

Primórdios da Motorização no Exército Brasileiro 1919-1940

Expedito Carlos Stephani Bastos

Com o fim da Primeira Guerra Mundial (1914-18) e a consolidação do uso de veículos para fins militares nos principais exércitos do mundo, o Exército Brasileiro não fugiu à regra, pois essa novidade passou a exercer um certo fascínio junto à jovem oficialidade, o mesmo ocorrendo com as Forças Públicas (atuais polícias militares).

Os primeiros veículos incorporados ao Exército foram pequenos caminhões modelo Ford T, no início dos anos 20, não só devido ao fato da *Ford* ter sido a primeira montadora de veículos a se instalar no Brasil em 1919, mas também pelo fato de serem produzidos em grande quantidade. Esses veículos eram montados no país através do sistema chamado *CKD* (*completely knocked down*); todos os componentes praticamente vinham da matriz no exterior, tratando-se principalmente de veículos civis. A marca *Ford* não foi a única, ela sempre esteve presente ao lado de outras, tanto americanas quanto européias.

Um antigo instrutor do Centro de Instrução de Motorização e Mecanização do Exército (CIMM),



Foto: Coleção do autor

Coluna de Caminhões FORD modelo T transportando tropas do 2º Batalhão de Caçadores em Guarapuava – Estado do Paraná em 1924 – 1925

em palestra proferida no ano de 1941, num ciclo de conferências sobre a cavalaria moderna, assim se expressou:

O motor existe para a cavalaria sob duplo aspecto: materiais de transporte, tração e ligação, e materiais de combate. No primeiro grupo se incluem as viaturas auto comuns, os veículos qualquer terreno, os tratores e as motocicletas; é a chamada motorização.

Ao 2º grupo, materiais de combate, pertencem os veículos couraçados de duas categorias: os auto metralhadoras, engenhos destinados a mis-

sões de procura de informação e de segurança e os auto metralhadoras de combate, capazes de combater seriamente, e que desempenham as ações de força; eis a mecanização.

O presente artigo visa mostrar a motorização dentro e no entorno do Exército Brasileiro em vários momentos da vida nacional.

Um longo aprendizado

Em 1923, foi criado no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, o Serviço Central de Transportes do Exército (SCT), equipado com diversos modelos de caminhões e veículos para uso militar. A estrutura montada era impressionante para os padrões da época, pois, dos veículos, eram adquiridos somente o chassi, o motor e a parte dianteira, sendo posteriormente montados na própria unidade que possuía um parque para montagem e manutenção, com serviços de carpintaria para as cabines e carrocerias, borracharia, funilaria, serviços para baterias e mecânica em geral, além de postos de abastecimento de combustível e até elevadores hidráulicos para efetuarem manutenção, lavagem e lubrificação. Isso dificulta um pouco a identificação desses veículos, pois eles sempre apresentam grandes diferenças em relação aos modelos comercializados e produzidos em série pelos fabricantes nos países de origem.

Havia uma pequena quantidade de veículos motorizados no Exército e boa parte das unidades ainda estava equipada com viaturas tracionadas por ca-



Chevrolet do SCT no elevador hidráulico



SCT Seção de Carpintaria



Ambulâncias Ford modelo TT em primeiro plano, atrás Caminhões Ford T



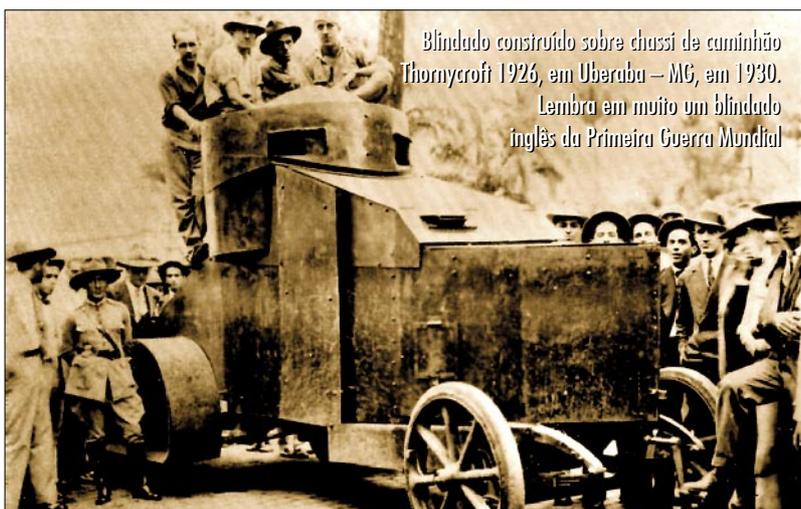
Blindado construído sobre chassi de carro Chevrolet em Palmyra, MG durante a revolução de 1930. Uma improvisação comum nesta época



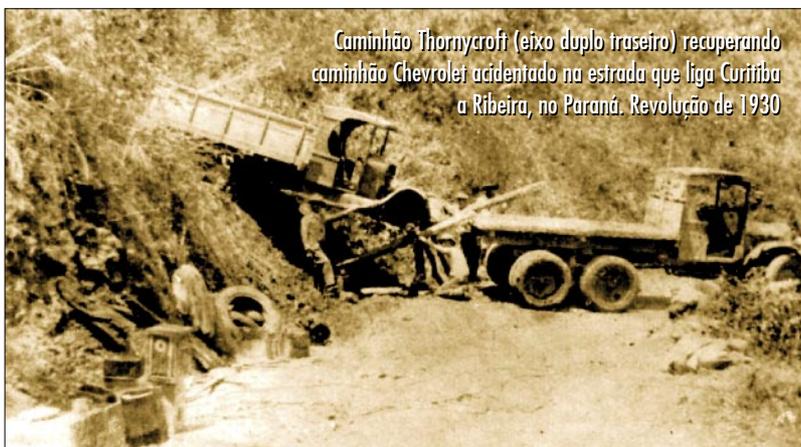
Tropas na Paraíba num caminhão Chevrolet preparando-se para embarcar para a Bahia. Revolução de 1930



Caminhão Chevrolet à esquerda e Ford à direita, em Porto Alegre – RS transportando canhões de 75mm na Revolução de 1930



Blindado construído sobre chassi de caminhão Thornycroft 1926, em Uberaba – MG, em 1930. Lembra em muito um blindado inglês da Primeira Guerra Mundial



Caminhão Thornycroft (eixo duplo traseiro) recuperando caminhão Chevrolet acidentado na estrada que liga Curitiba a Ribeira, no Paraná. Revolução de 1930

valos – *hipomóveis*. No caso da artilharia, os canhões muitas vezes eram transportados por junta de bois, coisa comum até final dos anos 30.

A primeira grande utilização de veículos automotores para fins militares ocorreu durante a Revolução de 1924, principalmente na frente do Paraná, onde o General Rondon, comandante daquele setor, empregou diversos veículos civis e militares em variadas funções, desde ambulâncias para transporte de feridos a pequenos caminhões para transporte de tropas, muito embora o suporte logístico de víveres, combustível e outros itens fosse todo feito por enormes carroças puxadas por seis cavalos, denominadas de *carroção tipo colonial*, muito empregado naquela região. Foi especialmente montada uma oficina para transformar veículos civis e caminhões em ambulâncias. Também era comum observar tropas na capital de São Paulo sendo transportadas em caminhões civis Ford, requisitados de empresas como a Serraria União, por exemplo.

Nos anos 30, o Exército empregou uma grande variedade de veículos militares e militarizados sobre rodas e sobre lagartas, de diversas marcas, como Ford, Chevrolet, Dodge, International, de origem norte-americana; Thornycroft e Commer, de origem inglesa; Somua de origem francesa, e Henschell e Krupp, de origem alemã.

Durante a Revolução de 1930, foram empregados diversos modelos de viaturas para fins militares, desde veículos adquiridos pelo Exército até uma

grande variedade de modelos civis requisitados de firmas e particulares, do Rio Grande do Sul até Minas Gerais, muito embora seja comum encontramos larga utilização de veículos nos estados do Nordeste. Consultando jornais e revistas da época, foi possível vermos essa gama de veículos que se consolidaram de vez na mentalidade do novo Exército pós-revolução. O fascínio provocado por essas viaturas chegou a tal ponto que algumas foram totalmente blindadas e armadas operando em diversas frentes, fruto da influência da Primeira Guerra Mundial, onde esse tipo de veículo atingiu sua maioria e consolidou-se nos exércitos que participaram daquele conflito.

Foram empregados diversos tipos, desde carros civis e militarizados usados como comando, ambulâncias, veículos para transporte de água, combustível, tropas e equipamentos diversos, sem qualquer padronização.

Outro fator relevante foi a manutenção que a eles se dispensou, recuperando aqueles com problemas mecânicos e acidentados de forma que pudessem retornar à ativa, numa árdua e difícil tarefa.

Vale lembrar que, em setembro de 1931, o General Bertholdo Klinger efetuou manobras no Mato Grosso, ao longo do Rio Nioaque, onde empregou em situação bastante crítica diversos veículos em uso no Exército naquele período, enfrentando uma região sem estradas e com rios. Foi necessária uma grande criatividade para transpor os rios, sendo preciso muitas vezes atravessá-los



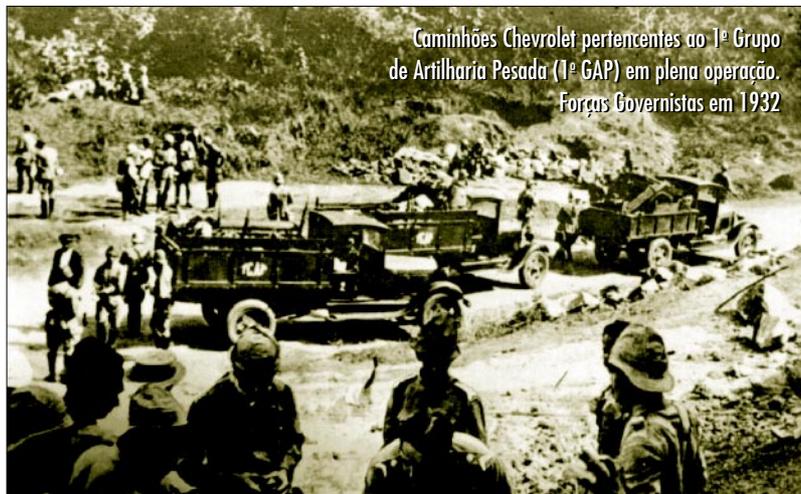
Veículos Chevrolet atravessando o Rio Nioaque no Mato Grosso, em 1931. Notar as correntes na roda traseira do caminhão



Tropas Constitucionalistas em comboio de caminhões Chevrolet em 1932. A sigla DCM significa Departamento Central de Munições



Caminhões Chevrolet dispostos lado a lado no leito do Rio Nioaque, em Mato Grosso, nas manobras efetuadas pelo Gen Klinger, do Exército em 1931



Caminhões Chevrolet pertencentes ao 1º Grupo de Artilharia Pesada (1º GAP) em plena operação. Forças Governistas em 1932

usando diversos caminhões sobre o seu leito para nivelar as margens, usando suas carrocerias como ponte para outros veículos e tropas de infantaria com todos os seus apetrechos, o que foi uma verdadeira odisséia na época.

Outro período de ouro no emprego da motorização para fins militares se deu na nossa maior guerra civil, a Revolução Constitucionalista de 1932, deflagrada por São Paulo em julho daquele ano. Nos seus três meses de duração, ambos os lados, tanto os revoltosos como governistas, empregaram em larga escala todos os tipos de veículos militares e civis para diversas finalidades bélicas, desde viaturas de comando, transporte de tropas, ambulâncias, até blindados armados com metralhadoras pesadas, de rodas e de lagartas, para confronto direto com os adversários. A título de curiosidade, registra-se que um jornalista que cobria aquele conflito chegou a camuflar seu carro na frente de combate para tentar evitar ataques aéreos das forças governistas.

É importante mencionar que foram usados além dos caminhões, vários automóveis civis. Muitos tratores agrícolas de rodas e de lagartas foram transformados em veículos blindados para as mais variadas finalidades, principalmente pelas forças contrárias ao governo de Vargas. Também foram empregados carros de combate leves Renault FT 17, os mesmos que haviam sido empregados nas revoluções de 1924 e 1930, onde em menor escala construíram-se, com pouco sucesso, os primeiros blindados.

O ato que mais demonstra a importância da motorização para as forças constitucionalistas talvez tenha sido a reabertura da fábrica da General Motors do Brasil em São Caetano do Sul, SP, fechada pela diretoria ao eclodir a revolução. O governo paulista adquiriu todo o estoque de veículos da empresa, mesmo os modelos



Automóvel civil Ford devidamente camuflado para evitar ataque aéreo. Este veículo pertencia ao Jornal A GAZETA de São Paulo



Da direita para a esquerda: tempo GL 1200, e dois modelos de Caminhão Dodge com canhão Oerlikon de 20mm e metralhadora Madsen 7mm antiaéreas



Caminhões HENSCHEL rebocando obuseiro Schneider de 155mm com roda de madeira, no Rio de Janeiro, em 1940



Auto blindado construído sobre um automóvel Chevrolet

de comercialização mais difícil. A seguir, fez retomar toda a produção, dentro das limitações do momento. A fábrica passou então a funcionar durante as 24 horas, em diversos turnos, efetuando manutenção e reparos nos veículos danificados, adaptando inclusive veículos civis para uso militar e serviços diversos. A presença constante de oficiais das forças constitucionistas nas dependências da fábrica praticamente a tornou uma extensão dos quartéis revolucionários.

Muito poderia ter sido aprendido, mas os vencedores não compreenderam muito bem os ensinamentos, levando mais tempo para consolidar de vez a motorização no Exército Brasileiro.

A primeira tentativa de padronização

O fato mais importante para essa consolidação viria a ocorrer com a necessidade de se tentar padronizar, no Exército, as marcas dos caminhões

militares a serem incorporados. Em Aviso 658 de 27.09.1937, ficaram estipuladas para os transportes normais de carga ou pessoal as marcas Ford, Chevrolet, Dodge, Commer, e proibida a compra de outras.

O próprio Exército não manteve essa padronização, pois logo em seguida foram adquiridos na Inglaterra 12 caminhões Thornycroft com carroceria para motorização do material francês Saint-Chamond e, simultaneamente, foram adquiridos na Alemanha cinco caminhões Henschel para motorização da bateria Schneider 155, também francesa. Existia ainda o veículo Tempo modelo GL 1200 de dois motores, um traseiro e um dianteiro, de origem alemã e meia-lagarta Somua francês tracionando aparelho de localização pelo som BBT (Barbier, Bernard & Turenne).

Outra mudança importante se deu através do Aviso 553 de 22.06.1939 no qual foi estabelecida uma padronização para as carrocerias dos caminhões em uso no Exército, proposta pelo chefe do SCT.

Os veículos foram assim classificados

Marca	Modelo	Toneladas	Hp	Cilindradas	Rodagem
Commer 100	1	1 1/4	33	4	Simples
Commer 129	2	2	70	6	Duplas
Commer 129	3	3	70	6	Duplas
Dodge 126 1/2	M.E.30	2 1/2	73	6	Simples
Dodge 159	M.E.32	3	73	6	Simples
Chevrolet 112	Comercial 937	1	78	6	Simples
Chevrolet 131 1/2	Tigre 937	1 1/3	78	6	Simples
Chevrolet 157	Gigante 937	1 1/2	78	6	Simples
Ford 131 1/2	V 8	1 1/2	85	8	Simples
Ford 131 1/2	V 8	2	85	8	Duplas
Ford 131 1/2	V 8	2 1/2	85	8	Simples
Ford 131 1/2	V 8	3	85	8	Duplas
Ford 157	V 8	1 1/2	85	8	Simples
Ford 157	V 8	2	85	8	Duplas
Ford 157	V 8	2 1/2	85	8	Simples
Ford 157	V 8	3	85	8	Duplas

O grande contrato com a Alemanha

Outra tentativa de padronização seria tentada em 1939: antes de iniciar a Segunda Guerra Mundial, o Exército fecha um grande contrato de compra de armamentos com a Alemanha e, pela primeira vez, são adquiridos veículos motorizados de rodas e de lagartas numa tentativa de padroni-

za inglesa, em razão do bloqueio naval imposto à Alemanha, as últimas entregas de material alemão se deram no final de 1941, com mediação dos Estados Unidos. A partir daí, a Segunda Guerra se tornou mundial com a entrada dos Estados Unidos. O material que se encontrava nos depósitos para ser enviado ao Brasil, foi incorporado ao exército alemão, ficando a sua reposição para quando

Fabricante	Modelo	Quantidade	Recebidos	Finalidade
Krauss-Maffei	Sdkfz 7	32	5	Rebocar canhão AAe 88mm
Krauss-Maffei	Sdkfz 7	8	0	Apoio Bateria de 88mm
Krupp 3 1/2	L3H163	8	0	Diretora de Tiro canhão AAe
Krupp 3 1/2	L3H163	8	0	Telêmetros canhão AAe
Krupp 3 1/2	L3H163	16	0	Aparelhos de Escuta AAe
Krupp 3 1/2	L3H163	24	0	Holofotes AAe
Krupp 3 1/2	L3H163	16	0	Transporte de munição
Krupp 3 1/2	L3H163	8	0	Cisterna - Combustível
Krupp 1 1/4	L2H143	24	0	Serventes dos Holofotes
Krupp 1 1/4	L2H143	132	0	Comando e Comunicações
Daimler-Benz	Sdkfz 8	24	0	Para reparos canhões 150mm
Daimler-Benz	Sdkfz 8	24	0	Tubos de canhões de 150mm
Daimler-Benz	Sdkfz 8	12	0	Plataformas canhões 150mm
Daimler-Benz	Sdkfz 8	6	0	Com guincho - canhão 150mm
Henschel & Sohn	33 D1	12	0	Transporte de munição
Henschel & Sohn	33 D1	6	0	Transporte de combustível*
Henschel & Sohn	33 D1	72	6	Transporte em geral
Henschel & Sohn	33 D1	36	0	Transporte de combustível*
Bussing-NAG	Sdkfz 6	108	0	Rebocar canhões 105 e 150mm
Bussing-NAG	Sdkfz 6	36	0	Com guincho auxiliar

* Para unidades que operariam canhões de 105 e 150mm.

zar e modernizar o Exército em larga escala. Para se ter uma idéia do volume de material comprado, só peças de artilharia foram 1.080. Na tabela, podemos ter uma visão do material motorizado adquirido, mas cuja maior parte não foi entregue em virtude dos rumos do conflito mundial.

Esse contrato foi cumprido em parte, pois embora o Brasil tenha tido problemas com a mari-

a guerra terminasse, o que nunca aconteceu, muito embora esse material não tenha sido pago.

Conclusão

Na realidade, as tentativas de adquirir o melhor equipamento motorizado para o Exército teve seu lado positivo após o contrato de Lend-Lease



Caminhões meia-lagartas Somua rebocando projetores BBT da Escola de Aviação Militar, desfilando no Rio de Janeiro em setembro de 1940

internacional são as circunstâncias que nos levam a duas conclusões insofismáveis, as quais não posso eximir-me de proclamar bem alto perante os homens de responsabilidade do país:

1ª) todos os sacrifícios financeiros que ainda venham a ser impostos à Nação são plenamente justificáveis e inseparáveis da atuação de quem, por dever funcional, não quer enxergar obstáculos para o reaparelhamento do Exército e, por dever cívico, quer ver esse Exército em condições de poder honrar os compromissos assumidos pela Nação;

2ª) somente a industrialização completa do país

constituirá o penhor seguro de nossa independência econômica, premissa da independência política e, portanto, da soberania nacional.

Caminhões Ambulâncias prontos para partirem para as frentes de combate das Forças Constitucionalistas em São Paulo. Alguns dos caminhões são Chevrolet e outros Ford



Bill com os Estados Unidos, em 1941, quando o Brasil passou a receber veículos militares modernos em grande quantidade e que se tornaram a espinha dorsal do Exército até meados dos anos 70, quando foram sendo substituídos por veículos militares e militarizados produzidos pela Indústria Bélica Brasileira, voltando a partir dos anos 90 a importar alguns tipos de veículos, tanto da Europa quanto dos Estados Unidos.

A nossa Indústria de Material de Defesa merece uma nova análise: capacidade tivemos, mas como escreveu o Ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, em 1942, num de seus relatórios:

... A nossa situação é, pois, ainda, de extrema precariedade. Mas, justamente, essa situação precária e as enormes responsabilidades decorrentes de nossa posição de país beligerante face ao conflito

O segundo item não possui o mesmo valor no mundo globalizado de hoje, como o tinha em 1942, mas se tivéssemos compreendido melhor, seríamos fornecedores de material de defesa e poderíamos atender com muito mais eficácia às missões de paz, tão em voga atualmente, tendo uma postura mais permanente junto aos demais países, não só da região, mas inclusive em relação aos mais poderosos.

Expedito Carlos Stephani Bastos é coordenador do Núcleo de Estudos Estratégicos do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora, pesquisador de assuntos militares do Centro de Pesquisas Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Curador do Museu Militar Conde de Linhares, na parte de blindados e veículos militares, no Rio de Janeiro. expedito@editora.ufjf.br