Sul* e foram transportados de trem até a capital do País, então no Rio de Janeiro, e expostos no Campo de Santana, após a vitória dos revoltosos, como símbolo de “NOSSA INDÚSTRIA BÉLLICA”, conforme retratou o jornal *A Noite Ilustrada*, de 24 de junho de 1931, na página 7, no qual, abaixo da foto, pôde-se ler: “A Revolução teve a virtude de nos revelar a capacidade de nossa indústria bélica. Provou que nós nada fazemos porque não queremos. Emquanto Minas Gerais fabricava armas e as respectivas munições, o Rio Grande do Sul lançava no campo da luta os três “tanks”, “Parayba”, “Rio Grande do Sul” e “Minas Geraes”, de que damos photographia, e que, segundo os technicos, são de grande eficiencia.”

De fato, pelo menos um deles, o *Minas Geraes*, foi empregado em operação para a tomada de Belo Horizonte, onde apareceu deslocando-se, acompanhado de tropas pelas ruas.

Em Minas Gerais, diversas cidades, como Belo Horizonte, Uberaba e Palmyra, atual Santos Dumont, também construíram veículos blindados.

Em Belo Horizonte, foi construído um blindado recoberto com chapas de aço, sobre rodas, utilizando-se

um chassi de caminhão *Ford*. Recebeu a designação de *Carangola*, provavelmente em homenagem à cidade mineira de mesmo nome. Podia transportar em sua grande parte traseira, em formato de baú, 2 tripulantes e 13 soldados totalmente equipados. Estes poderiam disparar seus fuzis *Mauser* de 7mm ou *Winchester* .44 do interior do veículo, por meio de diversas seteiras existentes ao redor. Possuía uma grande porta traseira por onde se tinha acesso a seu interior. Na verdade, parecia estar mais destinada a transportar tropas do que a servir de veículo de combate. Foi empregado na tomada das cidades mineiras de Itaocara e Batatal.

Em Uberaba, foi construído um blindado sobre rodas, utilizando-se o chassi de um caminhão inglês *Tornycroft* 1926, de pneus de borracha maciços, que muito lembrava os blindados ingleses da Primeira Guerra Mundial. Era dotado de uma torre fixa com aberturas, de onde se podia disparar até uma metralhadora *Hotchkiss* 7mm.

Em Palmyra, foi construído um blindado sobre rodas nas oficinas ferroviárias, sob supervisão de técnicos e engenheiros alemães. Utilizaram o chassi de um veículo de passeio *Chevrolet*, cujo projeto, embora muito rudimentar, foi baseado no simulacro de um blindado de treinamento, utilizado e montado pelo *Reichswehr* alemão sobre um veículo civil *Adler Standard* 6, produzido no início de 1930.

No Brasil, foi empregado em combate na tomada da Fazenda da Remonta, pertencente ao Exército, em Juiz de Fora. Tornou-se de grande valia, pois apoiou as tropas oriundas de Barbacena. Foi exposto em frente à concessionária *Chevrolet – T. Ciampi & Filho* –,

para se comemorar a vitória. Mais tarde, foi totalmente desmontado na Mecânica Progresso.

Nos estados do Nordeste, Pernambuco e Paraíba, também foram utilizados blindados estrangeiros e de construção local.

Nos Estados Unidos, a *Mack International Motor Truck Company* construiu blindados *Mack* sobre chassi

de caminhão *Mack* 1928 AB de 1 ½ toneladas.

Eram utilizados pela polícia de Nova York para conter distúrbios de rua.

Em Recife, ocorreu um confronto envolvendo dois desses blindados, comprados, em 1928, pela Força Pública de Pernambuco e pertencentes à seção de carros blindados.

Os revoltosos haviam tomado um depósito de armas do Exército. Seis

soldados, instalados na parte traseira do blindado, e dois, o motorista e o chefe do carro, na dianteira, foram enviados para retomarem o depósito. No entanto, quando se aproximavam do local, houve interceptação por tiros de fuzis *Mauser* de 7mm, que perfuraram toda a blindagem e mataram diversos de seus ocupantes. O veículo era resistente a apenas tiros de munição .45, na época, muito comum nos EUA, sendo muito utilizada por *gangsters* e por cidadãos norte-americanos.

O fato de terem sido usados de forma indevida e contra um armamento superior tornou-os vulneráveis. Na época, achavam que não eram blindados. Na verdade, utilizaram carros de polícia levemente blindados, como se fossem capazes de atuar como veículos puramente militares.

Em Campina Grande, na Paraíba, foi construído um blindado de grandes dimensões sobre um chassi de caminhão, provavelmente um GMC. Possuía couraça





Blindado construído em Uberaba-MG, sobre chassi de caminhão *Tornycroft* inglês.

FOTOS: SEÇÃO PERIÓDICOS BIBLIOTECA AUTOR

rou no Sul de Minas, em Passa-Quatro, onde foi empregado pelo 8º RAM. Montado sobre um vagão ferroviário, funcionava como um trem blindado, com uma casamata de dormentes de madeira. O carro dava proteção à via férrea.

Revolução Constitucionalista de 1932

A tensão resultante da Revolução de 1930 e suas conseqüências conduziram, em julho de 1932, a uma rebelião em larga escala em São Paulo, que durou três meses, com a participação de oficiais trei-

toda arredondada, diversas seteiras nas laterais e uma grande porta central na parte traseira.

Terminada a Revolução de 1930, os blindados sobre rodas e lagartas, construídos em diversas partes do País, foram esquecidos. Eles não despertaram maior interesse para o Exército, que preferiu manter seus carros-de-assalto *Renault FT-17*. Poucos subsistiram e pelo menos um deles, o fabricado em Porto Alegre e denominado *Minas Geraes*, irá participar, nas mãos do Exército, da Revolução Constitucionalista de 1932. Ope-

nados por alemães e franceses em ambos os lados. A revolução revelou as deficiências do Exército na preparação para o combate. A crítica de Tasso Fragoso, formulada quatro anos antes, de que a Divisão de Infantaria era pesada demais e impossibilitada de manobrar, demonstrou-se correta. A Companhia de Carros-de-Assalto, que poderia ter aberto brechas rapidamente nas linhas paulistas, fora extinta em fevereiro de 1932, pois os blindados franceses apresentavam tantos defeitos que se tornaram indisponíveis. Foram, então, reformados às pressas nas Oficinas Ferroviárias de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro. Havia, também, precariedade no sistema de suprimento do Exército, e a crucial importância da aviação tinha sido amplamente demonstrada, tanto que será empregada em larga escala, por ambos os lados, principalmente para ataque ao solo e bombardeiro.

São Paulo possuía poucos recursos para levar adiante essa revolução. Foi obrigado a recorrer a seu parque industrial e, com tenacidade e imaginação, conseguiu façanhas quase impossíveis. Produziu uniformes, capacetes de aço, munições, armamentos leves e pesados, granadas, morteiros, máscaras contra gases,



Blindado construído em Palmyra-MG, exposto em frente da agência da *Chevrolet*, em Juiz de Fora.



Blindado MACK, depois de imobilizado por tiros de fuzil dos revoltosos, em Recife-PE.

instrumentos óticos, material de saúde, rações enlatadas e veículos blindados sobre rodas e lagartas, além de trens e lanchas. Inovaram no campo das operações psicológicas, empregando amplamente o rádio, para difusão da propaganda.

Outro agravante foi o fato de não contar com aliados de vulto. Havia também sido privado de sua artilharia, aviação e outros equipamentos bélicos, pois estes foram confiscados pelo Governo Provisório, logo após a Revolução de 1930.

A utilização de veículos blindados pelos paulistas foi assim descrita pelo Coronel Herculano de Carvalho e Silva, comandante da Força Pública de São Paulo durante a Revolução Constitucionalista de 1932, cuja transcrição consta de suas memórias: “Depois das bombardas e das granadas, na ordem de serviços prestados vêm os carros-de-assalto, os trens, as lanchas e automóveis blindados. Não consegui, a nossa engenharia, propriamente fazer tanques, de difícil mecanofatura, mormente pelo material que exige, pela complicada engrenagem que requer. Substituíu-o o auto blindado.

Dos carros-de-assalto, os que provaram melhor na campanha Constitucionalista foram os trens com

blindagem: a locomotiva, o tender e o vagão. Simples a blindagem: dormentes de faveiro superpostos e, a revesti-los, uma chapa de aço. As partes onde não se fosse possível o revestimento eram cobertas por uma outra chapa de aço mais grossa e resistente a tiro direto de fuzil. Depois a decoração, a camuflagem: as cores da terra, do céu e das folhagens, para confundir o novo engenho de guerra com a própria natureza bruta, e não ser percebidos dos contrários.

Por dentro, em torre giratória, na parte dianteira, traseira e laterais do vagão, as armas automáticas, as metralhadoras. Operadores – o que as armas exigem. A entrada, por baixo, no leito da estrada; e para comunicação entre o vagão e a locomotiva – ordens de parar, avançar, de retroceder – um telefone de campanha. Como respiradouros existiam duas ou três vi-seiras, e só.

Pronto para entrar em ação, o trem blindado. Os operadores, nus da cintura para cima, tal o calor que



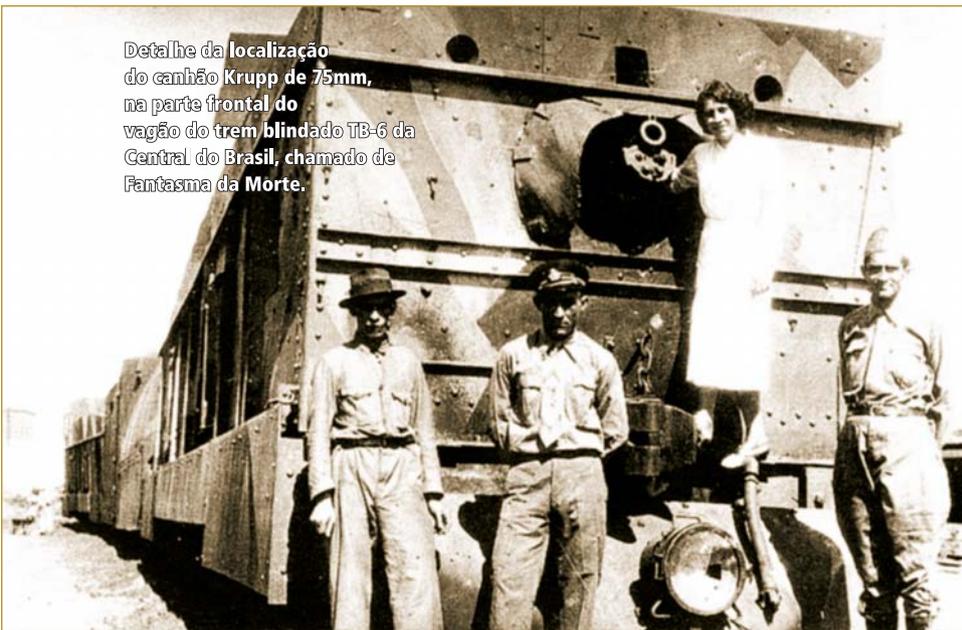
Blindado construído em Campina Grande-PB, sobre chassi de caminhão.

ali dentro se verifica, naquele recinto inteiramente fechado e invulnerável às balas de fuzis. Para danificá-lo somente as granadas de canhão, que o visavam sempre, mas que poucas vezes logravam acertar o alvo. O trem blindado, como os demais carros-de-assalto, era

uma fornalha viva. Os atiradores, sem querer, sujeitavam-se a uma tatuagem num dos braços, queimado continuamente pelas cápsulas deflagradas das metralhadoras, que saltavam, e os apanhavam de raspão. Interessante: de metálico que é o ruído dos tiros das

do por meio de calços especiais, que evitavam seu deslocamento e recuo durante o disparo. Essa abertura era também protegida por um dispositivo semelhante às seteiras, utilizadas para disparar as metralhadoras *Hotchkiss* de 7mm. Acima, existia um pequeno orifício utilizado para observação. Alguns modelos possuíam torre giratória nas extremidades do vagão.

Detalhe da localização do canhão Krupp de 75mm, na parte frontal do vagão do trem blindado TB-6 da Central do Brasil, chamado de Fantasma da Morte.



FOTOS: SEÇÃO PERIÓDICOS BIBLIOTECA/ATOR

armas automáticas, nos carros de assalto tornavam-se surdos, facilmente distintos à distância.”

Durante essa revolução, foram construídos seis trens blindados, TB, denominados TB-1 a TB-6, nas oficinas ferroviárias, sob a orientação da Escola Politécnica Paulista. Existiam, com bitola estreita, na Estrada de Ferro Sorocabana e na Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e, com bitola larga, na Central do Brasil. A concepção empregada em sua construção foi idealizada por um francês, M. Clément de Baujaneau, que vivia no Brasil.

Normalmente, o trem blindado era composto de uma locomotiva entre dois vagões, além de uma prancha, na frente, para se verificar o estado da linha. Na parte anterior do primeiro carro, ao centro, havia uma abertura maior, dando saída à boca de uma peça *Krupp* ou *Schneider* de 75mm, que se manobrava de dentro e ocupava toda a parte frontal do carro, permitindo apenas a circulação lateral. Era manejado à vontade e fixa-

A equipagem de um trem blindado era composta por 3 mecânicos e 15 homens por vagão. Toda a iluminação provinha de eletricidade gerada na própria locomotiva, na qual se achava o comutador.

Em relação aos carros-de-assalto sobre rodas, aproveitavam-se chassis de automóveis e caminhões *Ford*, *Chevrolet*, *Mac Coorning Deering*, principalmente, sendo que a maioria deles foi construída nas Fundições e Oficinas Gerais Viúva Craig & Cia Ltda e J. Martin & Cia Ltda, na cidade de São Paulo, sob a supervisão técnica do Engenheiro Francisco de Sales Vicente de Azevedo e amigos da Escola Politécnica, na qual lecionavam. Ao todo foram fabricados seis veículos que receberam as designações de FS-1 a FS-5 e F-8, em homenagem a seu criador. Esses veículos possuíam particularidades interessantes. Em razão da escassez de chapas de



Auto blindado FS-2, construído sobre chassi de automóvel.

ação mais grossas para sua confecção, resolveram o impasse usando duas chapas mais finas de 11 ou 12mm de espessura com recheio de lã de carneiro. Caso o projétil atravessasse a primeira não alcançaria a segunda. Dispunha, também, de suspensão reforçada, principalmente os feixes de molas, para suportarem o peso da blindagem.

Foram empregados nas diversas frentes em que lutavam os revolucionários, nas divisas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná. A maioria conduzia quatro homens, mas um deles, o FS-8, podia transportar oito. Parecia muito mais um transporte de tropas do que um veículo meramente de reconhecimento. Operou no Vale do Paraíba e ostentava uma pintura verde, embora a maioria fosse camuflada, no padrão francês da Primeira Guerra Mundial, nas cores marrom, verde e azul-claro, com divisões entre as cores, por meio de uma linha preta. Quatro possuíam torres giratórias de onde se podia disparar uma metralhadora ou um fuzil metralhador *Hotchkiss* de 7mm. Foram empregados como blindados de apoio à infantaria, reconhecimento, exploração e apoio na retração das forças constitucionais, na fase final daquela revolução. Um deles deu cobertura para a retirada de um dos trens blindados.

Vale ainda mencionar que houve uma correspondência encaminhada pelo Quartel-General das Forças Revolucionárias do Setor Sul, em 23 de setembro de 1932, versando sobre sugestões apresentadas pelo engenheiro-chefe das oficinas mecânicas do Quartel-General, em Itapetininga, datada de 21 de setembro daquele ano. O documento tratava de modificações a serem introduzidas nos carros blindados. Mui-

tas eram pertinentes, como melhoramentos na calefação dos assoalhos de madeira, para se evitar entrada de poeira, aumento na altura do compartimento do motorista, rebaixamento da borda inferior lateral da blindagem, colocação de uma alavanca que permitisse se levantar parcialmente a tampa do cofre do motor e facilitar a ventilação, reforço e alongamento da chapa de proteção ao diferencial traseiro, instalação de um gancho para reboque, em sua parte frontal e, por fim, realização de uma abertura na parede posterior do cofre do motor, para, mesmo em combate, se poder



Vista lateral esquerda e traseira do blindado FS-8, que podia transportar até oito soldados. Nota-se a única porta de acesso ao seu interior.

realizar alguma pequena verificação de componentes vitais de seu funcionamento. Muitos desses itens foram atendidos.

Também foram blindados, para a Guarda Civil do Estado de São Paulo, dois tratores agrícolas *Fordson* F 1922, modelo muito popular no Brasil e um dos mais produzidos e comercializados pela *Ford Motor Company*.

Os tratores, designados FS-6 e FS-7, recobertos por chapas de aço rebitado, formavam um grande caixotão. Era armado com quatro metralhadoras *Hotchkiss* de 7mm, e suas rodas confeccionadas em ferro fundido, sem borracha. As dianteiras receberam uma blinda-

gem extra, para proteger seus raios. Dispunha, no teto, de uma pequena torre para ventilação. O assoalho era todo em madeira, e a única entrada se situava na parte traseira. Possuía mais limitações do que o trator convencional, entre elas a baixa velocidade, pois o veículo sem blindagem alcançava 10,9km/h, embora tenha sido desenvolvido para apoiar a infantaria. A partida era realizada manualmente, por manivela, e a ignição acionada por magnetos. Na parte dianteira, existia uma escotilha, que auxiliava a ventilação do radiador, podendo permanecer aberta quando não estava em com-

tas, que foram chamados de “*Tanks Paulistas*”, utilizando-se de tratores agrícolas *Caterpillar*, que variavam entre 8 e 14 toneladas. Dois deles eram operacionais, e o maior, e mais pesado, não ficou pronto para ser usado durante a revolução.

Um bizarro blindado de lagarta, todo cinza, pesando oito toneladas, se posicionou próximo na entrada de uma ponte na região de Cruzeiro, em São Paulo. Esta era de madeira e, em razão do peso do carro, tornava-se impossível transpô-la. Juntos ao blindado havia soldados paulistas revolucionários, armados de

fuzis e metralhadoras pesadas. Do outro lado do rio, se posicionavam tropas do Governo Federal, que tentavam ocupar essa estratégica ponte. Durante o avanço, o blindado colocou-se na extremidade dela, “cuspidando” fogo e disparando suas duas metralhadoras frontais. A ação causou pânico na tropa invasora, que, imediatamente, bateu em retirada, pois os soldados o viam como algo demoníaco, principalmente nos combates noturnos.

O blindado em questão fora concebido um ano antes da revo-

lução, quando a Força Pública de São Paulo criou uma seção de carros-de-assalto. Foi o primeiro veículo a ela incorporado. Possuía lagartas e era o único construído sobre chassi de trator agrícola *Caterpillar* da série *Twenthy Two*, muito comum no Brasil dos anos 30. Foi desenvolvido pelo Tenente Dr. Reynaldo Ramos de Saldanha da Gama, com o apoio da Escola Politécnica. Era construído em chapa de aço rebitada, com torre giratória, armado com um lança-chamas cujo lançamento atingia cem metros de distância. Ao redor de seu casco, havia quatro metralhadoras *Hotchkiss* de 7mm. Possuía uma aparência estranha em relação aos que já haviam sido produzidos em outros países. O carro era lento, com baixo



Trator Fordson modelo F 1922, blindado da Guarda Civil de São Paulo.

FOTO: SEÇÃO PERIODICOS BIBLIOTECA AUTOR

bate. Para manutenção do motor, existiam duas escotilhas laterais, que permitiam o acesso direto e, ao longo de todo o compartimento, havia uma chapa de aço mais alta, que propiciava a ventilação constante do motor, mesmo com as escotilhas fechadas. O veículo não era confortável, pois exigia uma tripulação mínima de cinco pessoas, tornando-o um forno ambulante.

Eles empolgavam a população paulista em desfiles pelas ruas da capital, principalmente no 7 de Setembro, pois, na realidade, representavam muito mais pelo poder psicológico do que pela praticidade. Era todo camuflado nos tons de cinza e verde, impressionantes. Também se produziu três blindados sobre lagar-

centro de gravidade, pouca mobilidade em terreno acidentado, impressionando muito mais por seu aspecto do que pela eficácia. No interior, acomodavam-se seis pessoas, o motorista e cinco artilheiros, tornando-o bastante desconfortável. A blindagem resistia a tiros de armas leves. Em distâncias mais longas, realizava-se o transporte sobre a carroceria de um caminhão. Era equipada com dois holofotes, um na dianteira e outro na traseira, o que possibilitava ações noturnas.

Vale ainda registrar a construção de quatro lanchas blindadas. Duas ficaram prontas para serem utilizadas na malha fluvial que corta o Estado de São Paulo, principalmente o Rio Grande, Paranapanema e Paraíba, com capacidade para sete tripulantes e armada com uma metralhadora *Hotchkiss* e mais quatro fuzis *Mauser*, todos no calibre de 7mm.

A revolução mostrou a importância desses engenhos.

A maioria deles foi projetada com a supervisão de antigos integrantes de exércitos estrangeiros (húngaro,

alemão, inglês, norte-americano, romeno, russo etc.), fruto de suas experiências na Primeira Guerra Mundial.

As forças governistas bem como os revoltosos não souberam usar seus blindados. A variedade era muito grande e isso dificultava seu emprego, além da precariedade do apoio logístico em ambos os lados.

Seu desenvolvimento, construção e importância para o futuro não foram bem assimilados pelos vencedores em todas as três revoluções que, em vez de estudá-los e verificar sua viabilidade, simplesmente os destruíram, pois a ortodoxia dos cavalarianos, que não acreditavam que seus cavalos pudessem ser substituídos por engenhos de tal natureza, protelou por mais alguns anos a mudança no seio do Exército Brasileiro.

Após a vitória do Governo sobre os constitucionistas, a Força Pública de São Paulo foi mantida e, como forma de se evitar problemas futuros, criou-se uma Polícia Especial para a manutenção da ordem. Quando a Polícia Civil e a Força Pública tornavam-se insuficien-

Uma das lanchas blindadas, construída durante a Revolução de 1932, em São Paulo.



tes para manter a ordem, aquela entrava em ação. Suas unidades foram equipadas com pistolas *Mauser* e metralhadoras *Schmeisser* alemãs, veículos blindados *Wilton-Fijenoord* holandeses e motocicletas blindadas belgas *FN M86*, produzidas pela firma belga *FN de Herstal*.

A Polícia Especial possuía uma Divisão de Carros Blindados com uma seção de carros-de-assalto, composta por dois caminhões blindados *Wilton-Fijenoord* para



O blindado lança-chamas, sendo testado em Lorena-SP. Construído em 1931, para equipar a Seção de Carros-de-Assalto da Força Pública paulista.

FOTOS: SEÇÃO PERIFÉRICOS BIBLIOTECA AUTOR

transporte de tropas, construídos pela *Dutch Shipbuilding Company Wilton-Fijenoord*, sobre chassi de caminhão *Ford*, com capacidade para transportar 22 homens, sendo 14 sentados e os demais em pé, além do motorista e do ajudante. Esses veículos possuíam uma blindagem de chapas de aço de 4mm de espessura, com diversas janelas ao redor e várias escotilhas, onde a guarnição ficava protegida de projetis de armas de pequeno calibre e pronta para repelir o inimigo do interior do veículo. Estavam em condições também de realizar o desembarque de tropa para imediata ação contra manifestantes. Os veículos, similares aos utilizados pelas polícias militares atuais, foram desenvolvidos para conter distúrbios urbanos. Eram dotados de um motor *Ford* de oito cilindros, à gasolina, e pneus à prova de balas.

Dos três veículos blindados, modelo *Wilton-Fijenoord Police Car*, construídos em 1933, na Holanda, dois foram adquiridos pelo Brasil. Inicialmente, o carro foi desenvolvido para atender às necessidades das colônias daquele país e montado em chassi de caminhão alemão

Krupp Protze L2H43 6x6, com modificações feitas pelo fabricante. Sobre ele, foi construída uma estrutura blindada de concepção bastante arrojada para a época, com chapas de aço de espessura de 3 a 10mm. Dotado de excelentes ângulos balísticos, com torre giratória de 360°, e armado com três metralhadoras: uma na torre, outra na parte traseira e a terceira na parte dianteira do veículo, com diversas escotilhas para observação. Possuía, ainda, um ventilador elétrico para a extração de gases por ocasião do disparo das armas. Caso os manifestantes tentassem virar o blindado, ele soltava descargas elétricas em quem os tocasse.

Em fevereiro de 1935, esses dois veículos foram vendidos ao Governo brasileiro e, em 1936, incorporados à Polícia Especial de São Paulo, com modificações importantes. No local das três metralhadoras foi instalado um dispositivo que disparava gás lacrimogêneo ou chamas sobre os oponentes. Os blindados eram, também, dotados de pneus à prova de balas.

Os blindados eram, também, dotados de pneus à prova de balas.

O desenho do *Wilton-Fijenoord Police Car* era tão revolucionário que inspirou a *Fábrica Krupp* a desenvolver um blindado similar, em 1938, denominado *Krupp Polizei-Streifenwagen*, utilizado pelas Forças Armadas alemãs durante a Segunda Guerra Mundial.

Três anos depois, o Exército Brasileiro importaria, da Itália, 23 Carros de Combate Leve *Fiat-Ansaldo CV-35 II*, formando assim a primeira subunidade mecanizada da Cavalaria brasileira – o Esquadrão de Auto-Metralhadoras de Reconhecimento –, que no ano seguinte, junto aos cinco *Renault FT-17* remanescentes seriam incorporados ao Centro de Instrução de Motorização e Mecanização (CIMM), no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, quando o Mundo já caminhava para a Segunda Guerra Mundial.



Expedito Carlos Stephani Bastos
Pesquisador de Assuntos Militares da
Universidade Federal de Juiz de Fora
defesa@ufjf.edu.br