



**Academia Militar**

**DEBATE MOTORIZAÇÃO/MECANIZAÇÃO NO EXÉRCITO  
PORTUGUÊS – DO PROJETO À PRIMEIRA UNIDADE  
MECANIZADA**

**Aspirante Oficial Aluno Cavalaria João André Fernandes Nunes**

**Orientador: Professor Catedrático António José Telo na Academia Militar**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada  
Lisboa, Julho de 2015**



**Academia Militar**

**DEBATE MOTORIZAÇÃO/MECANIZAÇÃO NO EXÉRCITO  
PORTUGUÊS – DO PROJETO À PRIMEIRA UNIDADE  
MECANIZADA**

**Aspirante Oficial Aluno Cavalaria João André Fernandes Nunes**

**Orientador: Professor Catedrático António José Telo de Academia Militar**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada  
Lisboa, Julho de 2015**

## **Dedicatória**

À minha mãe, ao meu pai e ao meu irmão  
pelo apoio, esforço, dedicação e compreensão  
que sempre mostraram.

## **Agradecimentos**

Apesar do Trabalho de Investigação Aplicada ser de natureza individual, devido à vertente académica, o mesmo não seria possível realizar sem o contributo de várias pessoas e entidades, às quais expresso o meu profundo agradecimento nesta página.

Ao meu Orientador, o Professor Doutor António José Telo pela disponibilidade, atenção e dedicação que continuamente me ofereceu no decorrer de todos os processos da investigação, pelo seu profissionalismo e extenso conhecimento científico, da visão histórica e militar, do domínio da realidade vivida em Portugal nas décadas de 30 e 40 e dos demais conceitos adotados. Sem este, não seria possível a execução deste estudo.

Ao Tenente-Coronel de Cavalaria Miguel Freire, diretor de curso da Arma de Cavalaria e do seu gabinete, pela confiança, incentivo, total disponibilidade, preocupação e exemplo profissional demonstrados no decorrer de todas as etapas da elaboração do meu trabalho de investigação aplicada.

À Sr.<sup>a</sup> D. Paula, funcionária da biblioteca da Academia Militar Sede, pela ajuda na pesquisa de fontes bibliográficas úteis para a realização deste trabalho.

Aos restantes militares e funcionários da biblioteca da Academia Militar Sede e do Destacamento da Amadora.

Aos funcionários da Biblioteca do Exército.

Ao curso de Cavalaria, por todo o tempo que passámos e vivemos juntos e nos mantivemos unidos, pois só assim conseguiremos alcançar os nossos objetivos

Ao Exército Português, mais particularmente à Academia Militar, que me acolheu e fez crescer como ser humano, pelo investimento, esforço e dedicação, por forma a garantir uma formação de excelência a todos os seus alunos.

A todas as pessoas e entidades que contribuíram direta ou indiretamente para a execução desta investigação, o meu profundo agradecimento.

Por último, mas não menos importante, à minha família, que sempre me apoiou e incentivou, pelo carinho e paciência. Sem eles tudo seria mais difícil.

## **Epígrafe**

*“Inspiremos, pois, o nosso espírito por forma que os cavaleiros do Passado, que tão corajosamente cavalgaram por perigosos atalhos, não tenham perdido o seu tempo ensinando-nos o caminho”*

(Ramos, 1940, p. 270)

## Resumo

O presente Trabalho de Investigação Aplicada está subordinado ao tema “*Debate Motorização/Mecanização no Exército Português – do projeto à primeira unidade mecanizada*”.

O tema motorização e mecanização foi ganhando importância no seio do Exército ao longo dos tempos, pois está diretamente associado à necessidade de melhorar as forças armadas para fazerem face às novas ameaças que começavam a surgir. Posto isto, esta investigação visa estudar a forma como o debate interno entre os Oficiais do Exército influenciou a constituição de uma unidade mecanizada e como se constituiu uma unidade desse género.

Os objetivos definidos ao longo do trabalho pretendem obter uma resposta para as perguntas derivadas levantadas, culminando com uma resposta à pergunta de partida.

A metodologia utilizada na elaboração deste trabalho respeitou as etapas esquematizadas por Marie-Fabienne Fortin, tendo utilizado a recolha bibliográfica para a recolha de informação.

O Trabalho de Investigação encontra-se estruturado em seis capítulos: o primeiro capítulo remete para a apresentação do trabalho; o segundo para a revisão da literatura onde mostramos a realidade mundial; o terceiro elenca a evolução do conceito de motorização e mecanização no Exército, levantando o problema de se constituir outra arma ou se estes meios ocupariam um lugar dentro da arma de cavalaria; o quarto capítulo fala da origem e constituição da primeira unidade mecanizada do país; o penúltimo capítulo demonstra o caso Espanhol, pois era o país que mais ameaçava a defesa de Portugal; por fim, são tecidas umas breves conclusões e algumas recomendações para futuras investigações nesta área.

Concluiu-se que, a discussão aparece em Portugal no final dos anos trinta, evoluindo até ao início dos anos quarenta com a criação da primeira unidade mecanizada do país. Esta unidade teria a sua sede na Amadora. Alguns dos Oficiais portugueses tiveram grande influência neste sentido, pois argumentavam e davam soluções aos entraves que eram colocados às unidades deste género.

**Palavras-chave: Motorização; Mecanização; Debate; Cavalaria**

## **Abstract**

The Applied Research Work is entitled "Debate motorization / mechanization in the Portuguese Army - from the design to first mechanized unit."

The theme motorization and mechanization has been gaining importance within the Army over the time because it is directly associated with the need to improve the armed forces to tackle new threats that were beginning to emerge. That said, this research aims to study how the internal debate among the army officers influenced the creation of a mechanized unit and was constituted as a unit like that.

The goals set throughout the work seek an answer to the questions raised derived, culminating with an answer to the initial question.

The methodology used in preparing this report complied with the steps outlined by Marie-Fabienne Fortin, having used the bibliographic collection for the collection of information.

The Work Research is structured into six chapters: The first chapter refers to the presentation of the work; the second for the review of the literature which show the global reality; the third lists the evolution of the concept of motorization and mechanization in the army, raising the problem of setting up another weapon or if these means occupy a place in the cavalry weapon; the fourth chapter speaks of the origin and formation of the first mechanized unit of the country; the penultimate chapter demonstrates the Spanish case, it was the country that threatened the defense of Portugal; finally, they are woven some brief conclusions and some recommendations for future research in this area.

In conclusion, the discussion appears in Portugal in the late thirties evolving until the beginning of the fourth year with the creation of the first mechanized unit in the country. This unit would have its headquarters in Amadora. Some of Portuguese officials were influential in this sense, as argued and gave solutions to the obstacles that were put to the units of this kind.

**Keywords: Motorization; Mechanization; Debate; Cavalry**

## Índice Geral

<b>Dedicatória</b> .....	<b>ii</b>
<b>Agradecimentos</b> .....	<b>iii</b>
<b>Epígrafe</b> .....	<b>iv</b>
<b>Resumo</b> .....	<b>v</b>
<b>Índice Geral</b> .....	<b>vii</b>
<b>Lista de apêndices e/ou anexos</b> .....	<b>x</b>
<b>Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos</b> .....	<b>xi</b>
<b>Capítulo 1 Apresentação do Trabalho de Investigação</b> .....	<b>1</b>
1.1. <i>Introdução</i> .....	1
1.2. <i>Enquadramento</i> .....	2
1.3. <i>Justificação do Tema</i> .....	2
1.4. <i>Pergunta de Partida da Investigação</i> .....	3
1.5. <i>Questões Derivadas da Investigação</i> .....	4
1.6. <i>Objetivo Geral e Objetivos Específicos</i> .....	4
1.7. <i>Metodologia e Modelo de Investigação</i> .....	5
1.8. <i>Síntese dos Capítulos</i> .....	6
1.9. <i>Quadro de Referência</i> .....	8
<b>Capítulo 2 Revisão da Literatura</b> .....	<b>9</b>
2.1. <i>Introdução</i> .....	9
2.2. <i>Motorização/Mecanização</i> .....	10

2.2.1. Inglaterra .....	10
2.2.2. Alemanha.....	16
2.2.3. França.....	18
2.2.4. Estados Unidos da América .....	20
2.2.5 Espanha.....	23
<b>Capítulo 3 A Motorização/Mecanização no Exército Português .....</b>	<b>24</b>
3.1. Introdução.....	24
3.2. Adoção dos conceitos de Motorização e Mecanização .....	25
3.3. O problema com a mudança .....	27
3.4 O motor na Cavalaria ou uma arma distinta.....	29
3.5. Os problemas apresentados e as respostas dos oficiais .....	31
3.6 Quais as características essenciais na nova cavalaria .....	33
<b>Capítulo 4 A Primeira Unidade Mecanizada do Exército Português.....</b>	<b>36</b>
4.1. Introdução .....	36
4.2. As mudanças a nível organizacional.....	36
4.3. Mudanças a nível do apoio logístico, instrução e doutrina.....	38
4.4. Organização e Táticas - propostas neste período.....	40
4.5. Reequipamento do Exército Português e as Dificuldades Financeiras .....	42
4.6. Primeira Unidade Mecanizada .....	45
<b>Capítulo 5 O Caso Espanhol .....</b>	<b>47</b>
5.1 Introdução .....	47
5.2. O Desenvolvimento do Exército Espanhol.....	47
<b>Capítulo 6 Conclusões e Recomendações .....</b>	<b>49</b>
6.1. Resposta às Questões Derivadas .....	49
6.2. Resposta à Pergunta de Partida.....	52

<i>6.3. Grau de Cumprimento dos Objetivos.....</i>	<i>53</i>
<i>6.4. Limitações da investigação .....</i>	<i>53</i>
<i>6.5. Desafios para futuras investigações .....</i>	<i>54</i>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>55</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>56</b>

## Lista de apêndices e/ou anexos

Anexos .....	1
Anexo A – Carroça a vapor de Cugnot .....	2
Anexo B – Diário do Governo .....	3
Anexo C – Quadro Orgânico do Esquadrão de Autometralhadoras .....	4
Anexo D – Quadro Orgânico do Esquadrão de Carros de Combate .....	5
Anexo E – Evolução das Orgânicas das Grandes Unidades de Cavalaria.....	6
Anexo F – Quadros Orgânicos Pensados para Mecanizar os Grupos de Cavalaria .....	7
Anexo G – Potencialdades previstas para uma Brigada de Cavalaria .....	8
Anexo H – Momento em que a GNR adquire as sua autometralhadoras.....	9
Anexo I – Carros de Combate Vickers.....	10
Anexo J – Carden-Loyd Mk VI.....	11
Anexo K – Bren Carrier Universal .....	12
Anexo L – Carro de Combate Valentines .....	13
Anexo K – Autometralhadoras Humber Mk IV.....	14

## **Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos**

APA	American Pshycological Association
CAV	Cavalaria
DML	Divisão Mecanizada Ligeira
GM	Guerra Mundial
GNR	Guarda Nacional Republicana
NEP	Norma de Execução Permanente
QD	Questão Derivada
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TPO	Tirocínio para Oficiais

# Capítulo 1

## Apresentação do Trabalho de Investigação

### 1.1. Introdução

No âmbito do Mestrado em Cavalaria (Cav), surge inserido na etapa final do Tirocínio para Oficiais (TPO), o presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA). Este é um requisito necessário para a obtenção do grau de mestre<sup>1</sup>. O TIA, como realça Oliveira (2007), comprova o esforço por conhecer determinado fenómeno. O propósito deste tipo de pesquisa é a resolução a médio prazo de problemas práticos sendo as suas implicações claramente visíveis.

Nesse contexto, o presente TIA é subordinado ao tema “*Debate Motorização/Mecanização no Exército Português – do projeto à primeira unidade mecanizada*”.

Este capítulo expõe uma perspetiva geral do trabalho, desde a questão central, partida da investigação até à descrição dos capítulos da tese (Sarmento, 2013). Segundo Pocinho (2012, p. 155) que entende que neste capítulo são esclarecidas “as delimitações estabelecidas na abordagem do assunto, os objetivos e as justificativas que levaram o autor a tal investigação, para, em seguida, apontar as questões de pesquisa para as quais procurará as respostas”.

Desta forma, numa primeira etapa é feito o enquadramento e a fundamentação da escolha do tema; seguidamente é enunciada a questão central e as questões derivadas subjacentes; depois são enumerados os objetivos que se pretendem atingir; é ainda referida a metodologia utilizada ao longo do trabalho e por fim apresentam-se, de forma sucinta, os capítulos subsequentes do trabalho de investigação.

---

<sup>1</sup> Segundo Sarmento (2013, p. 2) na sua obra Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação da Teses: “o grau de mestre comprova o nível aprofundado de conhecimentos numa área científica e a capacidade para a prática da investigação”

## 1.2. Enquadramento

Após a conclusão da 1ª Guerra Mundial (GM) o interesse pela continuação no melhoramento e investigação de novos meios militares prosseguiu, apesar da dificuldade financeira existente. Segundo Bielakowski<sup>2</sup> (1969), num dos seus relatórios, o Major George S. Patton, em finais dos anos vinte, fazia um esforço enorme para que a ideia da Motorização/Mecanização do Exército Americano fosse entendida como uma prioridade. Pretende-se assim com este trabalho assinalar os primeiros passos dos conceitos de mecanização e motorização, tal como se desenvolveram em Portugal nas décadas de trinta e quarenta do século XX, quais as vantagens e inconvenientes de cada um destes conceitos, e que consequências trouxeram para o Exército Português e para a Arma da Cavalaria. Descrever-se-á ainda de que forma foi feita a introdução dos carros de combate no Exército Português, acompanhando nomeadamente a criação da primeira unidade mecanizada portuguesa.

## 1.3. Justificação do Tema

A escolha do um tema é a primeira etapa para a realização da investigação. Segundo Fortin (2009, pp. 48–49), “qualquer investigação tem por ponto de partida uma situação considerada como problemática, (...) que por consequência exige uma explicação ou pelo menos uma melhor compreensão do fenómeno observado”. Contudo, para além da escolha do tema ainda temos que considerar mais aspetos para dar início ao trabalho. Temos de ter em atenção fatores como o tempo para a conclusão e os recursos económicos e bibliográficos (Sousa & Baptista, 2011).

Há ainda a referir, que a concretização de uma qualquer investigação tem como objetivo aumentar o conhecimento, mesmo que não possibilite uma aplicação visivelmente prática. Por este motivo a seleção de um tema requer ponderação, como pensa Oliveira (2007, p. 24) “quanto maior o interesse que o aluno tem pela temática, maior a resistência tem em ultrapassar as fases difíceis da elaboração do trabalho e maior a gratificação

---

<sup>2</sup> Alexander M. Bielakowski, Ph.D., é um ex-oficial da Reserva do Exército dos EUA. Já publicou diversos temas, como os anos finais da cavalaria dos Estados Unidos na década de 1920-30s, afro-americanos na Segunda Guerra Mundial, e Dwight D. Eisenhower como o primeiro comandante da NATO (Amazon, 2014)

peçoal terá quando o terminar”, transmitindo ainda a ideia de que o estudante deve escolher um tema que gere dúvidas.

O presente TIA está subordinado ao tema “*Debate Motorização/Mecanização no Exército Português – do projeto à primeira unidade mecanizada*”. A escolha deste tema deve-se à necessidade de caracterizar, compreender e relatar a forma como os conceitos de motorização e mecanização foram aceites em Portugal. O debate relativamente a estes conceitos, entre os Oficiais Portugueses, surgiu nos anos trinta, como se torna evidente em algumas das revistas da época.<sup>3</sup>

Na Europa, vivia-se o período da 2ª GM e um dos pontos mais polémicos era a constituição das divisões blindadas e o seu papel na manobra mais geral. Portugal não era exceção, gerando-se um forte debate sobre o caminho a seguir. Apesar da perceção da importância de se adquirirem estes novos meios, a sua aquisição foi um processo lento e demorado, de que vamos acompanhar os primeiros passos. As primeiras unidades de material que chegaram ao País, vieram através de acordos internacionais no âmbito do rearmamento e melhoramento do Exército, países como o Reino Unido ou a Alemanha. O Exército viria assim a sentir a necessidade de se reestruturar a níveis profundos, pois sofreu um enorme impacto nos seus pilares essenciais: organização, instrução, reequipamento, doutrina e logística.

#### **1.4. Pergunta de Partida da Investigação**

Após a escolha do tema a investigar surge a necessidade de formular um problema de investigação. Um problema deve ser apresentado da forma mais clara possível, sendo a formulação da Questão Central uma etapa determinante (Freixo, 2010). A Questão Central “Consiste em procurar enunciar o projeto de investigação na forma de uma pergunta de partida, através da qual o investigador tenta exprimir o mais exatamente possível o que procura saber, elucidar, compreender melhor” (R. Quivy & L.Campenhoudt, 2008, p. 32).

A Questão Central vai ser aproveitada como elemento condutor ao longo de todo o trabalho, em que será auxiliada por Questões Derivadas (QD) que orientarão, de forma mais precisa, todo o trabalho do investigador (Fortin, 2009). Na abordagem deste tema, apresenta-se a seguinte Pergunta de Partida da Investigação: “*De que forma o debate*

---

<sup>3</sup> Algumas das revistas da época: Revista da Cavalaria, Revista da Defesa Nacional.

*motorização/mecanização, no meio militar, influenciou na criação da primeira unidade mecanizada?”.*

### **1.5. Questões Derivadas da Investigação**

As Questões Derivadas da Investigação têm como principal função uma procura de parcelas da resposta final, pretendendo chegar dessa forma a um resultado para a Questão Central (Sarmiento, 2013). As Questões de investigação “são enunciados interrogativos e precisos, escritos no presente, e que incluem habitualmente uma ou duas variáveis assim como a população estudada. Decorrem diretamente do objetivo e especificam os aspetos a estudar” (Fortin, 2009, p. 101).

Deste modo, as perguntas derivadas vêm auxiliar-nos na nossa investigação, clarificando a reflexão que surgiu com o tema abordado e responder com mais facilidade à pergunta de partida (Sousa & Baptista, 2011).

O problema desta investigação recai sobre a questão central anteriormente referenciada, sendo que esta originou as seguintes questões de investigação:

-Q.D.1: Qual era o ponto de situação da discussão dos conceitos de motorização e mecanização em Portugal?

-Q.D.2: Quais foram as mudanças discutidas ao nível organizacional, instrução, reequipamento, doutrina e logística do Exército?

-Q.D.3: Como surgiu a ideia de criar a primeira unidade mecanizada e quais as suas consequências?

- Q.D.4: Como se pode comparar a evolução portuguesa neste campo com outros casos paralelos, nomeadamente com Espanha?

### **1.6. Objetivo Geral e Objetivos Específicos**

Os objetivos da investigação estabelecem “um enunciado declarativo que precisa as variáveis chave, a população alvo e a orientação da investigação” (Fortin, 2009, p. 100), ou seja, são os objetivos que indicam a meta a atingir. Segundo Sousa e Baptista o objetivo

geral “corresponde ao produto final que o projeto quer atingir” (2011, p. 26), mostrando assim que uma definição clara dos objetivos a atingir ajuda em muito na tomada de decisões ao longo do trabalho, permitindo assim ao investigador atingir os resultados pretendidos.

Assim, o objetivo geral do trabalho é perceber de que forma o debate, no meio militar, influenciou a aquisição dos primeiros carros de combate e permitiu a criação da primeira unidade mecanizada.

Seguidamente foram estabelecidos os objetivos específicos que “permitem o acesso gradual e progressivo aos resultados finais”(Sousa & Baptista, 2011, p. 26).

Desta forma foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Caraterizar o conceito de mecanização e motorização;
- Determinar e analisar as razões que levaram à constituição de uma unidade mecanizada;
- Identificar as mudanças a nível da organização, instrução, reequipamento, doutrina e logística do Exército;
- Comparar sumariamente com o caso espanhol.

## **1.7. Metodologia e Modelo de Investigação**

Nesta divisão é exposto uma síntese da metodologia. Como refere Sarmiento, são identificados “os métodos da parte teórica e da parte prática, que se utiliza na tese” (2013, p. 183). Também Pocinho menciona que a metodologia “é onde o autor revela os materiais e métodos usados e delinea as etapas do trabalho” (2012, p. 138). De referir que o método deve descrever o estudo realizado, sendo que tem origem no grego e significa o caminho para chegar ao fim pretendido (Sarmiento, 2013). Segundo Oliveira (2007, p. 57) “a descrição apresentada deve ser descrever tal que qualquer pessoa, com base nessa investigação, possa replicar o estudo”. A metodologia compreende assim a descrição precisa do problema, dos métodos, das técnicas dos instrumentos de pesquisa, dos materiais e dos equipamentos utilizados ao longo de todo o trabalho (Sarmiento, 2013).

Para a realização deste trabalho foram utilizadas as normas de orientação da Academia Militar<sup>4</sup>, com o objetivo de uniformizar e regulamentar a redação do TIA

---

<sup>4</sup> NEP 520/2ª Academia Militar

(Academia Militar, 2013), normas estas complementadas com as normas APA e com o livro de Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses (Sarmiento, 2013).

O processo de investigação começou no início de 2014. Deste modo, a investigação do tema iniciou-se com uma fase exploratória para clarificar e entender o estado da arte em questão. Ponderada a quantidade de informação disponível, realizou-se uma seleção dos dados conseguidos em diferentes obras bibliográficas. A pesquisa de bibliografia foi executada na Biblioteca da Academia Militar, no Arquivo Histórico Nacional, no Arquivo Geral e na Torre do Tombo. Esta recolha permitiu a obtenção de informação fulcral para a realização da investigação e perceção fidedigna do tema. Passámos de seguida para a fase conceptual, onde revimos a literatura, definindo a nossa referência bibliográfica e elaborámos as questões centrais de investigação e as hipóteses.

Neste trabalho de investigação, a metodologia utilizada centra-se no método histórico, que segundo refere (Sarmiento, 2013, p. 8)“...analisa os fenómenos ou processos em estudo, atendendo à sua constituição, ao seu desenvolvimento, à sua formação e às consequências, de uma forma cronológica...”, baseado numa consulta de fontes primárias e secundárias, completando com outras fontes textuais nacionais e internacionais visto a investigação ser feita num delimitado espaço temporal.

A análise vai correlacionar a ideia interna dos Oficiais Portugueses relativamente aos novos conceitos que surgiam na altura, motorização e mecanização, com as alterações que começaram a surgir no Exército Português até à primeira unidade mecanizada constituída. Isto para ser possível compreender se as decisões em torno deste assunto eram unânimes ou se existia algum tipo de divisão interna relativamente a este assunto.

## **1.8. Síntese dos Capítulos**

Após a definição do tema e dos objetivos que se pretendem atingir com a investigação científica, uma das partes mais relevantes será a estrutura do trabalho. Esta irá definir as etapas e sequência do projeto, servirá de alicerce para uma construção lógica e metódica do mesmo, desde a questão inicial às conclusões, pois “ investigar é assim uma atividade que pressupõe algo que é investigado, uma intencionalidade de quem investiga e um conjunto de metodologias, métodos, e técnicas que a investigação seja levada a cabo

numa continuidade que se inicia com uma interrogação e termina com a apresentação pública dos resultados da investigação” (J.Freixo, 2011, p. 5).

O presente trabalho encontra-se dividido em seis capítulos e conclusão.

O primeiro capítulo inclui a introdução que tem por fim enquadrar a investigação e justificar a pertinência da temática escolhida.

O segundo capítulo, intitulado “Revisão da Literatura”, serve de base teórica da temática a ser estudada. Visto que se trata de uma investigação científica é, numa primeira fase, necessário fazer uma pesquisa sobre livros e publicações acerca da temática. Deste modo, é feita a revisão da literatura para que se adquira mais informação, essencialmente sobre o tema que está a ser estudado, tornando-o mais enriquecedor e menos repetitivo.

No terceiro capítulo, intitulado “Motorização/Mecanização no Exército Português”, são analisadas a forma como os Oficiais de Portugal abordam estes conceitos, de como eles os observam e se os acham úteis para as Forças Armadas a que pertencem. Vamos também expor as forças resistentes à mudança e os seus argumentos contra, para além da discussão existente entre os Oficiais e se estes meios deveriam ou não ficar ao encargo da Cavalaria, ou se se deveria construir uma arma diferente e distinta de todas as outras.

No quarto capítulo, intitulado “A Primeira Unidade Mecanizada do Exército Português”, é analisada a discussão das alterações necessárias a evolução a nível estrutural do Exército Português. Isto, no que diz respeito às alterações a nível organizacional, da instrução, reequipamento, doutrina e apoio logístico. Abordar-se-á também de forma muito breve o porquê de constituir uma unidade deste género associado ao perigo existente na época. Será assim o ponto de ligação com o capítulo seguinte.

No quinto capítulo, designado por “O Caso Espanhol”, será exposto algumas das diferenças que se registaram ao nível destes dois Exércitos. A escolha do caso espanhol deveu-se ao facto de no período em questão, existir a possibilidade de Portugal ser objeto de uma operação espanhola.

No final, depois de realizado o enquadramento do tema e analisada a informação obtida, serão expostas as conclusões, onde se pretende fundamentalmente dar resposta à pergunta central e às perguntas derivadas enunciadas. Tudo isto será abordado e exposto no capítulo sexto.

Por último, a bibliografia consultada, cujo contributo foi essencial para a realização do mesmo, seguida pelos apêndices e anexos utilizados para reforçar as ideias e trabalho do autor.

## 1.9. Quadro de Referência

O Quadro de Referência “é uma generalização abstrata que situa o estudo no interior de um contexto e lhe dá uma significação particular, isto é, uma forma de perceber o fenómeno em estudo” (Fortin, 2009, p. 93). Assim sendo, a revisão de literatura deve contemplar um Quadro de Referência em que todas as componentes em estudo se encontram interligadas. Por outras palavras, o Quadro de Referência “representa as bases teóricas ou conceptuais da investigação, as quais permitem ordenar os conceitos entre si, de maneira a descrever, explicar ou predizer relações entre eles” (Idem, p. 89).

No que diz respeito à metodologia, o autor de referência escolhido é Marie-Fabienne Fortin, através do livro “O Processo de Investigação: da Concepção à Realização”.

Para a elaboração da revisão da literatura, foram várias as fontes pesquisadas. Contudo, para cada situação existiu sempre uma como ponto de partida. Para a percepção dos conceitos e sua elaboração foram utilizadas como fonte principal o livro de Wilson, “Maneuver and Fire Power: The Evolution of Divisions and Separate Brigades” (1ª Edição). No que diz respeito a cada país abordado a sua fonte principal ia diferindo. No caso inglês, optou-se por French com “The mechanization of the British cavalry between the wars. War in History”. Na situação alemã e francesa privilegiou-se Richard Rgorkiewicz com a sua obra “Tanks – 100 Years of Evolution”. Relativamente aos Estados Unidos da America, teve-se por base o livro de John B. Wilson, de 1998, “MANEUVER AND FIREPOWER- The Evolution of Divisions and Separate Brigades”. Por fim, a vizinha Espanha, em que para descrever este período da sua história utilizamos a obra “Del Caballo a los Medios Acorazados” de Raúl Lión e Juan M. Silvela.

Relativamente a Portugal, foram privilegiadas as principais revistas militares da época que serviram como meio para os Oficiais exporem as suas ideias e pensamentos.

## Capítulo 2

### Revisão da Literatura

#### 2.1. Introdução

A revisão da literatura é um resumo que contempla o contributo de diversos autores sobre a matéria em estudo. Permite avaliar o nível de conhecimento até ao momento, podendo assim dizer-se que “é um processo que consiste em fazer o inventário e exame crítico do conjunto de publicações pertinentes sobre um domínio de investigação” (Fortin, 2009, p. 74). Contudo, podemos acrescentar que a revisão da literatura permite determinar os conceitos ou as teorias que servirão como quadro de referência. Permite igualmente realçar os pontos fortes e os pontos fracos dos estudos analisados (Freixo, 2010).

Na fase primordial deste trabalho, procurou fazer-se um levantamento dos conhecimentos relativos à questão central e assegurar uma ampla recolha de dados, para assim auxiliar o estudo em causa (R. Quivy & L. Campenhoudt, 2008).

É importante obter variadas informações sobre tudo o que já foi escrito acerca da temática que se investiga. Em simultâneo, torna o projeto de investigação menos repetitivo e mais inovador, sendo este um dos requisitos para uma investigação científica. De forma complementar, “a consulta a diversas fontes documentais não só fornece ao investigador a ocasião de verificar o estado dos conhecimentos no domínio de investigação a estudar, como este exercício lhe permite, também, alargar o seu campo de conhecimentos, estruturar o seu problema de investigação e estabelecer ligações entre o seu projeto e os trabalhos de investigação efetuados por outros investigadores” (Fortin, 2009).

Neste contexto, efetuou-se uma revisão da literatura relativamente ao conceito de *motorização e mecanização*, com o objetivo de esclarecer a sua dimensão e explicar a diferença entre estes conceitos, uma vez que a sua compreensão é essencial para o entendimento de todo o trabalho.

Também será apresentada a forma como estes dois conceitos são aplicados nos exércitos das grandes potências mundiais.

---

## 2.2. Motorização/Mecanização

O termo motorização, segundo J. Wilson<sup>5</sup>, “é o uso de máquinas para movimentar homens e equipamento. Começou no início do século vinte e aumentou cada vez mais de importância com as melhorias tecnológicas” (Wilson, 1998, p. 121). Sendo que a mecanização é a transformação ou modificação de unidades antigamente dotadas de diferentes meios de transporte, em unidades homogêneas, permitindo que estas se desloquem pelos próprios meios e engenhos durante a batalha (Silva, 1936a). Ou, de uma outra forma mais ampla, é “a possibilidade de capacitar todas as armas de combate de meios motorizados e blindados, por forma, a que se consigam desenvolver no campo de batalha à mesma velocidade” (Wilson, 1998, p. 121).

Contudo, estes conceitos foram abordados de diferentes formas e com diferentes graus de relevância. Quando se dá a chegada do motor, alguns indivíduos eram contra a sua introdução nos seus exércitos, enquanto outros olhavam já mais à frente e defendiam que as suas fileiras deviam ser equipadas com estes novos meios, existindo assim conflito e relutância em introduzir o motor nos exércitos. Como Sir Basil Liddell Hart<sup>6</sup> refere na sua obra “The Tanks: The History of the Royal Tank Regiment and its Predecessors, Heavy Branch, Machine-Gun, Tanks Corps and Royal Tank Corps” os líderes, que o próprio designa como “*a escola da cavalaria*”, reconheceram a futilidade da guerra de trincheiras e estavam ansiosos por rever a mobilidade no campo de batalha, mas continuavam convictos que o cavalo tinha de permanecer a base desta mobilidade (Liddell Hart, 1959).

Vamos assim ver como Inglaterra, Alemanha, Estados Unidos, França e Espanha abordaram este tema depois da 1ª GM; como conseguiram contornar todos os problemas, tanto a nível económico, como interno.

### 2.2.1. Inglaterra

Apesar de os carros de combate do modelo Mark já existirem dentro do exército inglês, com algumas provas mostradas da sua importância e relevância para operações

---

<sup>5</sup> Importante historiador americano, concluiu o bacharelato em história em 1963 e mais tarde, em 1966, o doutoramento em história militar (Wilson, 1998, p. vi).

<sup>6</sup> Historiador militar britânico e estrategista conhecido pela sua defesa da guerra mecanizada.(Encyclopedia Britannica, 2014).

militares, a intenção de existir uma força totalmente mecanizada apenas surge após o fim da 1ª GM, começando a compreender-se a importância e implicações de uma força como esta, que permitia enfrentar unidades equipadas da mesma forma. Como exemplo disso, em 24 de abril de 1918, em Villers-Bretonneux, no confronto contra os carros de combate alemães, o exército inglês só consegue fazer frente a esta força quando são empregues os carros de combate Mark IV, versão *Male*. Contudo, a decisão de mecanizar toda a cavalaria do exército inglês foi atrasada até meados dos anos trinta, não apenas pela falta de fundos para financiar todo o processo, mas também pela forte ligação que os oficiais de cavalaria tinham com os cavalos (French, 2003).

Todo o processo de mecanizar o exército britânico foi muito complexo e moroso. Existiram duas forças importantes que lutavam entre si. A primeira, que empurrou o exército no sentido da mecanização no período entre guerras, era constituída pelos oficiais do *Royal Tank Corps*<sup>7</sup>. Esta unidade constituiu-se com base permanente em 1923, tendo sido Sir Basil Liddell Hart o oficial que mais se destacou de todo o seu corpo de oficiais na luta a favor da mecanização do exército. Kenneth Macksey<sup>8</sup>, historiador em história militar, que também serviu nesta mesma unidade, descreve a sua criação como um triunfo para aqueles que previam a sua importância vital como líder da modernização. Contudo, tinha a noção que muitas das atitudes progressistas desta unidade eram bloqueadas pelos oficiais de cavalaria apegados ao cavalo, que lutavam pela não substituição do animal por máquinas (Macksey, 1983, p. 44).

A segunda força, foi personalizada por Winston Churchill, antigo oficial de cavalaria, com um papel bastante importante, para o avanço da mecanização. Como consequência da Batalha de Somme, do seu elevado número de baixas e dos resultados positivos das experiências que nela se fizeram a nível de meios e táticas militares, a 29 de dezembro de 1917, Churchill, que servia neste período como Ministro das Munições<sup>9</sup>, escreve uma carta ao seu amigo Sir Archibald Sinclair, em que argumentava e defendia fortemente, com as experiências vividas até então, que os regimentos de cavalaria do exército deveriam ser equipados com carros de combate. Oferecia a sua ajuda em todos os momentos deste processo, pois a vida futura da arma dependia da capacidade de colocarem

---

<sup>7</sup> *Tank Corps* criado em julho de 1917 por consequência do aparecimento dos carros de combate. Mais tarde, em outubro de 1923, viria a dar origem ao *Royal Tank Corps* (Liddell Hart, 1959).

<sup>8</sup> Kenneth John Macksey, autor britânico e historiador especializado em história militar. Foi oficial no *Royal Tanks Corps* e serviu na 2ª GM (Osprey Publishing, 2015).

<sup>9</sup> Posição no Governo criada em 1915, durante a 1ª GM, que tinha como responsabilidade supervisionar e coordenar a produção e distribuição de munições para o esforço da guerra. Esta função foi mais tarde extinta, em 1921 (The Illustrated First World War, 2014).

---

o cavalo de lado, que se tinha tornado obsoleto, e se associarem a alguma maquinaria militar com valor científico e valor verdadeiro na guerra (French, 2003).

Mais tarde, no início dos anos vinte, Churchill fez um ultimato ao Departamento de Guerra. Defendendo que a cavalaria tradicional deveria ser extinta ou mecanizada, pois se esta continuasse assim, tornar-se-ia obsoleta no campo de batalha. Este ultimato chocou tanto o Departamento que, para o acalmar, o então Ministro do Tesouro e Presidente do Partido Conservador, decidiu em 1928 mecanizar dois regimentos de cavalaria com carros blindados: o 11º Regimento *Hussars* e o 12º Regimento *Lancers*. A escolha destes regimentos deveu-se ao facto de serem os regimentos mais recentes do exército britânico, ou seja, aqueles que tinham menos identidade e tradições. Nestes regimentos, os oficiais aceitaram esta novidade, compreendendo o seu papel na história, esforçando-se para que tudo corresse bem (Liddell Hart, 1965).

Contudo, esta opção foi bastante contestada por oficiais de cavalaria, pois defendia-se que o Departamento de Guerra não deveria ter tomado esta opção. A opção mais correta e acertada seria fechar esses dois regimentos e utilizar esses fundos para melhorar o já constituído *Royal Tank Corps* (Liddell Hart, 1959). Este regimento tinha sido criado em 1923, sendo que os seus oficiais foram alguns dos principais responsáveis pela pressão exercida sobre os altos escalões do exército relativamente à necessidade de mecanizar todo o exército inglês, tendo-se revelado como os líderes da modernização (French, 2003).

Ainda sobre a criação destas duas unidades, foi considerado também que para a sua modificação fossem escolhidos novos oficiais que não os da “*escola da equitação*”, de forma a que não estivessem agarrados a ideias passadas, mas que conseguissem ter a mente aberta para a criação destas novas unidades (Liddell Hart, 1959).

Contrariando todo este esforço a favor, existiam resistências para que esta ideia não seguisse em frente. Uma delas, os fundos que o Departamento de Guerra argumentava não ter. Os meios que começavam nesta época a surgir, ainda não eram suficientemente capazes de satisfazer as necessidades de uma unidade mecanizada. Eram muito lentos, com fraca proteção e com problemas mecânicos muito frequentes, o que os tornava muito frágeis e alvos remuneradores para a artilharia inimiga. Por este motivo, foi proposto ao Departamento que não fosse feito nenhum investimento significativo neste sentido, até que surgissem meios com melhores proteções e mais fiáveis e que pudessem satisfazer todas as necessidades de um exército exigente como o Inglês (Harris, 1995).

Contudo, Churchill defendia firmemente, junto do Estado-Maior, que a mecanização do exército não iria aumentar os gastos, mas sim diminuir substancialmente e

quase de forma imediata, uma vez que menos unidades mecanizadas iriam conseguir executar as mesmas tarefas que as unidades não mecanizadas já existentes. Deste modo, seria apenas necessário um investimento inicial e uma reestruturação ao nível da organização para criar estas novas unidades, sendo que o investimento inicial seria rapidamente devolvido devido às poupanças (French, 2003). Esta ideia permaneceu latente no seio do governo.

Com o final da Grande Guerra, o Ministério do Tesouro tinha a intenção de recuperar o controlo dos gastos públicos, reduzindo em 20% os gastos com a defesa. Em 1919 o Comité do Ministério recomendou, o que mais tarde viria a ser aceite pelo Governo, que se deveria investir numa força aérea e em meios mecanizados, a fim de economizar recursos humanos. Se durante a Grande Guerra se tinha aprendido alguma coisa, era que as famílias não iriam ser tão pródigas com as vidas dos seus filhos e irmãos como tinham sido durante o período de 1914 a 1918. Esta política de gastos e reduções foi assente no pressuposto que a Grã-Bretanha, ou a Europa, não viriam a ter mais conflitos de tão larga escala, havendo a sensação de que se tinha entrado num período de paz. Podendo assim diminuir com os gastos na defesa, investindo em maquinaria que era mais barata que a mão-de-obra (French, 2003, p. 5).

Porém, esta intervenção não tinha sido tão eficaz como Churchill queria. Por essa mesma razão, a sua proposta seguinte surgiu em setembro de 1925, quando era Ministro do Tesouro. Ansioso por reduzir a previsão de despesa do exército, tencionava fazer uma reestruturação importante na sua organização. Tinha como intenção reduzir os históricos regimentos de cavalaria. Diminui-los para um esquadrão cada, de seguida agrupando-os. Levando de cada um todo o seu material, o que os tornaria regimentos completos. Oferecendo assim uma poupança substancial, e absolutamente justificada pelos desenvolvimentos da guerra, para investir em novos meios (French, 2003 apud Gilbert M, 1979).

O Conselho do Exército, que acreditava que os cortes já tinham sido feitos quase ao ponto de se tornarem insustentáveis, mesmo assim escolheu quatro regimentos para serem extintos. No entanto, para averiguar a importância da cavalaria e as suas necessidades no exército, criou uma comissão presidida por um oficial de artilharia. Este grupo de indivíduos concluiu que não era viável reduzir mais o número de regimentos de cavalaria, e também apoiou fortemente a mecanização desta arma, defendendo que a mesma deveria ser feita de uma forma gradual. Esta comissão defendeu ainda que o seu meio de transporte deveria ser totalmente motorizado mas que se deveria dar prioridade à criação de um carro

---

de combate blindado capaz de um bom desempenho todo-o-terreno, para que pudessem substituir os cavalos. Estas alterações deveriam ser feitas de acordo com os regimentos de cavalaria existentes, e não por extinção de unidades e criação de novas. Tornava-se perfeitamente perceptível que a ideia e necessidade de mecanizar o Exército começava a ser abraçada e entendida por mais oficiais, incluindo os de outras armas, pois as alterações e os desenvolvimentos na guerra exigiam que se efetuassem as alterações necessárias na organização e equipamento (French, 2003).

Como em todas as mudanças se encontram algumas resistências, temos os oficiais que, como Liddell Hart os define, pertencentes à “*escola da cavalaria*”, estão fortemente agarrados ao cavalo. Sendo assim, são de alguma forma responsáveis pelas grandes dificuldades em efetivar estas alterações. Existia uma força de oficiais da arma que argumentavam com as campanhas no oriente ou com algumas fases da guerra de 14/18, na frente ocidental, que existiam ainda variadas tarefas que a cavalaria montada a cavalo conseguia fazer que os carros de combate, ou qualquer outro tipo de carro blindado, nunca iriam desempenhar com a mesma facilidade ou rapidez (Liddell Hart, 1965). Segundo Fletcher<sup>10</sup>, todo este processo foi atrasado devido à “teimosia dos oficiais de cavalaria dos altos escalões britânicos que simplesmente não tinham estômago para a ideia da mudança”. (Fletcher, 1991, p. 33). Entre alguns destes, estavam ainda comandantes que, com todas as suas forças, tentavam proteger os seus regimentos. Isto criava um conflito, pois os próprios oficiais do *Royal Tank Corps* tinham como principal objetivo proteger a identidade deste novo regimento, e fazer com que este não fosse de alguma forma extinto (French, 2003). Apesar deste descontentamento, os oficiais que estavam incumbidos de seguir com este projeto, depois de algum tempo de análise, percebiam a sua importância e relevância, abraçando-o e fazendo todos os possíveis para que seguisse em frente sem encontrar qualquer obstáculo que não pudesse ser ultrapassado. Churchill tinha consciência que, para lidar com as suscetibilidades e o descontentamento dos oficiais de cavalaria, tinha de ser muito cuidadoso com as alterações administrativas e os cortes financeiros, para preservar, pelo menos, parte da identidade dos regimentos. Sugere assim que, para fazer as poupanças necessárias, não se deveria optar por extinguir regimentos inteiros, mas reduzir na sua força individual ao nível de pessoal, ou então combinar regimentos (Fletcher, 1991).

Todavia, a principal dificuldade deste processo, que levou a que se retardasse tanto a transição, não foi a mentalidade dos oficiais com o seu compromisso com o cavalo. Foi

---

<sup>10</sup> David Fletcher é um historiador em história militar, britânico. Especializou-se em história de guerras blindadas, especialmente do Reino Unido.

---

sim a falta de fundos, pois com o final da Grande Guerra, o Estado tinha de reduzir os gastos com a defesa. Apesar de que esta guerra tinha mostrado a existência de alterações tecnológicas, com a cavalaria montada a não conseguir ter o poder de proteção para ajudar as outras armas a abrir uma brecha nas defesas inimigas. Os carros de combate, como já foi referido, não tinham a mobilidade necessária, eram inconfiáveis em termos mecânicos, levando a que o seu movimento tivesse de ter bastante apoio a este nível. Ainda se tinha de trabalhar e desenvolver muito as suas capacidades, mas com a falta de fundos, esta evolução só poderia acontecer muito lentamente. Entre 1926 e 1934, o Exército gastava apenas um milhão de dólares por ano na pesquisa de novas armas, o que era insuficiente para o fortalecer desta nova arma. Para aumentar ainda mais a dificuldade, em 1931 dá-se a crise financeira, o que significou que em 1932 todo o trabalho fosse interrompido, e que a vantagem que os ingleses levavam na investigação dos carros de combate, em relação às outras potências, se perdesse (French, 2003; Liddell Hart, 1965).

Esta foi a época em que Churchill, como Ministro da Guerra, argumentava que os fundos para o processo de equipar o Exército, com um carro blindado adequado para o reconhecimento e com um carro médio para o apoio da infantaria, se conseguiam através das economias imediatas. Poupanças essas feitas na redução de regimentos e recursos humanos. Apesar de todo este entusiasmo e olhar para o futuro, o papel de Winston Churchill era paradoxal, pois tanto tinha de estar atento às despesas do Estado, como Ministro do Tesouro, como tinha a vontade e a responsabilidade de libertar fundos para a modernização da sua força de defesa (Harris, 1995).

Apesar de todas as forças convergentes para a modificação de um Exército mecanizado, da intenção das altas chefias do Exército, a Inglaterra só viria a “abraçar” novamente esta ideia de forças mecanizadas em 1934, com a criação de divisões, mas deixando, mesmo assim, dois regimentos a cavalo, para preservar qualquer possível acontecimento inesperado do futuro (Wilson, 1998).

Podemos concluir que a decisão de mecanizar a cavalaria foi atrasada até à década de trinta devido à falta de fundos. Mas nunca esquecendo que, outro fator importante para não se ter avançado com a ideia mais rapidamente, está intimamente ligado ao fato de não existirem carros blindados que satisfizessem as necessidades da arma e ao facto de, inicialmente, alguns dos oficiais de cavalaria ou do Exército ainda estarem bastante ligados e “agarrados” à ideia do cavalo (Phillips, 2002).

### 2.2.2. Alemanha

A ideia da mecanização no Exército alemão foi abordada de forma diferente dos restantes exércitos. Aqui, a preocupação perante este pensamento surgiu mais tarde que na restante Europa. A culpa deste atraso não se deveu a dificuldades financeiras, muito pelo contrário. Estas nunca se constituíram como fator influenciador no retardamento, conseguiu-se sempre contornar a complexidade deste ponto. Mas sim das consequências que teriam com o terminar da guerra e com a sua derrota (Ogorkiewicz, 2015),

Só em novembro de 1916, dois meses após o confronto com os carros de combate ingleses em Somme, é que o Ministro da Guerra comprou um trator *Holt* aos Austro-Húngaros. Este modelo já tinha sido apresentado aos altos escalões do exército alemão, em 1913, mas tinha sido considerado sem importância para as operações militares. Convidaram também Steiner para uma reunião em Berlim com J. Vollmer, que viria a ser o designer do primeiro carro de combate germânico (Fuller, 1920).

Em outubro de 1916, o ministério reuniu um comité para definir as especificações do carro de combate que serviria o Exército. O projeto deste veículo foi delineado com uma rapidez vertiginosa, pois em dezembro desse mesmo ano já estava pronto para ser iniciada a produção. Nesse mesmo mês, foi decidido que se iniciasse a produção de 100 desses carros de combate. Os primeiros carros estavam prontos para serem usados em outubro do ano seguinte. Este carro de combate foi designado por A7V, pelo comité que o desenvolveu inicialmente (Ogorkiewicz, 2015).

A importância dos veículos blindados cedo se tornou evidente, mostrando ser de total importância para todas as armas, quer para a cavalaria quer para a infantaria. A sua importância, pelo valor que poderiam acrescentar nas forças militares, por forma a aumentar o seu potencial de combate, foi deveras bem entendido pela estrutura militar alemã no final da guerra. Contudo, apesar de todo o esforço para a produção dos carros de combate, as forças alemãs só tinham na sua posse cerca de 20 carros de combate A7V. Para contrariar esta falta de carros, o Exército alemão começou a utilizar os carros de combate ingleses capturados nas batalhas (Denis, 2008).

O Exército alemão estava muito otimista relativamente à produção de carros. Contudo, com o fim da Grande Guerra e em resultado da sua derrota, teve de parar a produção. O tratado de Versalhes, assinado em 1919, proibia a Alemanha de possuir/produzir qualquer tipo de carro de combate (*Idem*).

Esta imposição do tratado de Versalhes não impediu a Alemanha de estudar e mandar elaborar planos para dois tipos de carros de combate distintos. Estes estudos tinham de ser levados a cabo com bastante sigilo. Apesar de serem fabricados em solo alemão não podiam ser testados neste. Para contornar esta situação, em 1929, levaram os seus veículos até o território Russo. Um carro de combate pesado, com uma peça de 75mm, e outro ligeiro, com uma peça de 37mm. Em 1932, no centro de testes da Rússia, em Kama, perto de Kazan, os alemães testaram seis dos carros de combate pesados (Ogorkiewicz, 2015).

Toda a atenção dada a estas pesquisas, estava assente na situação estratégica alemã, pela possibilidade de uma guerra em duas frentes em associação ao seu relativamente pequeno Exército, restringido pelo tratado de Versalhes. O cérebro, à frente da estratégia das forças alemãs, era o General H. von Seeckt, que adotou uma política em que um exército mais pequeno para fazer face a esta ameaça tinha de ter uma alta mobilidade e ser a favor de uma guerra ofensiva. Numa primeira fase, afirmou a importância de melhorar a cavalaria para ser equipada com carros de combate. Mas depressa se entendeu que não era só esta a arma que precisava de ser melhorada, mas também as restantes, passando a ser motorizadas (*Idem*).

Outro elemento de grande influência no seio alemão foi o oficial austríaco, Capitão F. Heigl, que no seu primeiro livro, datado de 1925, defendia que os carros de combate não se deviam restringir à velocidade do passo da infantaria, mas a infantaria andar à velocidade dos carros de combate, ainda acrescentando que a artilharia também deveria estar equipada com armas auto propulsadas. Mas estes pontos começavam a ser adotados por outros exércitos. O futuro General H. Guderian, que ficava um interessado pelos carros de combate e unidades mecanizadas, viria a ser uma das principais figuras no papel da evolução das táticas e organização das unidades deste tipo (Denis, 2008).

O conceito de combinar todas as armas com a mesma velocidade e capacidade de movimento foi adotada em 1932 pelo General O. Lutz, que seria o inspetor das forças motorizadas e que entregaria a chefia do seu Estado-Maior ao, na altura, Major Guderian. As unidades ainda eram equipadas com carros de combate que não satisfaziam as necessidades e exigências deste. O seu argumento era que as unidades deviam ser independentes e totalmente mecanizadas, pois isso iria possibilitar uma ofensiva em força e rápida. Os passos dados neste sentido foram tomados em 1934, com a chegada de Hitler ao poder, e pela criação de três divisões Panzer, equipadas com carros da família *Panzerkampfwagen (PzKpfw)* (Sibley, 1974).

A organização das divisões, começando-se a aproximar do conceito completo de forças mecanizadas, era baseada numa brigada de carros de combate, com dois batalhões de infantaria motorizada, um batalhão de reconhecimento blindado, um batalhão anti carro, um regimento de artilharia e uma companhia de engenharia, assim como outras unidades de apoio, também elas motorizadas. Estas primeiras divisões, apesar de serem eficazes, não eram eficientes, pois para as constituir era preciso um grande número de carros blindados, necessitando assim de um enorme apoio logístico. Contudo, este problema foi resolvido com o passar dos anos, uma vez que estas divisões passaram a receber carros melhores equipados e com melhores rendimentos (Mahé, 1992).

Estes carros eram os carros de combate *PzKpfw III* e *IV*, que possibilitavam que estas divisões reduzissem o número de carros necessários para cumprirem a mesma missão. A eficiência destas divisões era baseada na grande diversidade de unidades presentes no seu quadro orgânico. Mas ainda mais importante que isso era a operacionalidade conjunta das diferentes armas dessas unidades (Nafziger, n.d.).

Na Alemanha de Hitler, a mecanização do Exército foi sempre vista com grande importância e como sendo o caminho a seguir para a evolução das forças armadas. Podendo assim dizer-se que, num período inicial, a opção de prosseguir com esta ideia foi retardada devido às restrições do tratado de Versalhes e à falta de viaturas com características que satisfizessem as necessidades deste Exército. Contudo, nenhum destes impedimentos foi suficientemente forte para impedir a Alemanha de constituir uma força quase mecanizada, que viria a ser bastante bem sucedida na 2ª GM (Ogorkiewicz, 2015).

### 2.2.3. França

A França teve um percurso um pouco diferente dos restantes países. O primeiro passo no desenvolvimento de veículos auto propulsados foi feito por N. J. Cugnot, um engenheiro militar francês, que em 1769 construiu um veículo de três rodas movido a vapor<sup>11</sup>. Esta investigação foi suportada pelo General de Artilharia J. B. de Gribeauval (Fuller, 1920).

Desde cedo, também perceberam a importância destes meios para o futuro do Exército. As forças francesas eram, em 1918, quem detinha o maior número de veículos

---

<sup>11</sup> Este veículo está exposto em Paris no *Musée des Arts et Métiers*, consultar anexo A.

---

blindados. Tinham feito um pedido para equipar o seu Exército de quatro mil carros Renault FT. Como a produção destes carros nunca sessou durante nenhum período, em 1921, apesar das baixas da guerra, das avarias mecânicas e de algumas vendas a Exércitos estrangeiros, as forças francesas estavam equipadas com aproximadamente três mil e setecentos carros de combate ligeiros. A França era assim uma das principais fontes de criação de doutrina, em relação aos carros de combate. Contudo, este país não cedeu os carros totalmente à arma de cavalaria. Entregou, por sua vez, os blindados à infantaria (Ogorkiewicz, 2015).

Esta ideia francesa era dividida em duas formas diferentes de atuar com estes meios. A primeira, com carros de combate ligeiros, era utilizada para operações ofensivas na escala de um batalhão de carros para uma divisão de infantaria. Estes eram assim designados por *chars d'accompagnement*, carros de apoio à infantaria. Por sua vez, e de forma distinta mas não menos ligada à infantaria, tínhamos os *chars de manœuvre d'ensemble*, carros de combate pesados de apoio à manobra. Eram utilizados de forma mais concentrada em ataques acompanhados com uma divisão de infantaria, na proporção de um para um (*Idem*).

Apesar de esta ser a conceção teórica de atuação do Exército francês, em 1931, estes só possuíam carros de combate Renault FT, carros de combate ligeiros que só poderiam ser utilizados em apoio próximo da infantaria. Em 1932, viriam a ser feitos testes e exercícios para testar outras possibilidades de utilização dos carros de combate. Contudo, os oficiais do Exército francês não acharam necessário que se avançasse nesse sentido. Entendendo por bem que os carros fossem destinados unicamente para o apoio da infantaria, indo em direção diferente de outros países da Europa que também investigavam sobre este assunto. Só em 1934 é que viria a ser criada a *divisiom légère mécanique* (DML), que viria a ser uma das primeiras da sua natureza.

Assim que estabelecida esta unidade, em 1934, era constituída por uma brigada de tanques a três batalhões de *dragons portes*, por um regimento de artilharia, assim como outras unidades de suporte. Contudo, só em 1939 é que estava completamente equipada com 220 carros de combate<sup>12</sup> (Ogorkiewicz, 2015).

Este modo de atuar era contestado pelo Coronel Charles de Gaulle, no seu livro *Vers l'Armée de Metier*, que, para além de defender um Exército profissional, defendia

---

<sup>12</sup> Unidade constituída por 220 carros de combate: oitenta carros de combate médios S35, oitenta carros de combate ligeiros H39, sessenta veiculos blindados AMR33 e trinta e cinco carros de combate ligeiros, distribuídos aos *dragons portes* (Ogorkiewicz, 2015)

---

também que a cavalaria e o exército francês possuíssem algum poder ofensivo com as suas unidades blindadas. Para este poder atacante, defendia que as unidades deviam ser mecanizadas. Estas ideias viriam a influenciar o Primeiro-Ministro francês, Paul Reynaud. Este tinha como intenção apresentar a ideia em parlamento, em 1935. Contudo, o seu Ministro da Guerra, General Maurin, argumentava e defendia que estas forças eram desnecessárias e sem utilidade, mostrando mais uma vez a opção dos franceses quanto ao uso dos carros de combate.

Contra esta ideia de unidades mecanizadas estava também o General Comandante das forças francesas (1936). A única tomada de decisão que mais influenciou a criação de forças blindadas, foi a ordem para a criação de mais uma DML, constituída em 1937.

A noção de necessidade de constituir uma força ofensiva mecanizada, por parte da França, só viria ao de cima com o início da segunda guerra mundial, altura em que as altas chefias militares começaram a ter a noção de que era preciso fazer face às forças blindadas alemãs (Ogorkiewicz, 2015).

#### **2.2.4. Estados Unidos da América**

A realidade americana na sua evolução quanto a este tema é muito específica. Os carros de combate existentes do Tank Corps nasceram na infantaria, uma vez que, proibições legais impediam que a Cavalaria possuísse carros de combate ou os usasse. Isto negava que a arma os pudesse ajudar a desenvolver (Ogorkiewicz, 2015).

Com o término da Grande Guerra, e também pelo facto de os carros de combate mais sofisticados serem lentos e com avarias frequentes, o exército americano não estava disposto a investir largamente na investigação e desenvolvimento deste novo tipo de meios. Desta forma, nos anos vinte, a mecanização foi praticamente nula. Foi necessário um grande esforço por parte de bastantes indivíduos, tanto civis como jovens oficiais, na argumentação de defesa da mecanização perante os oficiais mais antigos do Exército (Bielakowski, 1969).

Entre essas personagens distintas, está o investigador civil J. Walter Christie, que causou um grande impacto na forma do exército americano olhar para a mecanização. Em 1919, temos um modelo criado por Christie em que o seu carro de combate estava bastante mais avançado que os restantes do mundo, mas que, devido à falta de fundos do Exército

depois da guerra, teve de parar com o projeto. Mas a negação de avançar com o projeto não foi motivo para se baixar os braços. Com o passar dos anos, em 1928, foram apresentados outros modelos que foram deixando alguns oficiais espantados e admirados com tais projetos (Hofmann, 2006).

Um desses oficiais, que defendeu estes projetos, foi o Major George S. Patton Jr, que numa convenção, onde são apresentados estes veículos, gritou entre a multidão, “Se o exército não ficar com eles, eu fico!” (Araújo, 1941; Bielakowski, 1969, p. 2). O conselho era constituído por dois oficiais de cavalaria, Patton e o Major Clarence Benson, que olhavam para este carro como tudo o que a cavalaria precisava. Contudo, mais uma vez, não se avançou por falta de fundos (Bielakowski, 1969).

Um outro civil, que também desempenhou um papel bastante importante na mecanização do Exército americano, Dwight F. Davis, fez bastantes visitas ao estrangeiro, nomeadamente Inglaterra, onde visitou os treinos de uma força experimental mecanizada. Ao chegar ao seu país de origem, ordenou a formação de uma força mecanizada experimental no Campo Meade, Maryland, para explorar também as possibilidades da mecanização. Este oficial promovia o espírito de força, corpo e camaradagem entre os seus subordinados (Hofmann, 2006).

A ideia de motorizar e/ou mecanizar já estava espalhada pelo país. Num dos editoriais do *The Washington Post*, de 1928, está exposto o seguinte: “Está provado que uma força motorizada não conseguirá prevalecer perante uma força que esteja totalmente mecanizada” (Bielakowski, 1969). O que comprova que esta ideia já não era desconhecida e já começava a ser falada nos principais jornais do país. O Conselho do Desenvolvimento Mecanizado do Departamento de Guerra, após um ano de estudo, recomendou a criação de uma força permanente mecanizada, que fizesse parte integral do Exército dos Estados Unidos (Bielakowski, 1969).

Mas esta ação teve um pequeno revés. O General Chefe do Estado-Maior, Douglas MacArthur, decidiu, pouco antes da efetivação física desta unidade, que este processo fosse parado. O argumento utilizado era que a cavalaria era a arma do movimento, e como arma do movimento era nesta que deviam permanecer estes meios. Por sua vez, como a cavalaria não devia deixar os cavalos, pois estes eram o melhor meio para o reconhecimento, e por essa mesma razão, o processo de criação de uma unidade mecanizada parou durante uns tempos (Ogorkiewicz, 2015).

Apesar desta decisão, existiam graduados de cavalaria que continuavam a lutar para que esta iniciativa progredisse, como o Tenente-Coronel Van Voorhis e o General Chaffee,

entre outros. Estes oficiais tanto lutaram para que fosse constituída uma força deste género que, em 1932, foi selecionado um regimento para se transferir para Fort Knox. Esta unidade era o 1º Regimento de Cavalaria, que viria a ser a primeira força mecanizada dos Estados Unidos, em 1933 (Hofmann, 2006).

A força sediada em Fort Knox, que ao longo do tempo tinha aumentado de tamanho, fez durante o ano de 1934 vários exercícios, nos quais experimentavam a operacionalidade desta força e as suas capacidades. Estes exercícios eram executados com a cavalaria a cavalo, para que fossem as duas colocadas sob as mesmas circunstâncias. Não sendo surpreendente, os defensores de cavalaria a cavalo minimizaram as realizações dos mecanizados. Esta intenção de manter o cavalo na Cavalaria como meio de transporte, foi de tal forma influenciadora na execução do relatório destes exercícios, que o Exército publicou o resultado das manobras no “*Jornal da Cavalaria*”. Todas as conclusões negativas foram reservados para as forças mecanizadas, e nenhuma para a cavalaria a cavalo (Bielakowski, 1969).

Quando o Exército difundiu o resultado das manobras no “*Jornal da Cavalaria*”, Chaffee, mostrou o seu descontentamento: “Devem estar cegos para as possibilidades da cavalaria mecanizada. Devem perceber que a definição agora inclui qualquer tipo de meios para o combate. Tendo de ser altamente móveis e não apenas montados em cavalos. O lema da cavalaria diz: Através da Mobilidade nós Conquistamos. E não: Através da mobilidade a cavalo nós conquistamos, ou, Através da mobilidade unicamente a cavalo nós conquistamos” (Hofmann, 2006).

Contudo, a visibilidade de Van Voorhis e Chaffee, e com o esforço de criar uma força mecanizada foi ineficaz até 1938. Só nesse mesmo ano é que um regimento de artilharia e mais um regimento de cavalaria se juntaram em Fort Knox. Contudo, a criação desta unidade não veio alterar as mentalidades dos oficiais de cavalaria e infantaria, pois estes viam estes meios única e exclusivamente como forma de apoio. Só em Junho de 1940 foi anunciada a decisão de criar uma força distinta com estes meios, a *Armored Force*, chefiada por Chaffee, ramo criado pelo General Chefe, George Marshall. Só assim teria margem para progredir e se desenvolver.

### 2.2.5 Espanha

Em Espanha, o Exército seguia o funcionamento normal, tanto que a cavalaria continuava com as suas missões e preocupações de sempre: explorar, cobrir, explorar o sucesso, proporcionar segurança, perseguir e proteger a retirada. Estas missões tradicionais da arma neste país, em nada eram diferentes das cavalarias dos restantes exércitos internacionais, com forma de atuar distinta baseada na mobilidade, velocidade e capacidade de ímpeto, quando necessário (Lión & Silvela, 1999).

Com o final da Guerra Civil, eram poucos os que duvidavam da necessidade de substituir o meio de combate que estava à sua disposição desde sempre: o cavalo. Os engenheiros e investigadores espanhóis, afirmavam-se capazes de criar meios que satisfizessem a cavalaria. Mas era necessário colocar dinheiro e capacidade estrutural à disposição, coisa que Espanha não tinha, sendo este o motivo do atraso em que se encontrava a cavalaria, em 1939 (Ogorkiewicz, 2015).

Por estas razões, o exército carecia dos novos meios que, no resto das nações, já se tinham reconhecido como imprescindíveis para conseguir cumprir as suas missões de sempre. Sendo assim, não podemos colocar todas as culpas nos oficiais de cavalaria, pois pouco a pouco começaram a introduzir estes novos meios no seu Exército, à medida que iam estando disponíveis. Os primeiros meios a ser introduzidos foram as motos, autometralhadoras e carros de combate, herdados da Guerra Civil (Lión & Silvela, 1999).

Neste país, no processo de renovação dos meios, a cavalaria precisou de reduzir muito os seus efetivos, para que todo o Exército conseguisse ser equipado de igual forma. Contudo, existiu sempre algo que nunca mudou, algo que os oficiais de cavalaria não deixaram que se perdesse e insistiram para que continuasse da mesma forma: o ensino de um oficial de cavalaria ou de qualquer outro militar da arma tinha de assentar nas seguintes virtudes: coragem, valor moral, audácia, iniciativa e espírito de sacrifício. Estas eram as virtudes que permitiam que um cavaleiro conseguisse cumprir as suas missões (Lión & Silvela, 1999).

O restante processo de mecanização do Exército espanhol será abordado mais à frente, com o intuito de comparar com a realidade que se vivia em território nacional.

## Capítulo 3

### A Motorização/Mecanização no Exército Português

#### 3.1. Introdução

Este capítulo vai retratar a realidade do Exército Português e a forma como os seus oficiais olhavam para o contexto internacional e percebiam como este influenciaria, a nível estrutural, a organização do seu Exército. Serão expostos então, pensamentos de oficiais ou outras entidades que de alguma forma poderão ter influenciado na decisão das altas chefias militares.

Numa primeira fase, tentaremos perceber de que forma se olhava, em Portugal, para estes novos conceitos que iam surgindo na realidade internacional. Como se definiam estes mesmos termos e de que forma se olhava para eles. Se eram vistos de forma positiva ou negativa. Ou seja, perceber se os oficiais das armas do Exército olhavam para estas alterações a nível organizacional e as consideravam como medidas a tomar dentro do Exército Português. Sabendo que até à data de 1931 só existiam no país duas unidades motorizadas, em Cascais e em Sacavém (Fernandes, Ferreira, Matos, Teixeira, & Telo, 2004).

De seguida abordaremos a discussão que surgiria na sequência do ponto anterior. Será a melhor opção colocar os novos veículos a motor na arma de cavalaria ou criar-se-á uma nova arma onde se introduzirão estes novos meios? Qual será o destino da tão prestigiada cavalaria a cavalo? Estas discussões são também bastante debatidas nas revistas *Defesa Nacional* e *Revista da Cavalaria*, entre oficiais que se mostravam uns contra e outros a favor, defendendo estes últimos a opção de introduzir os motores na arma de cavalaria como a melhor opção para a colocação destes novos meios.

Por fim, serão expostos os problemas que se colocaram, ao longo dos tempos, relativamente à introdução destes novos meios. E conseqüentemente a resposta que os oficiais da arma encontrariam para as ultrapassar. Levantando ao mesmo tempo

pensamentos que de alguma forma contrariariam os pensamentos negativistas de oficiais, que viriam a ser rotulados de oficiais excessivamente ligados ao cavalo.

Em aberto fica, para ser tratada no capítulo seguinte, a análise da discussão, dentro do Exército Português, sobre as possíveis alterações pela introdução destes novos meios no nosso Exército.

### 3.2. Adoção dos conceitos de Motorização e Mecanização

“Verifica-se que Portugal se encontra atrasado no que respeita à motorização”  
(Silva, 1937, p. 17).

Estes novos conceitos começavam a ser debatidos mais fortemente em Portugal no final do ano de 1934, sendo que esta discussão prolongar-se-ia durante os anos seguintes, ocupando vários fóruns de discussão. Sendo discutido em conversas entre oficiais do Exército que originariam artigos de reflexão, em algumas revistas da época, onde expunham a sua opinião no respeitante a esta matéria. Dessa forma, pretende-se perceber de que forma os conceitos eram compreendidos em Portugal e de que forma os oficiais o entendiam, ou seja de uma forma positiva ou negativa, se era bem vista a sua adoção ou não.

Começou a surgir primeiro na revista “Defesa Nacional”, em que nos primeiros números vinham títulos como “*EXÉRCITO ROLANTE – O Ruido dos motores será o novo ritmo da marcha?*” (Valadas, 1934a) ou como o que apareceria logo no início do ano seguinte “*NA GUERRA FUTURA a máquina substituirá o homem no campo de batalha?*” (Valadas, 1935).

Com estes títulos, entre outros, nos vários números da revista, começa a perceber-se que o motor, os veículos motorizados, já são considerados como um possível caminho a seguir pelas forças armadas portuguesas. Começam também a questionar se esta nova opção será o melhor caminho a tomar internamente. A discussão entre os oficiais da época, gera alguma controvérsia. Para fundamentar esta recetividade eram realçadas as novas capacidades dos exércitos estrangeiros com a adoção destas unidades, “Nesta idade da máquina, a motorização deu aos seus exércitos novas possibilidades. Os carros de combate

podem galgar todos os obstáculos. A cavalaria e a infantaria terão de ceder o lugar a elementos motorizados...” (Valadas, 1935, p. 16).

Por outro lado, era relatado o insucesso da cavalaria montada no seu tão amado e fiel cavalo, por forma a defender a necessidade de evolução no Exército Português. Igualmente se realçava a incapacidade da cavalaria montada a cavalo, fazer face às novas armas que surgiram durante a Grande Guerra, período este em que a cavalaria tinha saído abalada e com o seu orgulho ferido pois não conseguiu ter sucesso nas suas missões. “...a cavalaria saiu da Grande Guerra com o seu prestígio bastante abalado pela convicção de que a sua capacidade de movimento desaparecera ante a potência de detenção do fogo” (Ferreira, 1940, p. 577). Pensamento que também podemos retirar do excerto publicado uns anos mais tarde por Jorge Valadas, redator principal na revista Defesa Nacional, “Surge, porém, a Grande Guerra, guerra traiçoeira em que cada qual procura ferir abrigado das vistas e dos golpes do adversário. A ação da cavalaria havia necessariamente de perder campo, não podia atacar de peito descoberto, em luta leal e o aparecimento do motor que a natureza desta guerra tornara necessário...” (Valadas, 1934b, p. 16).

Ao longo dos tempos os oficiais começavam a defender os conceitos e a tentar explicar o significado de motorização e mecanização, mostrando as suas diferenças. Temos assim o Capitão de Artilharia, Ferreira da Silva, que elucida e distingue estas duas noções. Começando por explicitar motorização como sendo “a utilização de meios mecânicos para o transporte de tropas, permitindo a concentração rápida e ordenada de várias unidades num ponto ou pontos pré-determinados.”. Seguindo a mecanização, onde realça as suas disparidades, definindo-a assim como “a transformação de unidades antigamente tributárias de diferentes meios de transporte, em unidades homogéneas, deslocando-se pelos próprios meios e utilizando os mesmos engenhos durante o combate.” (Silva, 1936a, p. 10).

Ou como mais tarde, de uma forma muito sucinta e explicita, seria definida pelo Tenente de Cavalaria, Casimiro Gomes, a motorização “dizendo respeito à utilização dos veículos a motor para o transporte de tropas” e a mecanização associada “ao uso dos veículos blindados sobre rodas ou chenilles, como meio de transporte e como arma.”. Sendo que as unidades de infantaria, quando apeadas, seriam consideradas mecanizadas se a viatura com que se tinham deslocado até aquele local continuasse na frente de combate (Gomes, 1941, p. 16).

Para uma melhor perceção, o Capitão Ferreira de Silva define os limites de cada um destes termos, de uma forma simples e mais pormenorizadamente, clarificando onde começa e acaba cada um deles. Afirma que a motorização e o seu papel “... finda no

campo de batalha, pois para combater, as tropas descem dos respetivos camions que as conduziram. Ela acelerou somente o ritmo das operações sem modificar a natureza do combate.” e que a mecanização tem a sua função “... apenas durante a batalha. O seu fim é dar, muito especialmente à infantaria, engenhos que a tornem menos vulnerável aumentando-lhe a sua capacidade ofensiva.”(Silva, 1936b, p. 14).

Mais tarde viria também o Major Aguiar Ferreira, num dos seus artigos, definir uma unidade mecanizada: “É caracterizada pela mobilidade, raio de acção e protecção de que beneficiam os seus meios. Representando o elo entre a Divisão motorizada e a Divisão blindada.” (Ferreira, 1940, p. 588). Sendo que esta divisão blindada, referida no seu artigo continuava a ser mecanizada. Porém tinha características diferentes, como por exemplo, a elevada capacidade de penetração e de manobra de larga envergadura.

### **3.3. O problema com a mudança**

Após a reflexão sobre os conceitos de motorização e mecanização, chega-se a este novo ponto, em que serão abordadas as dificuldades com que se deparavam os oficiais da época por causa destas alterações e de que forma mostravam o seu receio com a chegada desta nova realidade. Neste tópico, serão apresentados de uma forma resumida os dilemas sobre os quais os oficiais da época estavam debruçados e os que apontavam como mais importantes, assim como as respostas dos oficiais que se mostravam interessados na mudança, na criação de unidades motorizadas e mecanizadas.

Esta era uma discussão ainda não muito acentuada, pois existiam elementos entre os oficiais portugueses que temiam estas alterações, que temiam a mudança. No artigo, “*O Motor de Explosão Destruiu o Espírito da Cavalaria?*” (Valadas, 1934b), são levantadas questões que cirurgicamente fazem temer estas mudanças entre alguns elementos das forças portuguesas. Questões essas, como por exemplo, “Agora que o cavaleiro se aproximará do infante, irá a sua mentalidade modificar-se também no mesmo sentido?”, ou “Finalmente, os dragões transportados conservam a tradição e o espírito da cavalaria, ou estará definitivamente condenada a desaparecer esta arma e a sua formosa herança espiritual?”, ou “Se um bom cavaleiro deve amar o seu cavalo, pode pois formular-se a interrogação: os oficiais das unidades motorizadas são ainda oficiais de cavalaria?”. No final do seu artigo deixa o seguinte pensamento “Adeus românticos cavaleiros, porque

cavaleiros sem cavalos...” (Valadas, 1934b, p. 16). Contudo, apesar de pouco realçada, este tema de controvérsia viria cada vez mais a aparecer nos fóruns de discussão mais importantes de Portugal.

No final dos anos trinta, começavam a levantar-se ideias e pensamentos relativamente a esta matéria, “a mecanização do exército para mais rápido avanço dos homens e material, não só multiplica a sua força, mas aumenta pela sua mobilidade a violência do choque, ferindo o inimigo coberto de couraça, facilitando a surpresa por meio do motor e permitindo ainda atacá-lo nas posições difíceis e destroçá-lo em massa.” (Valadas, 1934a, p. 12). Temos também o Capitão de Artilharia, Ferreira da Silva, que escreve num dos seus artigos da revista Defesa Nacional sobre o tema: “As lições da última guerra, os progressos constantes da indústria automóvel e da mecânica em geral, obrigaram os Estados-Maiores de todos os países, ao estudo de novos problemas cujas soluções se impõem como imediatas, sob pena do Exército ser uma organização sem força, por melhores e mais destemidos que sejam os soldados e oficiais” (Silva, 1936a, p. 16), defendendo que seria preciso olhar para este assunto com bastante atenção e de uma forma muito cuidada.

Uns anos mais tarde, viria também o Tenente de Cavalaria, Casimiro Gomes, num dos seus artigos para a Revista da Cavalaria, levantar algumas questões sobre a evolução do Exército “A questão da mecanização, consubstanciada na pergunta: até que ponto o engenho couraçado é suscetível de modificar a conduta da guerra futura? (Gomes, 1941, p. 268)

Mas estes não eram os únicos a defender ou a exortar para que estas alterações e inovações fossem tomadas. Ao longo do tempo, foram bastantes os artigos que continuavam a dissertar e a abordar esta temática. Não sendo necessariamente de oficiais da arma de cavalaria, mas também de outras armas. Lembravam e utilizavam o episódio dos táxis em Paris quando estes tinham sido mobilizados para a célebre batalha do Marne para movimentar as forças francesas para travar a ofensiva alemã, o que representaria o começo da vitória das armas aliadas. Salientava-se assim que os veículos a motor eram extremamente importantes e cruciais para o deslocamento de tropas. “Contudo, isto não representa, nem de longe, o que hoje se chama de motorização.” (Silva, 1936a, p. 10)

Todavia, ainda neste período, existia quem manifestasse preocupações e levantasse questões noutras direções distintas, defendendo que algumas missões entregues à cavalaria a cavalo, só poderiam ser feitas por esta. Que, apesar das inovações e das possibilidades do motor, era no cavaleiro com o seu cavalo que “se pedirá o detalhe duma informação, dum

reconhecimento, tão preciosa ao chefe que dela necessita para o desenvolvimento da sua manobra” (Latino, 1940, p. 546)

Porém, a controvérsia relativamente a este assunto tende a concluir que a mecanização do Exército seja o caminho a tomar. Para refutar todos os críticos, o Tenente-Coronel de Cavalaria, A. Botelho, deixa a seguinte pergunta para os que não acreditam na necessidade de mudança: “Como deverá ser dotada a cavalaria para bem cumprir as missões que lhe forem atribuídas”, tendo em conta as adversidades atuais? E imediatamente responde “Tratando-se de uma cavalaria moderna, isto é, duma cavalaria apetrechada e constituída por modo a bem satisfazer, dentro da fisionomia de guerra dos nossos dias, às características que resultam do estudo do seu papel, isto é, arma essencialmente móvel (raio de ação, velocidade) e tão potente quanto possível (poder de choque, poder de fogo). (A. Botelho, 1940, p. 87).

As ideias deste oficial não eram únicas nem isoladas. O General Manuel Latino, assumindo-se como cavaleiro da cavalaria a cavalo, refere que lhe custa reconhecer a mudança radical que o modo de atuar desta arma está a sofrer e que sofrerá, mas não aceita negar a necessidade. “Temos de acompanhar a evolução” (Latino, 1940, p. 546).

### **3.4 O motor na Cavalaria ou uma arma distinta**

“E ainda mesmo quando só de motores se tratar  
é ao espírito cavaleiro,  
ao ambiente dinâmico dos seus quadros, da sua tropa  
que essas unidades deverão ser entregues.

Cavalaria moderna, vibrante de espírito cavaleiro,  
dinâmica, flexível, adaptável a todas as situações  
e a todos os momentos!”

(Gomes, 1941, p. 22)

Com a chegada da nova terminologia, chega então também uma questão muito importante no meio dos oficiais da arma de cavalaria. Será na arma de cavalaria que estes

novos meios serão introduzidos? Ou será necessário criar uma nova arma, desligada de todas as outras, para a introdução destes novos meios? (Valadas, 1934a).

Com a percepção de que estes novos meios vinham para permanecer, este era o problema levantado. Assim, tem-se como objetivo fazer um levantamento dos pensamentos expostos, pelos oficiais da arma, nos fóruns públicos e entender de que forma eles abordaram este assunto e como o resolveram.

“Cavaleiros, não! Os dragões transportados pertencem a uma nova arma, *la motorie*” (Valadas, 1934b, p. 17). No seu artigo e com esta afirmação, o autor mostra-se, muito claramente, muito próximo da ideia do que se vivia no Exército Francês em que a arma de cavalaria em nada estaria ligada a estes novos meios, que iam surgindo em outros exércitos. Juntamente, temos também o Major Aguiar Ferreira, a revelar-se tendencioso para que estes meios não fossem entregues à cavalaria, pois afirma que, por razões de natureza filosófica e lógica, e não por motivos táticos ou orgânicos, a palavra “cavalaria” implica sem qualquer sombra de dúvida a existência do cavalo. Unidades de cavalaria são implicitamente unidades a cavalo. Sendo que as unidades motorizadas ou mecanizadas devem ser classificadas com esses nomes distintos, fazendo distinção entre elas (Ferreira, 1940). Tal como o autor anterior, podemos constatar que o Major Ferreira também defende fortemente que as unidades de cavalaria devem ser única e exclusivamente unidades montadas a cavalo e não equipadas com qualquer outro meio de transporte ou de combate.

As respostas a estas questões, ao mesmo tempo levantadas prontamente respondidas e defendidas pelos oficiais de cavalaria, evidenciavam que não queriam que estes novos meios fugissem da sua arma. “(...) a atuação da Cavalaria – a cavalo ou mecanizada – continua a ser precisa e que o seu espírito é o mesmo – a mesma audácia, a mesma decisão, a mesma intrepidez e sangue frio – todos nós cavaleiros temos de encarar, de frente a nova modalidade e entrar nela, como cavaleiros, decididos a manter a cavalaria no lugar que de direito lhe pertence.” (Latino, 1940, p. 546)

O Capitão Sousa Coutinho realça, num dos seus artigos para a *Revista da Cavalaria*, a forma como as grandes unidades pelo resto da Europa estão a ser desenvolvidas. “Assim têm sido usadas as Grandes Unidades blindadas alemãs, francesas e inglesas em várias missões sempre baseadas no espírito da Cavalaria, de simplicidade na concepção, rapidez na decisão e audácia na execução. Como uma arma não se caracteriza pelos meios de combate ou de transporte que emprega, mas pelas missões que recebe, pelo espírito que a anima, pelos princípios táticos gerais que adota, estas unidades blindadas podem ser consideradas de Cavalaria. (S. Coutinho, 1941, p. 526).

Combinando com a opinião do Tenente-Coronel Botelho, “esse meio que a ciência e a indústria proporcionaram ao homem é o motor que acciona a viatura que combate ou a viatura que transporta... a noção do que é necessário e do que é possível, isto é, que não se salte da velha cavalaria para a nova cavalaria. Por razões técnicas e táticas e por razões morais e sentimentais, insistimos em querer manter o querido nome de cavalaria a arma moderna. Em que caracterizamos a arma pela sua missão e não pelos seus meios.” (A. Botelho, 1940, p. 88)

Apesar de toda a discussão em torno deste tema, em que se levantou a possibilidade de estes novos meios não pertencerem à arma de cavalaria, os oficiais desta levantaram-se e defenderam que a arma era a mais indicada para os receber. Concluindo, podemos terminar esta reflexão com o pensamento do General Latino: “A velha tática está toda modificada. Vemos as Divisões blindadas e motorizadas, actuar como a antiga cavalaria, na irrupção pelo país inimigo, rompendo a frente, desorganizando as comunicações, desmoralizando retaguardas. Acções de oportunidade, de rapidez e de audácia. Afinal... sempre cavalaria...” (Latino, 1940, p. 547)

### **3.5. Os problemas apresentados e as respostas dos oficiais**

Como já foi antes referido, alguns oficiais das forças portuguesas levantavam e colocavam entraves à criação de forças motorizadas e/ou mecanizadas. Neste ponto, pretende-se relatar alguns dos problemas levantados e que poderiam criar algumas dificuldades à implementação destes meios e destes novos tipos de unidades, totalmente distintas e diferentes no ceio do exército português.

Um desses oficiais era Mário da Silveira Guerra Themundo, Tenente-Coronel de Artilharia, que, mesmo concordando que a nação precisava de alterações, levantava alguns problemas sobre a estrutura do Exército. Argumentava que os quadros não estavam preparados para tamanhas alterações, que não existia a organização necessária para manter este tipo de unidades e, o mais importante de tudo, Portugal não estaria em condições de executar tamanho investimento para a conceção de tais unidades (Themudo, 1934).

Outros problemas vinham da parte dos oficiais de cavalaria. Estes, sim, criavam barreiras para a mudança. Mostravam-se receosos que o “*espírito cavaleiro*” fosse destruído e que o bom nome da arma fosse esquecido, assim como todas as suas tradições e

ensinamentos não passassem de histórias em livros. “Atira-se para o nada, conscientemente um elemento ainda hoje de excepcional valor, especialmente para um país como o nosso com regiões talhadas para a sua utilização? E o espírito milenário da cavalaria que tem na sua base no ca cavalo, não tem valor algum na vida espiritual do Exército e da Nação?” (Pais, 1941, p. 378).

Durante este período de contestação, criou-se um número na revista *Defesa Nacional* que se refutava contra a motorização e contra a mecanização. Defendia que um país como Portugal não poderia nunca deixar o cavalo. Contudo, apesar de ter um sentimento contra, mostrava-se compreensivo, sabendo que seria muito difícil estas alterações não acontecerem no futuro. Tentava no entanto com estes artigos que a criação de solípedes do Exército ou a criação de solípedes das entidades públicas para o exército não encerrassem ou baixassem a sua produção. Mesmo que se motorize largamente o Exército, a criação cavalari não deve ser descurada, porque, em caso de mobilização, o número de solípedes em geral, e de cavalos, em especial, que é necessário, é muito grande. Se mobilizássemos 300.000 homens, teríamos de requisitar mais de 60.000 solípedes, e uma guerra gastaria, por mês, muitos milhares de animais (D’Andrade, 1936, p. 11). O autor alerta igualmente para o caso de mobilização futura, referindo a Grande Guerra e afirmando que se entrássemos numa guerra deste nível, novamente o número de solípedes necessários iria ser tremendamente grande. “Milhões foram os cavalos empregados, e gastos, na Grande Guerra, pouco mais ou menos 20% dos homens mobilizados. O número das baixas foi muito grande porque devem ter orçado por três milhões de cabeças, sobre um efetivo empregado de seis ou sete. Em que se as baixas humanas se aproximaram dos 15%, a dos solípedes pode ter chegado aos 40%.” (*Idem*, p. 11).

Todos tinham consciência de que, ao longo de toda a sua história, Portugal era um país com escassez de matérias-primas e por isso outro problema levantado pelo Tenente Casimiro Gomes, foi o facto de estas unidades, para todas as suas operações e manutenção, precisarem de uma grande quantidade de combustíveis e lubrificantes. “O gasto destas unidades, as exigências permanentes em gasolina, óleos e reparações (...) são os inconvenientes a apontar em primeiro plano.” (Gomes, 1941, p. 18). Ou do ponto de vista do Tenente-Coronel Botelho, que levanta o problema de que o nosso país não tem indústria para seguir avante com esta nova conceção. “O cavalo-motor será sempre difícil em país sem indústria que o fabrique, mantenha e aproveite e sem carburante que o mova.” (A. Botelho, 1940, p. 89)

Apesar de todos os problemas, uma das questões que mais levantou preocupações foi “Qual será o futuro do cavalo?”. Esta pergunta estava relacionada com o facto de o cavalo ser um meio utilizado com muita importância no ensino. O cavalo era utilizado para desenvolver as capacidades que distinguiam um oficial de cavalaria entre todos os outros. O cavalo tem uma influência preponderante na formação da psicologia do cavaleiro, como agente de força moral, quer pela luta a que obriga a quem o domina, que assim exercita a vontade, quer pelas qualidades reveladas que reforçam a confiança no êxito das operações a realizar.” (Valadas, 1934b, p. 17).

No entanto, existiam oficiais com opiniões diferentes relativamente a esta questão. Enquanto uns, por um lado defendiam vivamente a exclusividade do cavalo, outros defendiam pura e simplesmente as unidades blindadas. Existiam também oficiais mais contidos, que defendiam um meio-termo. Ideia essa que consistia numa ação combinada da cavalaria a cavalo com a cavalaria mecanizada, não esquecendo que, para se obter desta conjugação a máxima eficiência e resultados, estas duas formas de combater deverão ser utilizadas em conjugação. Fazendo sobressair o que de melhor possuem, nunca se prejudicando uma à outra (Ramos, 1940).

A comentar neste sentido, o Tenente-Coronel Botelho propõe uma solução, “Atrevemo-nos a advogar como a mais conveniente para o nosso país e situação presente, esta última solução, sob a forma de brigadas de cavalaria em que os elementos a cavalo (2/3 do total) constituirão o grosso de combate e os elementos automóveis (1/3 do total) se destinarão especialmente à descoberta e a reserva de combate.” (1940, p. 94). Contudo, na continuação do seu artigo, mostra-se totalmente consciente de que a experiência adquirida com a criação de unidades mecanizadas é importantíssima para a evolução. O desenvolvimento que o autor aborda no seu texto refere-se à forma como as unidades do Exército Português iriam tendencialmente evoluir: para uma forma mais homogénea, ou seja com o mesmo número de tropas a cavalo e tropas mecanizadas; ou se as tropas a cavalo tenderiam a deixar de existir e se começariam a perder espaço no meio militar.

### **3.6 Quais as características essenciais na nova cavalaria**

“O sucesso de cavaleiros será sempre encontrado  
na velocidade, na surpresa, na audácia

e para o conseguir, teremos de fazer prova  
do famoso espírito de cavaleiro.”

(Martins, 1940, p. 97)

Com o início da aceitação destes meios no Exército Português, e mais propriamente na cavalaria, os oficiais desta arma começaram a fazer um levantamento de características mais importantes e imprescindíveis que estes meios deveriam proporcionar à Cavalaria, para um eficaz e eficiente cumprimento da missão. Neste ponto iremos abordar essas características que os oficiais levantaram e perceber se de alguma forma eram diferentes com estes meios, comparativamente às pedidas à cavalaria a cavalo. Os dois atributos mais mencionados eram a mobilidade, o poder de choque e fogo desta arma (Ramos, 1940).

O Tenente-Coronel Afonso Botelho reflete sobre quais seriam as características básicas para uma unidade deste género. Este afirma que as especificidades destes meios devem ser a mobilidade, o poder de choque e a capacidade de fazer fogo em movimento (Afonso Botelho, 1942a). Este artigo vinha a confirmar e resumir muitas das características apontadas nos anos anteriores, quando se começava a falar da mecanização.

Uma das especificidades destes novos meios era a velocidade, que insere na mobilidade, em que a rápida deslocação destes meios surpreende o inimigo e paralisa a sua ação e prejudica o seu moral, para além de consequentemente o prejudicar taticamente (Valadas, 1934a).

Ainda dentro da mobilidade, estava a capacidade dos veículos se conseguirem movimentar em qualquer tipo de terreno. Conseguindo passar por obstáculos e manter uma velocidade satisfatória para, da mesma forma, conseguirem surpreender o inimigo. Contudo, os resultados temiam-se não satisfatórios no que respeita a este aspeto, pois os veículos, para andarem em terrenos sinuosos, eram muito pesados. Ou seja, não conseguiam andar em estradas sem as danificar, impossibilitando que outros veículos se deslocassem na mesma via. E eram também tão ruidosos que as largas distâncias se faziam ouvir, reduzindo assim o efeito de surpresa e dificultando as atividades de reconhecimento (Silva, 1936a).

Contudo, este receio viria a ser diminuído, quando nos ensaios da motorização no resto do mundo os resultados começavam a ser cada vez mais satisfatórios. “A cavalaria deve, numa guerra moderna, poder manter a sua importância e a faculdade de avançar rapidamente, infiltrando-se a grandes distâncias e com facilidade, fora das estradas.”

(Silva, 1936b, p. 22). A mobilidade destes veículos era assim vista como importante, na cavalaria, para evitar a estabilização nas trincheiras e esta consideração justificava largamente o interesse que os exércitos demonstravam nestes engenhosos veículos

Outra característica que se quis manter com os novos meios, foi o poder de choque. Este foi um atributo considerado bastante importante e a manter na nova cavalaria. Com esta qualidade queria fazer-se face às novas armas de fogo, as metralhadoras. Combinando esta força dos meios blindados, era também extremamente importante que estes veículos fossem dotados dessas mesmas armas, que tanto tinham negado o continuar do sucesso que outrora a cavalaria a cavalo possuía (Gomes, 1942).

Para além das questões levantadas questionava-se também, como já fora levantado anteriormente, se poderiam manter-se as missões da cavalaria a cavalo na cavalaria moderna. Concluiu-se que as características desta “*nova arma*” eram idênticas à antiga e defendeu-se mais uma vez e com mais um argumento válido que sim. “A mobilidade, a potência de fogo e choque, continuam a ser as características fundamentais e, por consequência, idênticas as suas missões” (Ramos, 1940, p. 269).

## **Capítulo 4**

### **A Primeira Unidade Mecanizada do Exército Português**

#### **4.1. Introdução**

Neste capítulo, vamos expor alguma da discussão que existiu em alguns fóruns de discussão dos oficiais do Exército Português, numa tentativa de perceber quais eram as alterações que estes achavam que deveriam ser feitas para que o processo de transição se efetivasse da melhor forma e com o mínimo de problemas. Iremos debater vários pontos que foram bastante relevantes na discussão, concluindo o capítulo com a constituição da primeira unidade mecanizada do país.

Numa primeira fase, serão debatidas as alterações discutidas a nível organizacional em torno da estrutura do Exército. Neste primeiro ponto, serão apenas descritas as modificações propostas ao nível das altas chefias do exército. Será igualmente feito um levantamento das preocupações existentes, relativas à capacidade de defesa da nação e em que sentido o Exército deveria atuar para colmatar estas dificuldades.

De seguida, referir-se-ão as medidas discutidas ao nível logístico, de instrução e de doutrina. Quais seriam as dificuldades encontradas nestes pontos e quais as medidas preventivas que se poderiam tomar. Serão aqui também expostas as tendências táticas e de que forma estava inicialmente prevista a utilização destes novos meios.

#### **4.2. As mudanças a nível organizacional**

As alterações necessárias ao Exército para a criação destas unidades foram, desde cedo, discutidas entre os oficiais de cavalaria e as restantes armas. Desde logo se aperceberam que deveria existir um estreitar de relações entre as armas, para que todas evoluíssem da mesma forma e com o mesmo objetivo. “Deverá talvez dar-se uma aproximação de todas as armas numa espécie única” (Valadas, 1934a, p. 13). Na

continuidade do seu artigo, o autor refere que esta aproximação deverá ser feita com a introdução de veículos motorizados e mecanizados na infantaria e na artilharia, para além da cavalaria. Em simultâneo, defendia que os Quartéis-Generais e Estados-Maiores se fizessem equipar com veículos motorizados, para se poderem deslocar também estes rapidamente para a frente de batalha (*Idem*).

As alterações a nível estrutural eram vistas como essenciais e fulcrais para a nação. O Tenente de Artilharia, J. Correia de Matos, afirma isso mesmo. “Deixemo-nos pois de apregoar aos quatro ventos que somos a terceira potência colonial do mundo, enquanto não tivermos potencial militar e armamento bastante para manter a integridade do território correspondente que descobrimos e civilizamos” (Matos, 1940, p. 2). O autor, no seu artigo, alerta para a falta de armamento capaz de defender a nação face às ameaças externas. Confirma que a necessidade é absolutamente real e afirma também que, para uma melhor resolução deste problema, deverá e será necessário existir uma harmonia entre os vários ramos do Exército pois é reconhecido por todos que este não conseguirá executar uma reestruturação a todos os níveis de forma imediata (*Idem*).

Para uma melhor reestruturação e reequipamento, o Tenente-Coronel Mário da Silveira Guerra Freire Themudo defende vigorosamente que se deve constituir um organismo, com competências de facto, ao qual seriam dadas competências exclusivas por forma a adquirir dentro e fora de território nacional todo o material de guerra que se considerasse necessário para as forças militares, para que fosse um processo uniforme, pois era uma característica que considerava fundamental.<sup>13</sup> Este organismo teria, assim, poderes especiais sobre todos os Ministérios e entidades que pretendessem adquirir material, sendo também o responsável pela qualidade de todo o material que fosse adquirido (Themudo, 1934).

Apesar das alterações que se previam, ou que eram discutidas, alguns problemas eram também levantados e mereciam por parte de todos a procura de uma resposta. “Não obstante os pesados sacrifícios do tesouro, a Nação não está suficientemente defendida: não tem soldados em número, nem quadros nem o material indispensável às exigências da guerra moderna, nem dispõe sequer dos quartéis necessários em tempo de paz ao alojamento dos homens, dos solípedes e do material” (Valadas, 1937, p. 10).

---

<sup>13</sup> No mesmo artigo, este autor refere como importante o material ser uniforme, pois permitiria que todas as forças nacionais fossem dotadas das mesmas instruções. Iria facilitar assim que se normalizasse procedimentos (Themudo, 1934). A diversidade de modelos de material de guerra só se justifica nos Museus e Escolas Militares (1934, p. 8)

### 4.3. Mudanças a nível do apoio logístico, instrução e doutrina

No que concerne a este ponto, foram várias as mudanças discutidas ao longo dos anos. Relativamente ao apoio logístico, um dos pontos mais debatidos foi a necessidade de se criar pessoal especializado para o apoio e utilização destes materiais. Os oficiais do exército não estavam desalertados para este problema e depressa se começou a trabalhar no sentido de se criar uma base sólida de apoio à introdução de todas estas inovações (Valadas, 1937).

Desde cedo se denotou que o Exército necessitava de mecânicos, especialidade até aí ausente dos quadros do Exército. Em julho de 1933 é publicado, no *Diário do Governo*, um Decreto-Lei que cria quadros de mecânicos automobilistas e de mecânicos eletricistas de artilharia. Ao longo deste Decreto-Lei não só é definida a forma como será feita a distribuição dos condutores e mecânicos após os cursos, como também é determinada a estrutura do curso, ou seja, a sua duração e a sua instrução (plano curricular)<sup>14</sup>.

A 30 de junho de 1936, terminou assim o primeiro curso, consequência do decreto acima referido. Teve a duração de dois anos e subdividiu-se em duas partes. A primeira, nas Oficinas Gerais de Material de Engenharia (mecânica geral, teórica e prática, da viatura automóvel) e, a segunda, no Grupo de Especialistas de Artilharia (mecânica de viaturas especiais e manobras de força) (Valadas, 1936).

Outra questão bastante debatida, intimamente ligada com a instrução, foi o período de instrução dado às praças, em relação ao seu tempo de serviço nas fileiras. Era do conhecimento geral que o tempo tinha de ser aumentado, pois com o aumentar do período de formação havia muito pouco tempo para desempenharem o seu papel nos regimentos. Por essa mesma razão, os oficiais das forças armadas discutiam largamente este assunto (Ramos, 1940).

Contudo, o período de serviço das praças não era só importante do ponto de vista de serviço ao Exército nos meios mecanizados. Este assunto era igualmente discutido no que dizia respeito à Escola da Cavalaria: como os cavalos estavam a ter um sentido descendente no seu papel e importância, os oficiais da arma sentiam a necessidade de entregar a sua preparação a uma só unidade. Segundo a opinião de alguns oficiais, esta unidade deveria ser constituída por pessoas voluntariadas, mas mais bem pagas, devido aos seus pequenos efetivos, a fim de criar um estímulo positivo para pertencerem a esta

---

<sup>14</sup> Ver Diário do Governo em Anexo B

unidade. Essa unidade seria a Escola de Cavalaria que, com a sua Escola de Equitação, seria a entidade responsável pelo aperfeiçoamento dos quadros e pela preparação dos cavalos. Estes cavalos pertencentes ao Exército passariam todos por esta secção e, quando estivesse terminada a sua preparação, seriam entregues às unidades até serem considerados como incapazes. Nessa situação de incapacidade, seriam substituídos por cavalos que viessem já prontos para integrar as fileiras (Pais, 1941).

Ainda relacionado com as montadas, ao longo de toda a discussão sobre a readaptação e reestruturação do Exército, foi sempre ponto fulcral nas discussões a importância do cavalo na instrução. Era opinião unânime que este não poderia sair da instrução de oficiais e sargentos, pois “o cavalo produz como resultante o vigor e a iniciativa, a decisão e a audácia no cavaleiro” (Ramos, 1940, p. 258).

Apesar da iniciativa, da tendência para a progressão e de todas as discussões à volta dos termos de motorização e de mecanização, havia ainda momentos em que a discussão voltava às forças a cavalo. Os oficiais da arma de cavalaria, com todos os artigos publicados nas revistas, mostram-se conscientes da necessidade de mudar a forma de atuar da cavalaria, mas não esquecem que Portugal ainda depende muito das forças a cavalo. Por essa mesma razão, a discussão sobre estas forças não estagnou. Ainda existiam momentos em que apareciam debates nas revistas da época sobre todo o tipo de preocupações e sobre a sua forma de atuar em operações. Num dos números da *Revista da Cavalaria* de 1940, surge um artigo do Major Mário Ramires, que revela a sua preocupação com o transporte da espingarda a cavalo. Neste seu artigo, o autor argumenta que a compra da espingarda Mauser 7,9 milímetros foi um mau investimento para o Exército, pois o seu transporte a cavalo não é satisfatório: “Enquanto a cavalaria portuguesa esteve dotada com a carabina Mannlicher 6,5 milímetros (...) era colocada de forma que quási não prejudicava os movimentos do cavalo e cavaleiro (...). Com a adopção da espingarda Mauser 7,9 milímetros, arma bastante mais comprida que a carabina, surgiu para a cavalaria um problema que parece estar por resolver (...)” (Ramires, 1940, p. 499). Este assunto, apesar da sua pertinência para alguns especialistas no assunto, opõe-se à tendência da época, que consistia no debate sobre a mecanização. Ou seja, enquanto alguns autores ainda se referiam a pormenores, como o transporte da arma a cavalo, outros avançavam numa trajetória mais moderna, defendendo a necessidade da motorização das unidades.

#### 4.4. Organização e Táticas - propostas neste período

Com a adoção dos veículos motorizados e, conseqüentemente, de unidades mecanizadas, teria de existir uma evolução das táticas utilizadas, que surgiram no final dos anos trinta / início dos anos quarenta, com o aparecimento de novos quadros orgânicos<sup>15</sup>. Para esta evolução, contribuíram alguns artigos de oficiais de cavalaria sobre esta temática. Estes quadros já contemplavam autometralhadoras e carros de combate, embora estes meios ainda não existissem em Portugal<sup>16</sup>.

Em 1940, o Major Aguiar Ferreira descreve, no seu artigo *A Cavalaria na Guerra Actual*, a forma como as unidades a nível internacional se estavam a organizar, afirmando que se podiam organizar de quatro formas:

- “1ª – Divisão de Cavalaria sem ou com uma parte mínima de elementos de fogo motorizado ou mecânicos;
- 2ª – Divisão de Cavalaria parcialmente motorizada;
- 3ª – Divisão ligeira mecanizada;
- 4ª - Divisão blindada”(Ferreira, 1940, p. 587).

Considerando cada uma delas, o autor refere que a primeira era muito pouco utilizada, por ser muito débil e fraca, não se revelando proveitosa no campo de batalha, argumentando que os grandes exércitos que ainda as possuíam estavam em processo de as modificar e que só existiam ainda por falta de recursos económicos. A segunda, uma estratégia mista, caracterizava-se pela mobilidade, destinada a atuar pela manobra e surpresa. Era utilizada por uma combinação de elementos bastante diferentes, entre os quais, cavalos, meios motorizados e mecanizados. Também caracterizada pela mobilidade era a terceira estratégia, contudo acrescentava-se-lhe a proteção de que beneficiavam os seus meios. Teoricamente utilizada na exploração de grandes frentes, em ataques rápidos de surpresa sobre os flancos e retaguarda dos adversários, era o elo entre a divisão parcialmente motorizada e a divisão blindada.

---

<sup>15</sup> Conferir nos anexos C e D os quadros orgânicos dos esquadrões de autometralhadoras e de carros de combate.

<sup>16</sup> Sendo que até à data de Setembro de 1939 as únicas unidades existentes eram 6 Carro de Acompanhamento Imediato Loyd 1,5TON m/931, 1 Carro de Combate Ligeiro Vickers 6TON m/931-A Fêmea e 1 Carro de Combate Vickers 6TON 4,7cm m/931-B Macho. Destes 4 dos Loyd estavam operacionais num Pelotão da EPI. Os restantes estavam no Batalhão de Carros nº1. Só em 1942 chegariam mais meios.

Por fim, a divisão blindada, caracterizada pela capacidade de penetração, poder de fogo e proteção<sup>17</sup>, mas que apresenta o inconveniente de reduzir as possibilidades de como o exército se podia organizar (Ferreira, 1940).

Fosse qual fosse a forma em que o exército português se organizasse e pendesse, a sua atuação, era unânime que teria de existir uma aproximação entre todas as armas. À infantaria, teria de existir uma aproximação íntima e perfeita, criando um conjunto Infantaria-Carros, em que a cavalaria seria equipada com carros mais ligeiros para apoiarem a progressão da infantaria. Relativamente à artilharia, pretendia-se manter a sua eficácia de tiro, mas aumentar a sua mobilidade, proteção e capacidade de munições. Os alvos a atingir seriam muito mais numerosos, daí ser necessário aumentar o número de munições a carregar. Como estes seriam mais rápidos, também a velocidade de progressão teria de aumentar. Por fim, também tinha de se capacitar a engenharia de uma forma muito mais eficaz, pois com a criação de unidades motorizadas ou mecanizadas a sua importância no campo de batalha iria aumentar, em muito. Por conseguinte, a criação de obstáculos teria de aumentar a fim de impedir os carros inimigos de se movimentarem e também para fazerem a limpeza de obstáculos criados pelo inimigo (Gomes, 1941).

Já no que à utilização destes meios diz respeito, propunha-se que os carros de combate e unidades mecanizadas fossem parte integrante das Guardas Avançadas das Forças, tendo em conta que seriam responsáveis por eliminar as resistências de armas automáticas inimigas encontradas, eliminar forças idênticas encontradas e cobrir contra possíveis incursões dos carros inimigos em direção do grosso da força. Também seriam utilizados no combate, pela sua capacidade de conseguirem aproximar-se das forças inimigas, por se movimentarem em todos os terrenos. Para além deste aspeto, destaca-se a sua forte blindagem que oferece maior proteção à infantaria (S. Coutinho, 1941).

Foi proposta, pelo Capitão Fernando Paes, uma teoria interessante para a utilização dos cavalos em unidades motorizadas ou mecanizadas. Apesar destes veículos estarem habilitados para se movimentarem em praticamente todo o terreno, tinha-se consciência de que existiam alguns obstáculos intransponíveis. Para colmatar esta deficiência dos veículos motorizados, foi sugerido que se criassem unidades de cavalaria a cavalo transportadas, significando isto que os equídeos seriam movidos em camiões próprios, construídos para este fim. Conduzidos para a frente de batalha e em caso de dificuldades na exploração do terreno, sairiam dos veículos e, conjuntamente com os seus cavaleiros, iriam fazer o

---

<sup>17</sup> Verificar no anexo E algumas das formas em como os grandes exércitos organizavam as suas unidades.

reconhecimento dessa mesma área, muito mais frescos e resistentes para o executar, ao contrário do que seria previsível, se estivessem já com uma longa e fastidiosa marcha sobre si (Paes, 1942).

Os estudos e manobras em alguns exercícios estrangeiros e, sobretudo os ensinamentos da guerra, tinham deixado claro que era indispensável criar unidades mecanizadas, assim como motorizadas, sem nunca abandonar as unidades a cavalo. Estas conclusões surgiam através das necessidades das grandes unidades em matéria de segurança e de combate, que consistiam nas exigências da defesa contra blindados. Ou seja, contra veículos blindados, a melhor defesa seria com o mesmo tipo de veículos. Outra das necessidades seria a existência de um meio com rápido poder ofensivo e poder de fogo capaz de se apoderar rapidamente de importantes pontos táticos (Afonso Botelho, 1942a).

Na perspectiva do Coronel Botelho, seria indispensável a constituição de novas unidades, como um grupo de cavalaria motomecanizado<sup>18</sup>, apesar de não existir até então nenhuma regulamentação prevista (*Idem*).

Outro ponto discutido também por este autor foi as missões da cavalaria, em que uma unidade mecanizada poderia executar as missões dos Grupos de Cavalaria constituídos até ali, como ainda mais. As missões passariam de missões de segurança, em especial de segurança afastada para de missões de combate, que englobariam defensiva e ofensiva, constituindo-se como uma reserva móvel para a exploração do sucesso, ou no retardamento inimigo. Contudo, se se constituíssem estas novas unidades idealizadas pelo Coronel Afonso Botelho, as unidades mecanizadas poderiam executar missões que contemplariam, para além das funções acima referidas, um papel mais importante em missões de cariz ofensivo, pois devido às suas potencialidades estas unidades revelar-se-iam úteis na procura de brechas, por exemplo<sup>19</sup> (Afonso Botelho, 1942b).

#### **4.5. Reequipamento do Exército Português e as Dificuldades Financeiras**

Um fator bastante importante para o reequipamento do Exército e das forças armadas portuguesas é a vertente financeira. Neste pequeno subcapítulo, serão expostas as

---

<sup>18</sup> Conferir em anexo F o quadro explicativo de como seria constituído esse grupo.

<sup>19</sup> Outras possibilidades destas unidades, conferir em anexo G.

dificuldades financeiras que o Exército enfrentava e a forma como Portugal conseguiu o seu armamento, o que possibilitou a constituição efetiva de novas unidades.

O Exército viu o seu poderio financeiro diminuir bastante com o passar dos anos, em que a armada portuguesa saía beneficiada e conseguia mais fundos para investir em armamento e nas suas fileiras. Nesta altura, verificou-se um aumento de 32,8% para 47,9% do fundo para as forças armadas portuguesas. Só em 1936, viria o exército ganhar terreno e ver libertados mais fundos para o seu rearmamento. Com o despoletar da 2ª GM, as despesas militares começaram a crescer, passando de 29,5% das despesas públicas para 58,2%, até 1943, em que a maioria deste valor diz respeito ao esforço de rearmamento e mobilização, sendo que o Exército tomou a sua maior quota destas despesas. Contudo, depois de 1943, as despesas na defesa baixaram para 33%, até 1945, mas o armamento não parou de chegar, originado da Grã-Bretanha, devido ao acordo dos Açores<sup>20</sup>, em que estes entregavam equipamento ao Exército Português sem ter de efetuar qualquer tipo de pagamento (Fernandes et al., 2004).

Portugal encontrava-se relativamente atrasado, no que diz respeito a meios motorizados e mecanizados. No nosso país, quem mais tinha evoluído neste ponto era mesmo a Guarda Nacional Republicana (GNR), que tinha comprado veículos blindados, autometralhadoras. Estes veículos destinavam-se ao Regimento de Cavalaria da G.N.R.<sup>21</sup>. A sua compra foi examinada pelo Major José Mousinho de Albuquerque em 1932 (“GNR As auto-metralhadoras de cavalaria,” 1935).

A Portugal chegaram, em 1933, apenas dois carros ligeiros de 6 toneladas *Vickers*<sup>22</sup>, em que um era equipado com duas torres de metralhadoras e o outro com uma torre e uma peça curta de 37 milímetros. Sem ser estes veículos blindados, os únicos existentes no Exército eram seis *Carden-Loyd Mk VI*<sup>23</sup>, atribuídos a algumas unidades de cavalaria (P. Coutinho, 2013; Fernandes et al., 2004).

No que concerne a rearmamento do Exército, existiam duas possibilidades que o governo português ponderou: a de comprar aos ingleses, que dificultavam a compra ao não criarem facilidades de pagamento e com prazos muito alargados de entrega, ou então comprar e fazer o negócio com os alemães. Estes, para além de proporcionarem grandes

---

<sup>20</sup> Especificado mais adiante.

<sup>21</sup> Conferir artigo que relata este momento em anexo H.

<sup>22</sup> Foram entregues dois carros ao Exército Português. Um com a matrícula “Republica e o segundo com a matrícula “Portugal”. O primeiro do tipo B, com uma torre equipada com uma metralhadora e um canhão de 47mm. O segundo do tipo A, com duas torres cada uma com uma metralhadora 7,7 milímetros. Foram distribuídos ao Batalhão de Caçadores Nº5 em Lisboa (Fonte: Arquivo Histórico Militar). Conferir anexo I

<sup>23</sup> Ver o veículo em anexo J

facilidades de pagamento, comprometiam-se a fazer entregas rápidas, nem que para isso fosse necessário retirar dos seus armazéns e - mais importante que isso - dispunham de armas superiores, de maior eficácia e calibre. Dadas estas situações, Portugal optou por comprar à Alemanha, começando por armamento ligeiro, pelas espingardas *Mauser 98K*, continuando pela pistola-metralhadora *Steyer*, até ao armamento para artilharia, como por exemplo os obuses de 105 milímetros. Contudo, este processo de rearmamento foi interrompido, sendo que só foi possível até ao início da 2ª GM, em que países como Inglaterra e França impediam que Portugal fizesse grande volume de negócios com a Alemanha. Posto isto, Portugal teria de escolher outra parceria que lhe proporcionasse o rearmamento do Exército em grandes quantidades e que satisfizesse as necessidades das forças armadas portuguesas (Fernandes et al., 2004).

Ao longo dos anos, chegou a Portugal tanto material da Alemanha como da Inglaterra. Contudo, foi o país de sua majestade que nunca cedeu material em quantidade e qualidade, se comparado à Alemanha. Estes dois países queriam aumentar a sua influência junto do estado português, pois os Açores revelavam grande localização estratégica, tanto para Alemanha com intenção de isolar a Inglaterra e este com a intenção de não se ver isolado na sua ilha. Em 1942, a influência de Inglaterra começa a mudar, com a chegada de um lote de viaturas *Bren Carrier*<sup>24</sup>, para se começarem os testes de uma formação de carros de combate. Estas viaturas chegariam a ser mais de uma centena no Exército Português (Fernandes et al., 2004; Maganinho, 2014).

Em 1943, pouco antes do acordo dos Açores que originaria a chegada de mais material por parte da Inglaterra, chegam também a Portugal vindos deste mesmo país carros de combate *Valentine*<sup>25</sup>, chegando primeiramente 18, sendo logo aumentados para 24 (P. Coutinho, 2013).

Em 1943, dá-se uma reviravolta nas negociações por armamento, isto porque, neste período, com o declínio do Eixo e o predomínio das forças aliadas, Portugal não teme uma ameaça alemã. Nesta altura, já é possível negociar as bases dos Açores com Inglaterra, cuja proposta chega a 18 de junho de 1943 e que Portugal aceita a 23 desse mesmo mês (Nogueira, 2005).

---

<sup>24</sup> Estas viaturas chegaram em grande quantidade, vindas de Inglaterra. Foram distribuídas a várias unidades de Infantaria e Cavalaria. Nas unidades de Cavalaria foram utilizadas maioritariamente para transporte de pessoal e morteiros. Na Infantaria para transporte de pessoal e anticarro. Também foram entregues às respetivas Escolas Práticas das respetivas armas. (Fernandes et al., 2004) Conferir imagem de viatura em anexo K.

<sup>25</sup> Conferir imagem de viatura em anexo L

Com este acordo, chega a Portugal muito material que saía das linhas inglesas, entre ele: camiões, tratores de artilharia, peças anticarro (45 canhões de 6 libras), peças antiaéreas (3,7 polegadas), morteiros médios, artilharia de campanha (24 obuses de 25 libras e 29 obuses de 5,5 polegadas). Este período destaca-se pela quantidade significativa de material blindado para se começar a constituir forças blindadas em Portugal. Chegaram, nesta altura, mais 36 carros *Valentine*, 178 *Bren Carrier* e autometralhadoras *Humber Mk IV*<sup>26</sup>, em que algumas são entregues a GNR. Os *Bren Carrier* são utilizados em Portugal um pouco para tudo, como em Inglaterra, desde o transporte de munições, de metralhadoras ou morteiros. No entanto, em Portugal ainda lhe é atribuída mais uma função para a qual não era utilizada no seu país de origem, ou seja, o transporte de infantaria. Estes veículos são distribuídos pelo país para motorizar parcialmente os regimentos de cavalaria, particularmente as companhias de reconhecimento, com a exceção do Regimento de Cavalaria 4. Este material, para além dos regimentos de cavalaria, foi também distribuído por algumas unidades de infantaria e pelo Batalhão de Carros Nº1, na Amadora (Fernandes et al., 2004)

#### 4.6. Primeira Unidade Mecanizada

Neste ponto do trabalho será apresentada a unidade do Exército que mais se aproximava de uma unidade mecanizada.

A unidade que mais se aproximou deste conceito estava sediada na Amadora, passando originalmente por Batalhão de Carros Nº1, encerrando o Batalhão de Caçadores Nº7 que lá se encontrava. Esta ordem é dada formalmente a 28 de outubro de 1939, com a Ordem do Exército Nº07, 1ª Série<sup>27</sup>.

Quando 18 carros de combate *Valentine* chegaram a Portugal, foram prontamente entregues a esta unidade, que era destinada a ser uma unidade de infantaria mecanizada e carros de combate para o seu acompanhamento, em que mais tarde são aumentados para 24. A esta unidade chegariam ainda algumas viaturas *Bren Carrier* antes da chegada de material proveniente do acordo dos Açores. Esta unidade, composta por carros de combate e viaturas que executavam o transporte de infantaria, era a primeira unidade que se

---

<sup>26</sup> Conferir imagem de viatura em anexo K

<sup>27</sup> Instruções para a execução do decreto nº29:957: “I. e) Transformar-se-á em Batalhão de Carros Nº1 com sede na Amadora, o Atual Batalhão de Caçadores nº7”.

aproximaria da idealização de unidade mecanizada, faltando unicamente uma unidade de artilharia mecanizada. Seria assim a primeira a possuir carros de combate em meados de 1943. Em 1944, os carros de combate entregues a esta unidade são distribuídos por algumas unidades de cavalaria, como por exemplo a Escola Prática de Cavalaria, os Regimentos de Cavalaria Nº 3, 4 e 7, entre outras, ficando unicamente com os carros *Bren Carrier Universal*.

A ideia de constituir uma unidade com este formato tinha a intenção de defender contra uma possível ofensiva Espanhola, pois os oficiais e o Estado Português tinham a consciência e o receio desta hipótese. Com a chegada de material proveniente do acordo dos Açores, um ano mais tarde, é extinto o Batalhão de Carros Nº 1 com a Ordem do Exército Nº05 de 15 de novembro de 1944, 1ª Série<sup>28</sup>. Com essa mesma ordem é criado então o Batalhão de Engenheiros, unidade pertencente à arma de Infantaria (P. Coutinho, 2013; Fernandes et al., 2004).

Grande parte do pessoal e material manteve-se na unidade, que foi formada como unidade destinada à defesa contra blindados e defesa contra aeronaves. Para esta unidade vieram, assim, os canhões de 6 libras anticarro e as armas de 3,7 polegadas antiaéreas, bem como mais viaturas para a tração destes materiais. Desde o início, este batalhão adotou a sua organização a quatro Companhias. Sendo a primeira e a terceira para a defesa contra blindados e a segunda companhia para a defesa antiaérea. Esta organização foi determinada através da Portaria Nº 12/087 de 24 de outubro de 1947, publicada na Ordem do Exército Nº8 de 1947, 1ª Série.

Todo este processo de aquisição de material e criação de novas unidades deu-se devido ao facto de existir a ameaça, por parte de Espanha, para uma possível ofensiva. Os oficiais portugueses temiam esse cenário, pois sabiam que Portugal não estava preparado para se defender. Devido a este facto, insistiram em aumentar os laços com a Inglaterra e na aquisição de mais material para equipar as suas forças (Fernandes et al., 2004). Por tudo isto, será então abordado no próximo capítulo, de forma sucinta, a situação do país vizinho, a Espanha.

---

<sup>28</sup> Foi extinto depois em 1967, conforme a Ordem do Exército Nº05 de 31 maio de 1957

## Capítulo 5

### O Caso Espanhol

#### 5.1 Introdução

Neste breve capítulo será descrito como a nossa vizinha Espanha se comportou na sua evolução interna e como foi feito o seu desenvolvimento. Abordaremos as opiniões internas, as suas opções, de que forma foram persuadidos e, por fim, quem foram os principais países que maior influência tiveram e ajudaram neste sentido. Para este capítulo, foi utilizado como base o estudo de Raúl Lión e Juan M. Silvela, que no seu livro *Del Caballo a los Medios Acorazados* relatam todo o processo de desenvolvimento do Exército Espanhol.

#### 5.2. O Desenvolvimento do Exército Espanhol

A Guerra Civil Espanhola foi, de alguma forma, bastante influenciada pelas tendências que as restantes nações passavam. Neste teatro de operações eram colocados carros de combate alemães, os *Panzer I*<sup>29</sup>, e carros de combate Russos, os *BT-5*, que originariam os *T-34*, muito eficientes na 2ª GM. Com o final da guerra interna, em 1939, poder-se-á afirmar que este país também se encontrava muito atrasado no que diz respeito à motorização e mecanização.

A Espanha tinha poucos meios para a dimensão do Exército que dispunha. Apesar de toda a influência e poderio militar em número, Espanha era um país debilitado e com problemas ao nível interno de organização e liquidez financeira. Para evoluir neste sentido tinha que pedir apoio às restantes nações. A Alemanha de Hitler, ajudou neste sentido entregando carros de combate *Panzer I*, alguns camiões, motos, entre outro armamento. Contudo, não era suficiente para todo o seu Exército.

Com o final da guerra criaram-se em Espanha grupos de exploração que, por sua vez, originariam regimentos. Estes regimentos eram constituídos por um esquadrão de

---

<sup>29</sup> Carros que viriam a ser substituídos pelos *Panzer IV* no Exército Espanhol em 1944.

estado-maior, um esquadrão misto, um grupo a cavalo com três esquadrões de sabres e um grupo mecanizado com um esquadrão de motos e um de autometralhadoras. Mas não se pense que eram bem equipados, pois as suas arrecadações de material de guerra eram muito fragilizadas e não conseguiam equipar todos os homens, existindo assim, muita falta de material.

Em 1943, oficiais do Exército espanhol fizeram uma visita à Alemanha, por forma a perceberem como se organizavam forças blindadas. Contudo, aquando a sua chegada, tentaram criar a Divisão Blindada Nº1. Esta unidade tinha como intenção estudar as possibilidades, organização e meios de uma unidade de carros de combate *panzer*. No entanto, constataram que a forma como esta unidade estava organizada, sendo o espelho das unidades alemãs, era muito pouco favorável considerando a realidade espanhola. Ao verificarem que a arma de cavalaria não estava preparada para receber estes meios e mantê-los e que a arma de infantaria denunciava uma personalidade forte, não queriam, por isso, que os meios blindados se tornassem parte integrante na sua forma de combater. Espanha precisava de mais material.

Recorrente desta necessidade de material, uma destas unidades recebeu por decreto de lei de 31 de dezembro de 1943, o nome de *Grupo de Dragones de Alfambra*, aquartelado em Madrid. Este Grupo iria ser equipado com um esquadrão de motos BMW, outro esquadrão de autometralhadoras, outro esquadrão de carros de combate *T-26* e, por fim, um outro esquadrão com uma secção anticarro, outra secção antiaérea e outra de morteiros. No total era equipado com nove *T-26*, dez *L-3/35*, doze autometralhadoras. Esta unidade era uma das responsáveis pela defesa da cidade.

Apesar do Exército espanhol, ao longo dos tempos, receber algum material por parte dos alemães ou dos russos, estes só iriam ver o seu processo, de mecanizar e motorizar, avançar em larga escala depois do final da segunda guerra, após as suas dificuldades internas serem ultrapassadas e quando as restantes nações da europa pudessem ajudar no processo. Tal verificou-se entre 1944 e 1953, ano em que assinaram um tratado com os Estados Unidos da América.

Como consequência deste acordo, chegaram mais de uma centena de camiões blindados *C 15TA*, veículos *Willis MB*, armas anticarro de 105 milímetros, entre outros materiais. Com a chegada deste material, aumentou-se a mobilidade, o poder de fogo e a proteção das unidades de cavalaria. Porém, quando comparadas com outros países idênticos, eram unidades bastante pobres.

## Capítulo 6

### Conclusões e Recomendações

#### 6.1. Resposta às Questões Derivadas

A caracterização do debate existente entre estes dois conceitos e a forma como foram adotados em Portugal, pode ser abordada de diversas formas. Para investigar-se esta situação, começou-se por “**Qual era o ponto de situação da discussão dos conceitos de motorização e mecanização em Portugal?**”. Para responder a esta pergunta, procedeu-se à análise dos artigos publicados na *Revista da Cavalaria*, do final dos anos trinta e na revista *Defesa Nacional* do início dos anos quarenta, retratado no Capítulo 3.

O primeiro fator que pode ser retratado foi o facto desta discussão estar ainda pouco presente nestes círculos de debate. Apesar deste tema ser de extrema importância, constituindo tema de diálogo a nível mundial, em Portugal ainda se vivia um espírito muito fechado, em que se realçava a cavalaria a cavalo. Podemos mesmo afirmar que os primeiros oficiais a dialogar sobre este assunto eram oficiais de artilharia. Os oficiais de cavalaria estavam ainda muito ligados ao cavalo, não percebendo que este tinha os seus dias contados. Mesmo sabendo dos seus insucessos durante a 1ª GM, bastantes oficiais da arma continuavam a achar que este meio utilizado em batalha era, ainda, de alguma forma, importante e insubstituível.

Com o passar dos anos foi, de alguma forma, evoluindo esta consciência. Reconheceu-se que os meios motorizados e mecanizados eram essenciais para o progresso do Exército e para a defesa da nação. Apesar de ainda existirem oficiais resistentes à mudança e levantarem problemas, como o de temerem que o motor fosse destruir o espírito da cavalaria, alguns deles foram gradualmente abandonando estes receios e consciencializando-se de que este seria o caminho a tomar. Associado a este problema, surgiu também a pergunta se estes meios de combate serviriam a cavalaria ou se seria necessário criar outra arma. Esta pergunta foi prontamente respondida em virtude de não serem os meios que caracterizam a arma, mas a sua missão. E que os oficiais de Cavalaria eram aqueles que na sua essência possuíam o espírito carregado de audácia, decisão,

intrepidez e sangue frio, necessários para atuar com estes meios e cumprir as missões a eles destinadas.

À medida que se debruçavam sobre uns problemas, outros se levantavam. Destacaram-se, entre os quais, se Portugal estaria capacitado para receber estes meios e se os quadros estariam prontos para recebê-los, se teria capacidade para fazer face a tamanho investimento e se teria capacidade para manter e fazer funcionar estas unidades. Essas questões/ dúvidas foram prontamente respondidas pelos oficiais da arma de cavalaria, tendo eles consciência plena de que o país não tinha capacidade para constituir tal força. Na sua opinião, a solução passaria pela construção de unidades mistas, constituídas por meios motorizados e mecanizados e por unidades a cavalo.

A segunda questão derivada: **“Quais foram as mudanças discutidas ao nível organizacional, da instrução, reequipamento, doutrina e logística do exército?”** Para responder a esta interrogação teve-se por base o capítulo 4, subcapítulos 4.1., 4.2., 4.3., 4.4. e 4.5.

Ao longo de todo este capítulo, foi possível verificar que foram bastantes as alterações que se achavam necessárias para uma melhor introdução destes meios na instituição. Para todo o efeito, era da consciência de todos que Portugal era bastante debilitado e que tinha poucas condições para este efeito. Assistia-se à falta de condições, quer ao nível financeiro, quer ao das infraestruturas capazes de suportar todas estas alterações. Outro aspeto bastante importante e realçado era a necessidade das várias armas se aproximarem, estreitarem as suas ligações e, sobretudo, criar uma entidade superior a todos os ramos das Forças Armadas que possuíssem a responsabilidade e autoridade de comprarem todo o armamento para as forças portuguesas. Só assim se conseguiria que fosse uniforme, característica considerada importante entre os oficiais.

Era, de igual forma, de conhecimento geral que ao nível humano algo também teria que ser alterado. Tinha que se aumentar o tempo de serviço. Como os meios do Exército estavam a mudar, urgia a necessidade de se criarem mais especialidades de cursos de maior duração. Para compensar, o tempo de serviço aumentava para os homens ainda oferecerem tempo útil à instituição.

A doutrina era também um assunto discutido e conduzido de uma forma com extrema importância e relevância. Reconhecendo que o primeiro passo, e talvez com maior importância a dar, seria a necessidade das várias armas e serviços das forças armadas se aproximarem. Isto porque já era consciente de todos que uma arma não poderia atuar sozinha no campo de batalha e que se uma evoluísse, todas teriam necessariamente de

evoluir também. Sendo assim, considerava-se relevante criar uma doutrina mais detalhada, para que se conseguisse atuar, todos em conjunto. A infantaria teria também de possuir carros por forma a aumentar a sua velocidade e proteção, a artilharia aumentar a sua mobilidade, a engenharia aumentar também a sua mobilidade e proteção para, assim, conseguir auxiliar no campo de batalha.

Contudo, e apesar de tudo isto, o cavalo continuava e continuaria a ter um papel fundamental no Exército português a todos os níveis. Isto porque não conseguiríamos motorizar e mecanizar todo o Exército ao mesmo tempo. E, no respeitante à instrução, era o meio mais completo para pôr à prova o espírito de audácia, bravura e coragem a todos os oficiais e sargentos em instrução. Para garantir a continuidade dos cavalos, de forma bem tratada e treinada, foi também proposto que se constituísse uma Escola de Equitação, com pessoal voluntariado e especializado, onde se centralizava o treino dos cavalos para ingressarem nas fileiras.

A terceira questão derivada: **“Como surgiu a ideia de criar a primeira unidade mecanizada?”**. Para responder à pergunta, teve-se por base o capítulo 4, subcapítulos 4.5 e 4.6.

A ideia de se constituir uma unidade deste género deriva da necessidade de proteger a cidade de Lisboa. Com o decorrer da 2ª GM, existia a possibilidade de Espanha ou forças alemãs executarem uma ofensiva em território nacional. Perante isto, surgiu a necessidade de se criarem forças que conseguissem executar esta tarefa. Com a chegada de material proveniente do acordo dos Açores, isso tornou-se possível. Este acordo seria mesmo assinado, já com essa intenção. Portugal iria ceder a base dos Açores em troca de ajuda inglesa, na base de material necessário para a construção de 5 unidades deste género.

Por fim, temos a última questão: **“Q.D.4: Como se pode comparar a evolução portuguesa neste campo com outros casos paralelos, nomeadamente com a Espanha?”**. Para auxiliar a dar resposta a esta situação, utilizou-se o exposto no capítulo 5.

Espanha saía de uma guerra civil interna. Durante este período, o seu Exército não sofreu grandes alterações ou evoluções. Durante este tempo, e após a guerra, este país teve de pedir auxílio a outras nações por forma a ser ajudado na evolução, no que diz respeito à motorização e mecanização. Apesar de ser um Exército numeroso, a falta de material era visível, o que revelava um grande atraso, se olharmos para outros países de Europa.

Comparando com o caso português, podemos dizer que estes também não tinham capacidade de, isoladamente, fazer os melhoramentos do seu Exército. Contudo, os seus oficiais e toda a estrutura de comando revelou-se, mostrando-se ciente das suas

debilitações internas. E foi na década de quarenta que se começaram a ver e concretizar esforços neste sentido.

O caso Espanhol é bastante importante pois era a principal ameaça que Portugal enfrentava na época. Contudo, se relacionarmos com o resto das potências europeias, estávamos bastante atrasados. Nos restantes países, esta discussão e preocupação surgiu mais cedo. Apesar das nossas dificuldades financeiras partimos muito tarde para a evolução das nossas unidades, muito porque os oficiais da altura estavam muito agarrados ao cavalo.

## 6.2. Resposta à Pergunta de Partida

Através de toda a pesquisa e estudo elaborado, foi então possível reunir as condições para responder à Pergunta de Partida da Investigação: **“De que forma o debate, no meio militar, influenciou na criação da primeira unidade mecanizada?”**.

Numa primeira fase é perceptível que este tema ainda é pouco abordado dentro do território nacional, e que ao longo do tempo foi aumentando a frequência com que surgia nos fóruns de debate público. É notória a tendência existente para seguir e criar um projeto com unidades equipadas com meios que satisfizessem o conceito de motorização ou mecanização, mas era em pouca medida aceite pelos oficiais de cavalaria. Estes estavam reticentes quanto a utilidade destas unidades e tinham receio de perder o cavalo. Argumentavam que as unidades mecanizadas não conseguiriam cumprir as mesmas missões.

Porém, com o passar dos anos foi notório que os oficiais começavam a mudar a sua opinião e a perceber que esta mudança era inevitável. Quando isto aconteceu, a discussão sobre as mudanças necessárias a nível interno apareceram. Existia a polémica: era necessário criar outra arma ou se a cavalaria pode ter unidades mecanizadas? Apresentaram-se várias alterações a nível logístico, de instrução, da doutrina e da organização tática. Ao nível do reequipamento chegou a Portugal material novo, tendo por base acordos com Inglaterra ou compras feitas à Alemanha.

Face ao sucedido, foi criada a primeira unidade “quase” mecanizada em 1943, com a chegada dos primeiros carros de combate. O então Batalhão de Carros Nº1, unidade de infantaria, era equipado com *Bren Carrier Universal*, para transporte de infantaria, e carros

de combate *Valentine*. Esta unidade ficaria apenas um ano com todo este material, até ser todo redistribuído por unidades de cavalaria do país.

Com a chegada do material fornecido pelo acordo dos Açores, criar-se-ia uma unidade para fazer face às ameaças aéreas e dos carros de combate. Constituir-se-ia uma unidade anticarro e antiaérea. Esta unidade seria também composta, toda ela, por viaturas e material a garantir que fosse parcialmente mecanizada. De referir que mais uma vez faltava uma unidade de artilharia para ser totalmente mecanizada.

Concluindo então, e comparando com o resto da realidade mundial, pode dizer-se que Portugal estava atrasado quanto à mecanização do seu Exército. Apesar de todo o debate interno, onde existem uns oficiais contra e outros a favor, podemos afirmar que os positivistas quanto a este assunto “empurraram” Portugal neste sentido, apresentando soluções aos problemas levantados até então, atravessando todas as dificuldades internas a nível financeiro, e encontrando parceiros que possibilitassem esta evolução.

### **6.3. Grau de Cumprimento dos Objetivos**

O objetivo deste Trabalho de Investigação Aplicada consistia em perceber de que forma o debate, no meio militar, influenciaria a aquisição dos primeiros meios mecanizados e levava à criação da primeira unidade mecanizada. Caracterizando o conceito de mecanização e motorização, identificar as mudanças discutidas a nível da organização, instrução, reequipamento, doutrina e logística do Exército, determinar e analisar as razões que levaram à constituição de uma unidade mecanizada e comparar com o caso espanhol. O tratamento dos dados obtidos na recolha bibliográfica permitiu responder às questões de investigação e à questão central, conseguindo dessa forma cumprir os objetivos da investigação.

### **6.4. Limitações da investigação**

Ao longo de toda a investigação foram surgindo diversos obstáculos que, de uma forma ou de outra, dificultaram o seu desenvolvimento.

Podemos começar pela pouca diversidade de autores a falar sobre este tema, a nível interno. Em Portugal, os oficiais das armas ou serviços, nesta época da história militar interna, pouco escreviam sobre este assunto. Poucos eram os indivíduos que abordavam livremente este assunto, constatando-se, ao longo da pesquisa, que as individualidades que tocavam neste ponto acabavam sempre por ser as mesmas.

Por fim, outra dificuldade relevante encontrada foi o facto de, neste período de tempo, ser bastante difícil e complexo perceber como estavam equipadas as unidades do Exército português. Com a chegada do material vindo dos Açores, foi bastante complexo entender para onde este foi distribuído, tendo sido assim utilizadas referências secundárias sobre este tópico.

### **6.5. Desafios para futuras investigações**

No decorrer da investigação foram surgindo diversas situações que poderiam dar origem a novas investigações. Um dos desafios seria abordar, mais pormenorizadamente, as alterações feitas dentro do Exército no sentido da mecanização, nomeadamente, mudanças ao nível Organizacional, Instrução, Doutrina e Apoio Logístico, ao longo do tempo. Embora estas alterações tenham sido ligeiramente focadas neste trabalho, só as mais relevantes foram tratadas, não tendo sido desenvolvidos de forma detalhada pormenores, igualmente pertinentes, que se inserem nas mesmas.

Outra das hipóteses, seria olhar para a evolução ao nível das táticas e procedimentos. Como se passou de uma utilização hipomóvel para a situação motorizada ou mecanizada e perceber como eram conjugados os esforços das forças a cavalo com as restantes.

Por último, outro desafio seria o de analisar, de forma mais exaustiva, o reequipamento do Exército Português. Levantar e perceber qual foi, efetivamente, o material que chegou a Portugal para melhorar o Exército e, também, perceber para que unidades foram e como é que estas avançaram neste sentido.

---

## Bibliografia

- Academia Militar. (2013). *NEP n° 520/2ª*. Lisboa: Academia Militar.
- Amazon. (2014). *Bielakowski*. Retirado: Junho, 10, 2015, de <http://www.amazon.com/Alexander-M.-Bielakowski/e/B001JPC558>
- Araújo, M. G. de. (1941). *Mecanização e Motorização*. Lisboa: Editorial Império.
- Bielakowski, A. M. (1969). *Mechanization in the Interwar U.S. Cavalry*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de doutor, US Army Command and General Staff College.
- Botelho, A. (1940, Janeiro). Cavalaria Moderna. *Revista Da Cavalaria*. Vol. 1, 2, 87-96.
- Botelho, A. (1942a, Setembro). Motorizados e Blindados - Os Órgãos. *Revista Da Cavalaria*. Vol. 3, 5, 419-432.
- Botelho, A. (1942b, Novembro). Motorizados e Blindados - As Missões. *Revista Da Cavalaria*. Vol 3, 5, 529-556
- Bren Carrier*. (2014). Retirado: Maio, 20, 2015 de <https://pt-pt.facebook.com/Armamento-Militar/Exercito-Portugues/Bren-Carrier>
- Coutinho, P. (2012, Janeiro). Exército Português Auto-Metralhadoras (1ª Parte). *Revista Da Cavalaria*. Vol 26, 11-21
- Coutinho, P. (2013, Setembro). Exército Português - Carros de Combate. *Revista Da Cavalaria*. Vol 27, 8-12
- Coutinho, S. (1941, Setembro). Os Blindados na Cavalaria. *Revista Da Cavalaria*. Vol 2, 5, 525-532
- D'Oliveira, T. (2007). *Teses e Dissertações – Recomendações para a elaboração e estruturação de trabalho científicos* (2ª Edição). Lisboa: Editora RH.
- D'Andrade, R. (1936, Janeiro). Criação Cavalgar Portugal. *Defesa Nacional*, Vol 21, 11-12.
- Denis, E. (2008, Novembro). L'Allemagne, usine à Panzer?. *Tank Zone* Vol 1, 30-57.

- Encyclopedia Britannica. (2014). *Sir Basil Liddell Hart - British Military Historian*. Retirado: Março 23, 2015, de <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/339756/Sir-Basil-Liddell-Hart>
- Fernandes, A. H., Ferreira, J. M., Matos, L. S. de, Teixeira, N. S., & Telo, A. J. (2004). *Nova História Militar de Portugal Volume 4*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores.
- Ferreira, A. (1940, Novembro). A Cavalaria na guerra actual. *Revista Da Cavalaria*.
- Fletcher, D. (1991). *Mechanised Force*. Londres: Stationery Office.
- Fortin, M. F. (2009). Fundamentos e etapas do processo de investigação. *Loures: Lusodidacta*. Lisboa.
- Freixo, M. J. (2010). *Metodologia Científica (2ª Edição)*. Lisboa: Instituto Piaget.
- French, D. (2003). *The mechanization of the British cavalry between the wars. War in History*. Londres: Arnold Publishers
- Fuller, G. J. C. (1920). *Tanks in the Great War*. New York: E. P. Dutton and Company.
- G.N.R. As auto-metralhadoras de cavalaria. (1935, Novembro). *Revista Da Cavalaria*. Vol 19, 10
- Gomes, C. (1941, Janeiro). Novos Meios. *Revista Da Cavalaria*, Vol 2,1, 9–22.
- Gomes, C. (1942, Maio). Cavalaria de Portugal. *Revista Da Cavalaria*. Vol 3, 3 251-259.
- Harris, J. P. (1995). *J.P. Harris, Men, Ideas and Tanks: British Military Thought and Armoured Forces, 1903 – 1939*. Manchester: Manchester University Press.
- Hofmann, G. F. (2006). *Through Mobility We Conquer: The Mechanization of US Cavalry*. Lexington: University of Kentucky Press.
- J.Freixo, M. (2011). *Metodologia Científica. Fundamentos, Métodos e Técnicas (3ª Edição)*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Latino, M. (1940, Novembro). A Cavalaria. *Revista Da Cavalaria*, Vol 7, 545–591.
- Liddell Hart, S. B. (1959). *The Tanks: The History of the Royal Tank Regiment and its Predecessors, Heavy Branch; Machine-Gun, Tank Corps and Royal Tank Corps, 1914-1939 (Vol. I)*. Londres: Cassell.
- Liddell Hart, S. B. (1965). *The Memoirs of Captain Liddell Hart Vol 1*. Londres: Cassell.
- Lión, R., & Silvela, J. M. (1999). *Del Caballo a los Medios Acorazados*. Valladolid: Quiron Ediciones.

---

M. Pocinho. (2012). *Metodologia de Investigação e Comunicação do Conhecimento Científico*. Lisboa: Lidel.

Macksey, K. (1983). *A History of the RAC and its Predecessors 1914 to 1975*. Londres: Newton Publications.

Maganinho, J. P. M. (2014). Portugal e a Segunda Guerra Mundial. Retirado: Junho 28, 2015, de <http://pea2agm.blogspot.pt/>

Mahé, Y. (1992, Junho). Les Allemands ont-ils inventé la guerre mécanisée moderne?. *Batailles & Blindes*. Vol 28, 44-53

Martins, H. B. (1940, Janeiro). Casos de Guerra. *Revista Da Cavalaria*.

Matos, J. C. de. (1940, Maio). O Exército Português e o Momento Internacional. *Revista Da Cavalaria*. Vol 2, 97-106

Nafziger, G. F. (1999). *The German Order of Battle - Panzers and Artillery in World War II*. Londres: Greenhill Books

Nogueira, F. M. (2005). A Terceira e a neutralidade portuguesa durante a II Guerra. Retirado: Junho, 28, 2015, de <http://historiadosacores.tumblr.com/post/43003355322/a-terceira-e-a-neutralidade-portuguesa-durante-a>

Ogorkiewicz, R. (2015). *Tanks 100 Years of Evolution*. Oxford: Osprey Publishing.

Osprey Publishing. (2015). Kenneth Macksey. Retirado: Abril, 7, 2015, de <https://ospreypublishing.com/contributors/kenneth-macksey>

Paes, F. (1942, Março). Cavalaria a Cavallo. *Revista Da Cavalaria*. Vol 3, 2, 159-167.

Pais, F. (1941, Julho). O Cavallo e a Cavalaria Mecanizada. *Revista Da Cavalaria*. Vol 2, 4, 376-382.

Phillips, G. (2002). The Obsolescence of the Arme Blanche and Technological Determinism in British Military History. *War in History*, Vol 9, 39–59.

R. Quivy, & L.Campenhoudt. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5ª Edição). Lisboa: Gradiva - Publicações, S.A.

Ramires, M. (1940, Setembro). Transporte da espingarda a cavalo. *Revista Da Cavalaria*. Vol 1, 6, 499-501.

Ramos, M. A. P. de. (1940, Maio). Do Cavallo-Aveia ao Cavallo-Motor. *Revista Da Cavalaria*. Vol 4, 258-270.

Sarmento, M. (2013). *Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

Sibley, R. (1974, Junho). Guderian - A general who led from in front: who forged the blitzkrieg. But High Command did not recognize his brilliant panzer tactics. *War Montly*. Vol 3, 20–29.

Silva, C. A. F. da. (1936a, Março). Origem da Motorização. *Defesa Nacional*. Vol 23, 16-17.

Silva, C. A. F. da. (1936b, Abril). O Exército Motorizado. *Defesa Nacional*. Vol 24, 13-14.

Silva, C. A. F. da. (1937, Setembro). Ensaio de Motorização em Portugal. *Defesa Nacional*. Vol 41, 16-17.

Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como Fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios - Segundo Bolonha*. Lisboa: Lidel.

The Illustrated First World War. (2014). Munitions Ministry. Retirado: Abril, 9, 2015, de <http://www.illustratedfirstworldwar.com/timeline/1915-2/munitions-ministry-created/>

Themudo, T. C. A. M. da S. G. F. (1934, Outubro). Considerações Gerais Sobre os Nossos Recursos Militares. *Defesa Nacional*. Vol 6, 18-19.

Valadas, J. (1934a, Setembro). Exército Rolante. *Defesa Nacional*. Vol 5, 12-13.

Valadas, J. (1934b, Novembro). O Motor de Explosão Destruiu o Espírito da Cavalaria?. *Defesa Nacional*. Vol 7, 16-17.

Valadas, J. (1935, Fevereiro). Na Guerra Futura a Maquina Substituirá o Homem?. *Defesa Nacional*. Vol 10, 20-21.

Valadas, J. (1936, Julho). Exército Motorizado. *Defesa Nacional*, Vol 27, 36-37.

Valadas, J. (1937, Outubro). Reorganização e Rearmamento do Exército. *Defesa Nacional*, Vol 42, 10-11.

Valentine. (2014). Retirado: Maio 29, 2015, de <https://www.facebook.com/media/set/?set=a>.

Viegas, E. (2014). Carden Loyd. Retirado: Maio 20, 2014, de <http://forumdefesa.com/forum/viewtopic.php?t=6091>

Wilson, J. B. (1998). *Maneuver and Fire Power: The Evolution of Divisions and Separate Brigades* (1ª Edição). Washington DC.

---

# **Anexos**

---

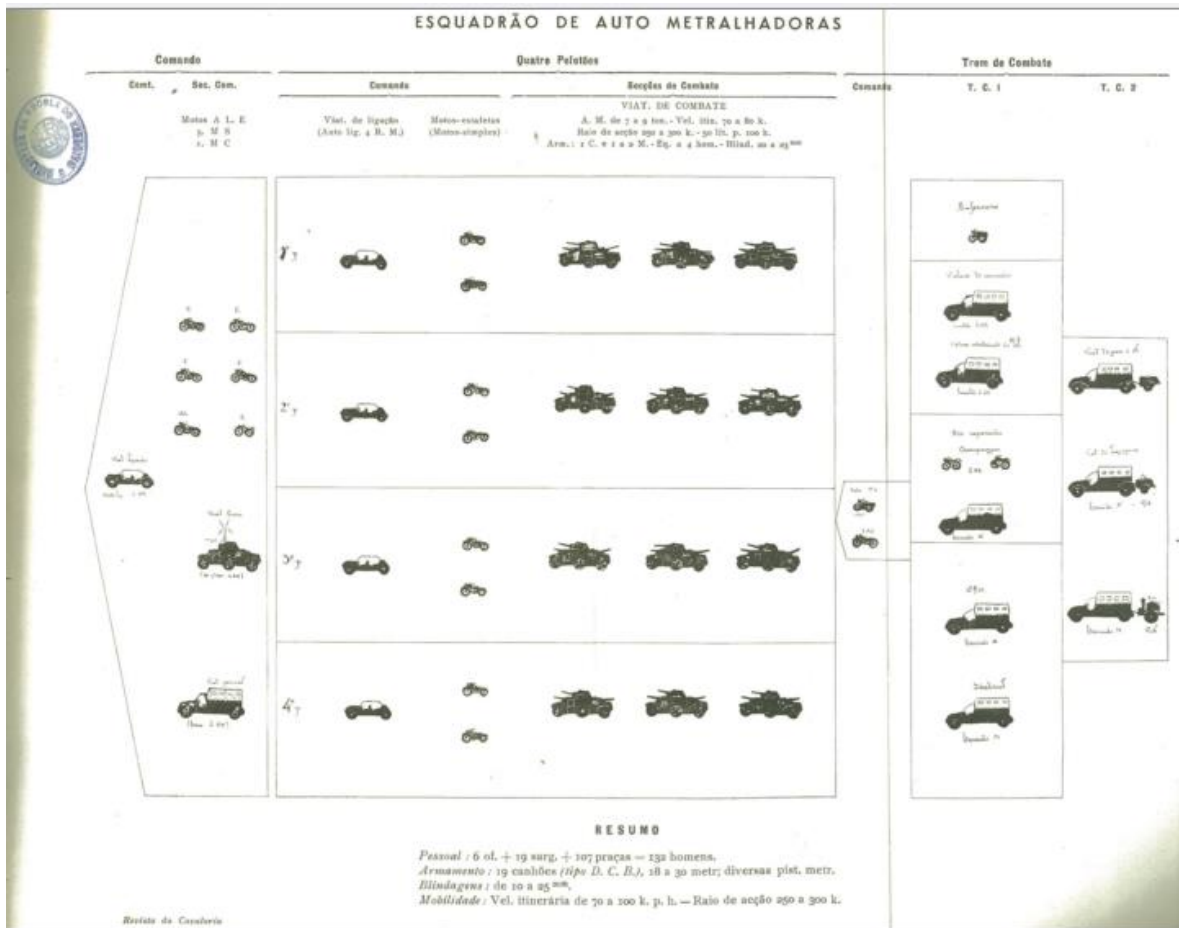
## Anexo A – Carroça a vapor de Cugnot



Anexo A - Carroça a Vapor de Cugnot ([biografiaecuriosidade.blogspot.com](http://biografiaecuriosidade.blogspot.com))

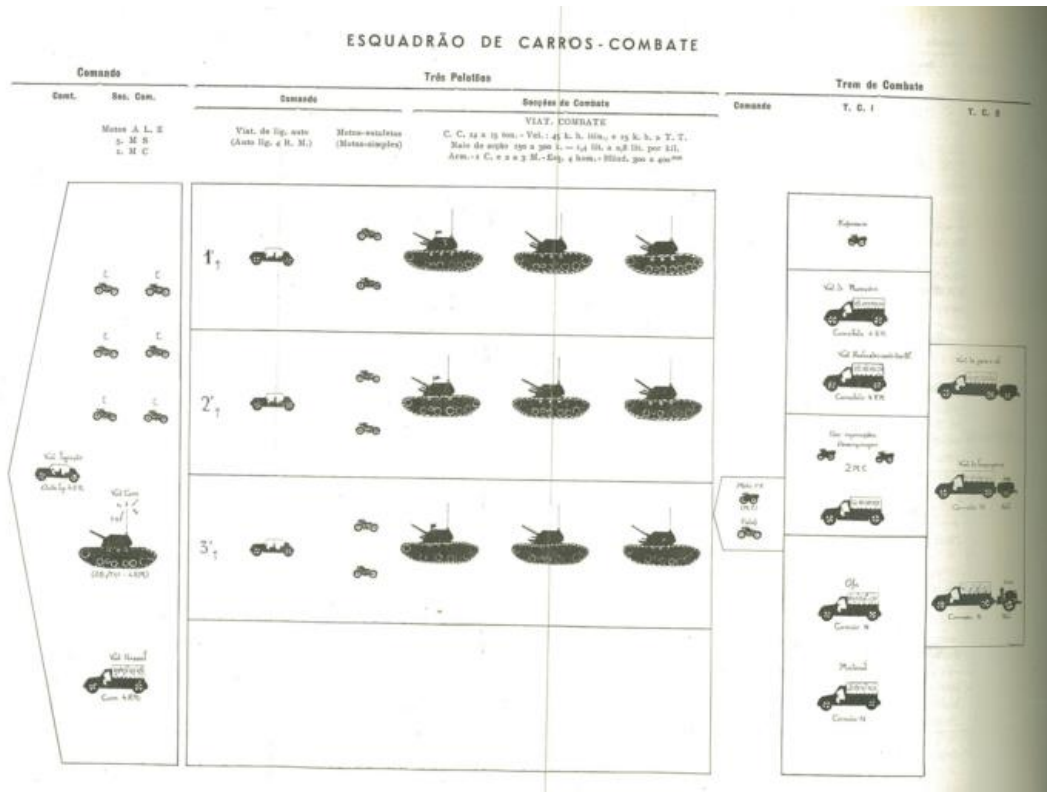


## Anexo C – Quadro Orgânico do Esquadrão de Autometralhadoras



Anexo C - Esquadrão de Auto Metralhadoras (Afonso Botelho, 1942a, p. 423)

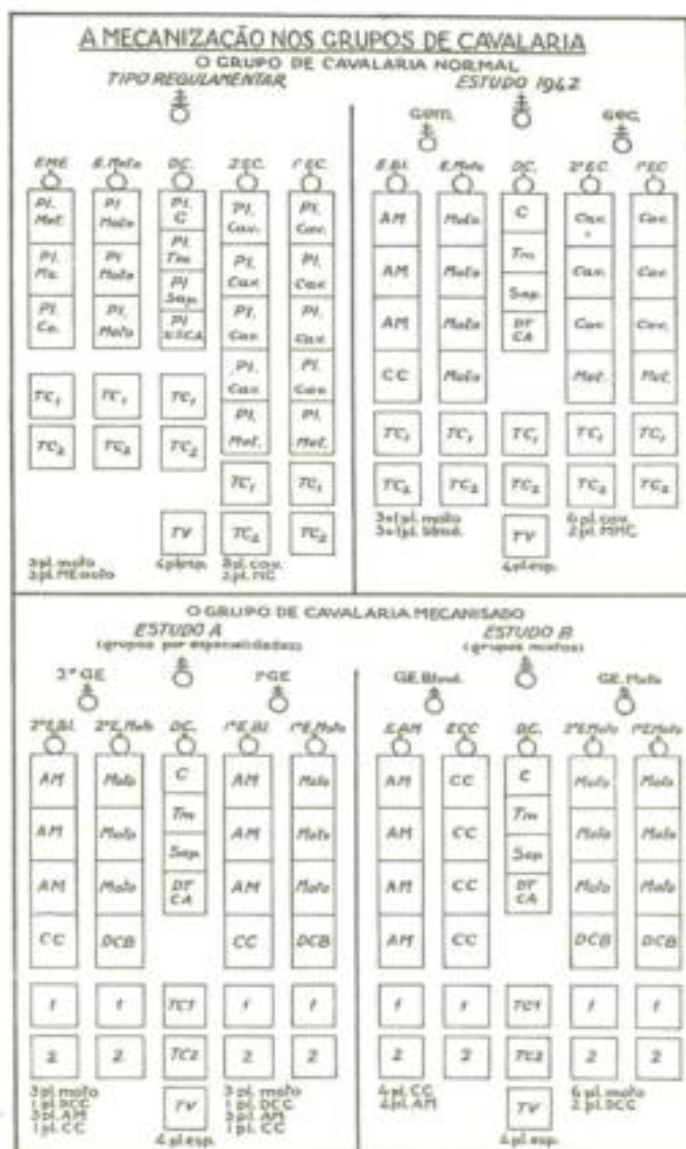
## Anexo D – Quadro Orgânico do Esquadrão de Carros de Combate



Anexo D - Quadro Orgânico do Esquadrão de Carros de Combate (Afonso Botelho, 1942a, p. 424)



## Anexo F – Quadros Orgânicos Pensados para Mecanizar os Grupos de Cavalaria



Anexo F - Quadro Orgânico estudado para mecanizar um grupo de cavalaria (Afonso Botelho, 1942a, p. 427)

---

## Anexo G– Potencialidades previstas para uma Brigada de Cavalaria

### 4. *Potência da Br. Cav. com elementos motomecânicos*

A dotação de elementos motomecânicos que é de uso prever-se para a Br. Cav. dá-lhe as seguintes possibilidades:

	Mobilidade estratégica	– 150 a 200 kms. em três dias
Descoberta terrestre	alcance	– 40 a 50 kms. (um dia de marcha para a frente da região de partida da Br. Cav.
	frente	– 20 a 30 kms. (dois ou três D. D. com 8 a 10 kms. de frente).
	velocidade	– 15 a 20 kms. (antes do contacto)
	Segurança afastada	– 15 kms. para a frente das G. Av.
	Segurança próxima	– 15 kms. para a frente da testa dos grossos
	Frente de marcha	– 8 a 12 kms.
	Velocidade média (do conjunto)	– 6 a 7 kms. por hora
	Frente de ofensiva (fr. de cont.)*	– 2.800 a 3.800 metros
	Frente defensiva . . . . .	– 4.500 a 6.000 metros

Anexo G - Potencialidades previstas para uma Brigada de Cavalaria (Afonso Botelho, 1942b, p. 547)

---

## Anexo H– Momento em que a GNR adquire as suas autometralhadoras

### G. N. R. ● As auto-metralhadoras de cavalaria (A. M. C.)

As únicas A. M. C. que existem no país são as adquiridas pela G. N. R. e destinadas ao Regimento de Cavalaria.

Constituem um pelotão em organização.

O pelotão é assim constituído: Duas viaturas de combate tipo V. P. G. Este modelo é constituído por um chassis de todo o terreno com inversão de marcha com motor Berliet 75-150 cv. Sobre o chassis está assente uma blindagem com torre giratória de 360°. A blindagem é de aço Schneider-Creusot cromado cuja espessura vai de 8<sup>mm</sup> a 12<sup>mm</sup> estando ao abrigo de todos os projecteis de armas portáteis, mesmo das balas perforantes. Tem 6 velocidades e dá em entrada 75 quilómetros à hora podendo acompanhar a cavalaria em todo o terreno.

É o tipo de carro de reconhecimento de combate da cavalaria.

É armado com um canhão de 37<sup>mm</sup> mod. cavalaria e duas metralhadoras pesadas Hotchkiss 7.7. Está preparado para caminhar sobre gelo e em terrenos revolvidos pelas granadas de todos os calibres ou brandos. As suas seis rodas são motoras e independentes.

Para o pelotão, existe um carro de turismo para transporte do comandante, sinaleiros e esq.<sup>a</sup> de Metralhadoras ligeiras.

Uma moto com «side-car» para a esq.<sup>a</sup> reduzida de carabina metralhadora — ligação do pelotão.

O peso total da viatura de combate em ordem de marcha é de 10 toneladas.

A visibilidade quando em combate, com o carro fechado, é feita por meio de 3 episcópios e 1 periscópio.

Estes carros foram adquiridos em França pelo major José Mousinho de Albuquerque e capitão Horácio Gonçalves, depois de experimentarem e terem visto vários modelos. São estes carros a última palavra em A. M. C. tipo pesado referente ao ano de 1932.



Anexo H - Momento em que a G.N.R. adquire as suas autometralhadoras (“G.N.R. As auto-metralhadoras de cavalaria,” 1935, p. 10)

---

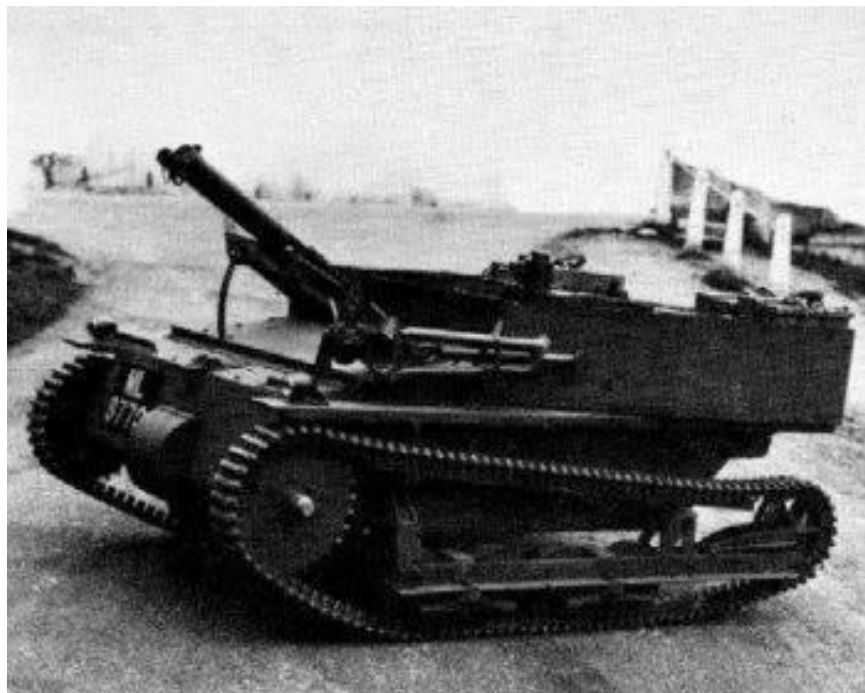
## Anexo I– Carros de Combate Vickers



Anexo I - Carros de Combate Vickers. A primeira imagem de os dois em desfile em parada. A segunda imagem o carro de combate de nome Republica e a terceira imagem o carro de combate “Portugal”.  
(Fonte: Arquivo Histórico Militar)

---

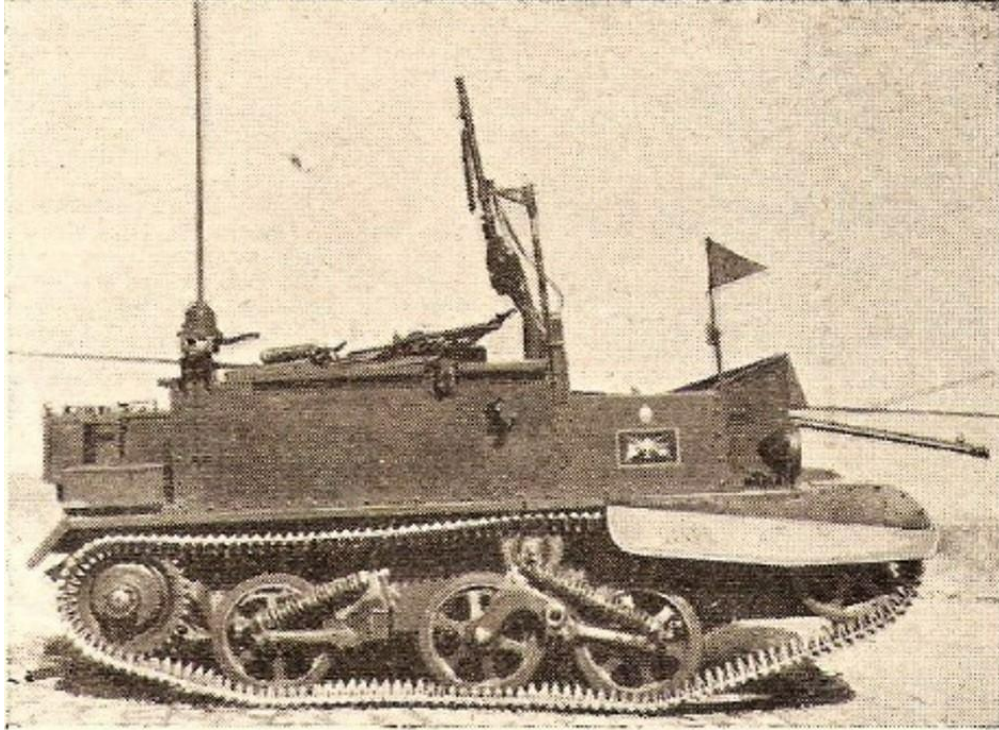
## Anexo J– Carden-Loyd Mk VI



Anexo J - Carden Loyd Mk VI (Viegas, 2014)

---

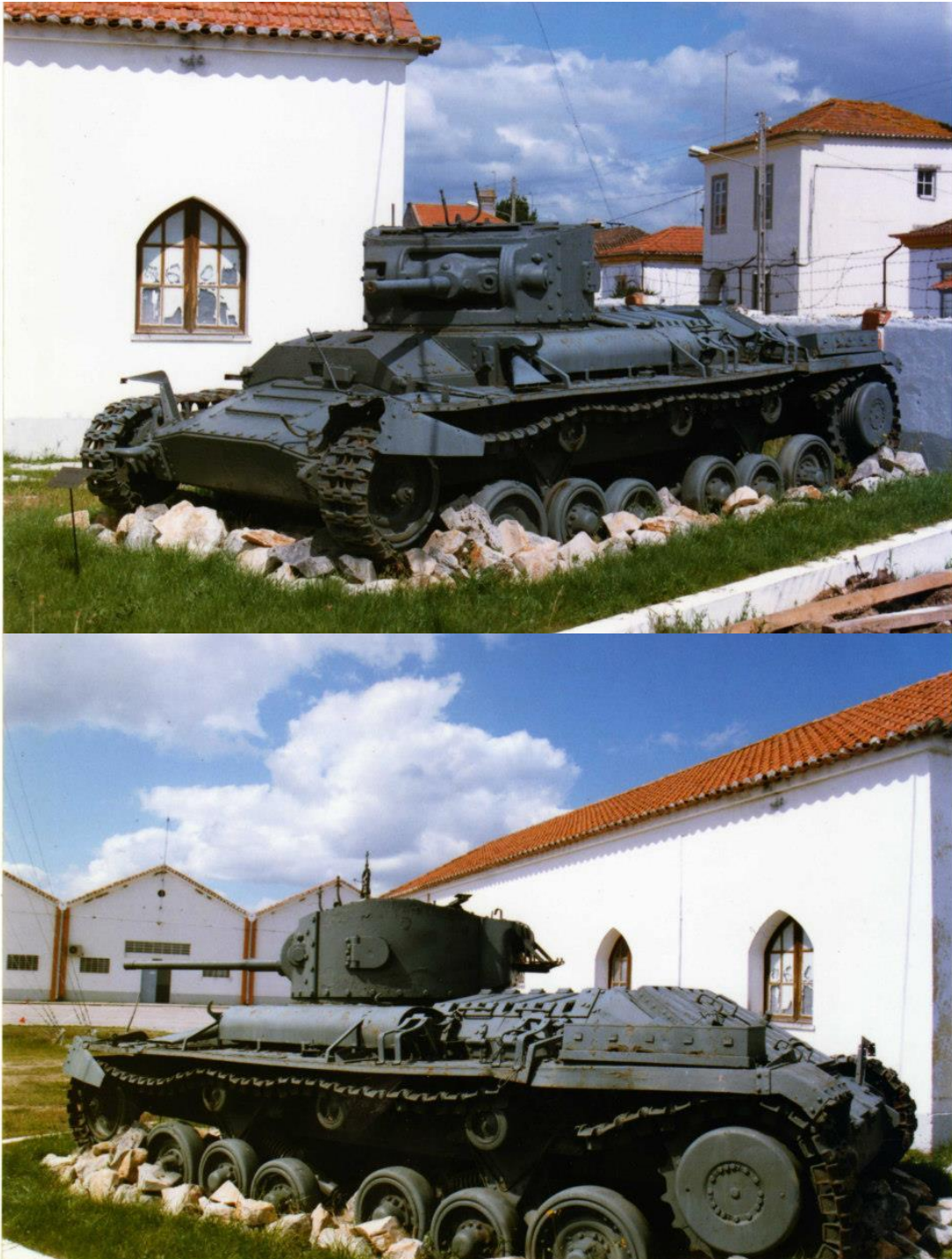
## Anexo K- Bren Carrier Universal



Anexo K - Carro Bren Carrier Universal. A primeira fotografia tirada de um carro em funcionamento em 1944. A segunda, de um carro em exposição na antiga Escola Prática de Cavalaria em Santarém (“Bren Carrier,” 2014)

---

## Anexo L– Carro de Combate Valentines



Anexo L - Carro de Combate Valentine exposto no Regimento de Manutenção, no Entroncamento  
("Valentine," 2014)

## Anexo K– Autometralhadoras Humber Mk IV



Auto-metralhadora Humber Mk IV 7-8 Ton. 3,7 cm 4x4 m/1943

CARACTERÍSTICAS	
Tipo	Auto-metralhadora-canhão
Origem	Reino Unido (Rootes Group)
Peso	7 Ton – 8 Ton em ordem de combate
Comprimento	4,57 m
Largura	2,18 m
Altura	2,38 m
Guarnição	3 homens (Chefe de Carro, Apontador, Condutor)
Blindagem	15 mm
Declive	60%
Armamento /Munições	Peça de 3,7 cm M6, origem EUA – 69 granadas. (Perfurantes, perfurantes de alta velocidade, perfurantes explosivos e canister) (Em Portugal só existiram granadas perfurantes e perfurantes de alta velocidade. Na Índia, além de granadas perfurantes e perfurantes de alta velocidade também existiam granadas perfurantes explosivos). Uma metralhadora Besa 7,92 mm, coaxial – 2.475 cartuchos Lança bomba de fumos – 8 bombas.

Anexo M - Autometralhadora Humber Mk IV com algumas das suas características (P. Coutinho, 2012)