

A MOTOMECANIZAÇÃO NO EXÉRCITO BRASILEIRO UM BREVE HISTÓRICO



Exedito Carlos Stephani Bastos
Pesquisador de Assuntos Militares da
Universidade Federal de Juiz de Fora
exedito@editora.ufjf.br

A Motomecanização no Exército Brasileiro remonta ao final da década de 10 do século passado, fruto da experiência e ensinamentos gerados com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), onde ela se consolidou nos principais exércitos do mundo.

O primeiro grande emprego de veículos motorizados foi efetuado durante a Revolução de 1924, principalmente nos estados de São Paulo e Paraná, sendo que neste último o General Rondon, comandante daquele setor, empregou com grande sucesso uma gama variada de veículos civis militarizados, principalmente no transporte de tropas e ambulâncias.



Ambulâncias construídas sobre chassis Ford TT em Ponta Grossa, PR e coluna de caminhões Ford T transportando tropas do 2º Batalhão de Caçadores em Guarapuava –PR durante a Revolução de 1924. (fotos: Coleção autor)

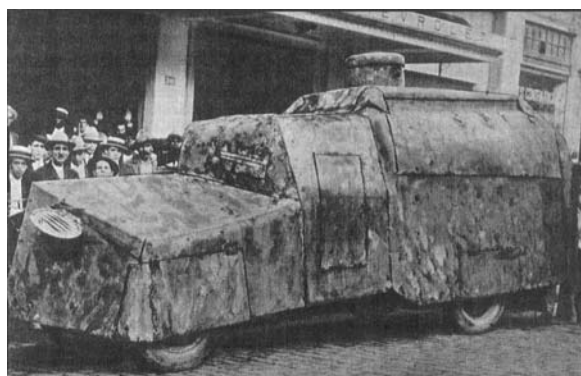
Em 1923, foi criado no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, o **SCT (Serviço Central de Transportes do Exército)**, equipado com diversos modelos de caminhões e veículos para uso militar. A estrutura montada era impressionante para os padrões da época, uma vez que dos veículos, eram adquiridos somente 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 cabines e carrocerias, borracharia, funilaria, serviço para baterias e mecânica em geral, além de postos de abastecimento de combustível e até elevadores hidráulicos para efetuarem manutenção, lavagem e lubrificação.



SCT – Manutenção em elevador hidráulico de um Chevrolet e seção de carpintaria onde construíam as cabines e carrocerias. (Fotos: Coleção autor)

Na década de 30, período de grandes conturbações políticas no país, os veículos automotores foram de grande importância para o deslocamento de tropas nos mais distantes pontos do país.

O fascínio provocado por essas viaturas chegou a tal ponto que algumas foram transformadas em veículos blindados, armados com metralhadoras pesadas e que operaram com relativo sucesso, principalmente nas Revoluções de 1930 e 1932.

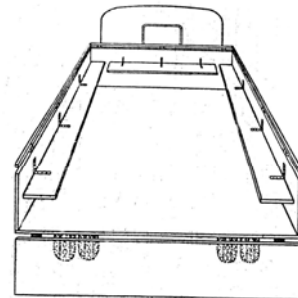
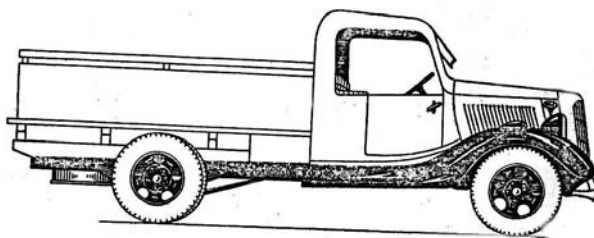


Blindados construídos em Minas Gerais, em Uberaba e Palmyra (atual Santos Dumont). À esquerda sobre um chassi de caminhão inglês Tornycroft e à direita sobre um veículo de passeio Chevrolet. (Fotos: Coleção autor)

Empregou-se uma gama variada de veículos, desde carros civis e militarizados para diversas funções como: comando, ambulâncias, transporte de pessoal e material, água, combustível, mas sem qualquer tipo de padronização e das mais diversas marcas.

A primeira tentativa em padronizar os veículos em uso no Exército se dá por volta de 1937, quando foram estipuladas normas para veículos de transporte de carga ou pessoal, tendo sido adotado as marcas **Ford, Chevrolet, Dodge e Commer**.

Outra importante tentativa se dará em 1939, quando se padroniza o modelo de carrocerias para caminhões a serem utilizados pelo Exército Brasileiro.



Desenho mostrando o modelo de carroceria que deveria ser adotado nos caminhões do EB a partir de 1939, numa primeira tentativa de padronização. (Coleção autor)



Caminhões Chevrolet Tigre transportando tropas nas manobras da 3ª Região Militar, em Saicã, RS, em 1940. (Foto: Arquivo Museu Militar do CMS, Porto Alegre – RS)

Na verdade a padronização só será atingida a partir de 1942, quando o Brasil, após se posicionar ao lado dos aliados em plena Segunda Guerra Mundial, passa a receber modernos equipamentos militares dos Estados Unidos e como este havia padronizado os diversos tipos e modelos de veículos para equiparem seu Exército, o mesmo irá ocorrer no Brasil, principalmente no pós-guerra.



Desfile no Rio de Janeiro em 1942. Notar os caminhões americanos GMC e Jeeps ao lado de blindados italianos. (Foto: AHEx)

Os passos mais importantes para a consolidação da **Motomecanização no Brasil** se deram em duas ocasiões distintas, a primeira com a transformação do **CIMM (Centro de Instrução de Motomecanização em EsMM (Escola de Motomecanização))** em 1942, embrião da atual **Escola de Material Bélico - EsMB**. O outro em 1944, quando no Plano de Reorganização do Exército, foi firmado um acordo com os Estados Unidos, pelo então Ministro da Guerra General Eurico Gaspar Dutra e desta forma surge o **Parque Central de Motomecanização (PqCMM), atual PqRM/1 (Parque Regional de Manutenção da 1ª Região Militar)**, cuja finalidade foi a de recuperar e manter todo o material motomecanizado em uso no Exército, nos mesmos moldes do norte-americano.



Entrega ao DCMM – Diretoria Central de Moto-Mecanização em 29/01/1963 de 20 TNE (Transporte Não Especializado) 2 ½ toneladas, 6x6, GMC, sendo 7 de cabine aberta e 13 fechadas, totalmente revisados pelo então PqCMM no Rio de Janeiro. (Foto: Arquivo PqRM/1)

Foi um fator decisivo para a criação em 1946 do Curso de Engenharia Mecânica e Automóveis, na então Escola Técnica do Exército, atual **Instituto Militar de Engenharia - IME**.

Hoje o Exército Brasileiro na área de Motomecanização é bem completo, haja visto que boa parte do material é de origem brasileira, produzido e desenvolvido por empresas brasileiras e multinacionais com filiais e fábricas no país.

Isso de certa forma ajudou em muito na padronização dos diversos modelos de veículos que equipam esta importante área dentro da realidade atual em que vivem as Forças Armadas, principalmente o Exército, dando uma grande independência numa área tão vital.

Mas se faz necessário que se volte a produzir e desenvolver veículos militares e não militarizados como está acontecendo, pois os últimos veículos militares brasileiros estão chegando ao final de sua vida útil, seus números vem diminuindo ano a ano e sem substituto à altura, como exemplo pode-se citar os caminhões **Engesa EE-25** e os **Mercedes-Benz 1519**.



EE-25 6x6 e os últimos remanescentes do Mercedes Benz 1519 no 12º Grupo de Artilharia de Campanha em Jundiá, SP onde rebocam canhões de 155mm. (Fotos: Coleção autor)

Conseguimos a duras penas elaborar no ano passado a **POLÍTICA NACIONAL DA INDÚSTRIA DE DEFESA – PNID** e em abril último foi elaborada a **Portaria Normativa nº 586/MD** que aprova as **Ações Estratégicas para a PNID**, mas falta alocar recursos para que tudo se torne realidade e unificar a compra e os modelos para que possam atender bem às Forças Armadas Brasileiras, evitando assim a diversificação e a importação que gera dependência e dificulta a padronização.