

MEIA LAGARTAS NO EXÉRCITO BRASILEIRO

Da década de 30 ao final dos anos 80



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

O veículo **meia lagarta (Half Track)** se caracteriza por possuir rodas com pneus na sua parte dianteira e lagartas na parte traseira, dando-lhe uma capacidade off road bastante interessante, muito embora este conceito já não seja mais empregado na atualidade em razão da grande capacidade dos veículos sobre rodas 6x6, 8x8 e 10x10.

As origens deste tipo de veículo remonta ao início da década de 20, sendo o mais expressivo o modelo francês conhecido como **Citroën Kegresse blindada**, desenvolvido inicialmente como veículo civil mas logo tendo aplicações militares.

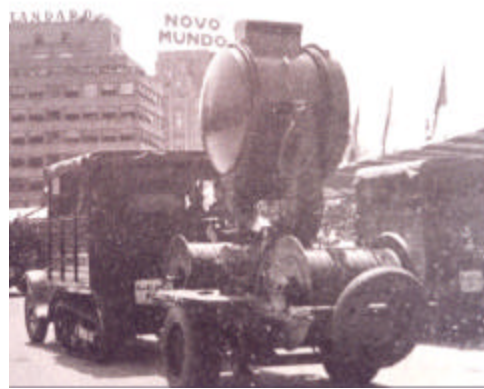
Na América do Sul o primeiro país a usar este tipo de veículo foi o Uruguai que adquiriu três exemplares do modelo P-28, em 1933, totalmente blindado e armado com um canhão de 37mm e uma metralhadora pesada de 7,5 ou 8mm ou até mesmo uma de 20mm.



Citroën-Kegresse Blindada P-28 da Guarda Metropolitana do Uruguai preservado hoje.
Crédito da foto: Ricardo Sigal Fogliani

A título de curiosidade vale ressaltar que era muito comum acrescentar lagartas em caminhões de eixo duplo traseiro, transformando-o num similar de meia lagarta, mas com limitações. Isto chegou a ser aplicado no Brasil em caminhões civis militarizados em uso no Exército, usando-se correntes e troncos de árvores, numa tentativa de facilitar sua locomoção em terrenos lamacentos. Estas aplicações foram empreendidas pelo futuro Marechal Rondon em suas andanças por este país, daí alguns acharem que ele foi o inventor deste tipo de veículo, quando na realidade foi um dos primeiros a empregar esta idéia, baseado em publicações estrangeiras, comum na época, além de estar previsto no manual do Estado Maior do Exército intitulado “**Regulamento para o Serviço Automóvel – n.47**” de 1926.

Em meados da década de 30, o Exército Brasileiro recebe, aproximadamente, uma dezena de veículos meia lagarta franceses **Citroën Kegresse** que irão mobiliar o Centro de Instrução de Artilharia Antiaérea (Ci.D.A.Ae), no Rio de Janeiro, onde serão empregados como rebocadores de holofotes e aparelhos de localização pelo som BBT (Barbier, Bernard & Turenne), empregados pela artilharia antiaérea brasileira. Estes serão os primeiros meia lagartas empregados no Brasil.



Desfile de 7 de setembro de 1940 no Rio de Janeiro – DF, de meia-lagartas CITROËN KEGRESSE do Centro de Instrução de Artilharia Antiaérea (Ci.A.Ae.) rebocando holofotes. Crédito das fotos: Coleção do autor – via Cel. Hugo Borges Fortes

Em 1939 o Exército Brasileiro firma uma série de grandes contratos militares com a Alemanha, prevendo a compra de farto material de artilharia (1080 peças), tratores de artilharia meia lagarta (250) dos modelos **SdKfz 6, 7 e 8** e veículos qualquer terreno (362), cujas entregas começaram a partir de 1939 e terminaram em dezembro de 1941.

Até o fim de 1941, cinco tratores de artilharia, modelo meia lagarta **SdKfz 7** de 7,5 toneladas, fabricados pela **Krauss-Maffei** de Munique, de um total de 40, chegaram ao Brasil e serão empregados pelas seguintes unidades: dois no 1/1º R.A.A.Ae. (1/1º Regimento de Artilharia Anti-Aérea) do Rio de Janeiro, dois no 1/2º R.A.A.Ae. de Quitaúna, SP e um no 1/3º R.A.A.Ae. de Natal, RN. Eles foram empregados para rebocar canhões Krupp 88mm C-56 antiaéreos, que mais tarde no desenrolar da guerra seriam empregados como antitanque.



Reconstituição feita pelo autor na escala 1:35 do modelo de meia-lagarta alemã SdKfz 7 usadas no Exército Brasileiro pelo 1/1º R.A.A.Ac. do Rio de Janeiro. Credito da foto: autor

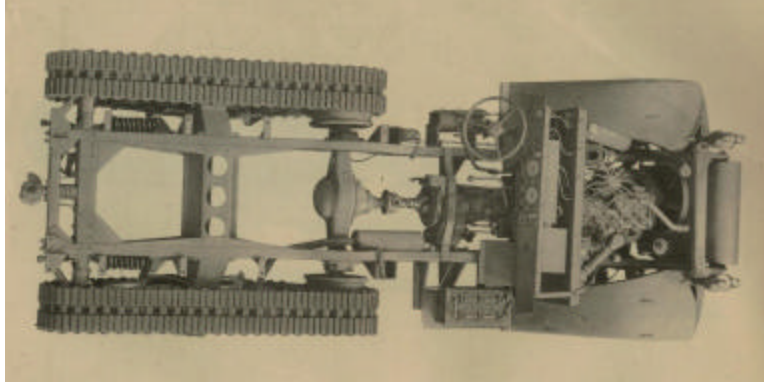
Nenhuma sobreviveu e até o momento não foram encontradas fotos em arquivos militares, somente registros de suas chegadas e unidades onde foram alocados. Tiveram uma vida efêmera em razão da falta de peças de reposição.

Com a eclosão da segunda guerra mundial e as rápidas vitórias alemães na frente ocidental, através do conceito Blitzkrieg e o largo emprego de tanques acompanhados com sucesso por diversos modelos de meia lagartas, dos mais variados tipos e nas mais variadas funções, desde transporte de tropas a rebocadores de grandes peças de artilharia, que a partir deste momento determinou que a guerra moderna teria como peça fundamental os meios mecanizados e motorizados.

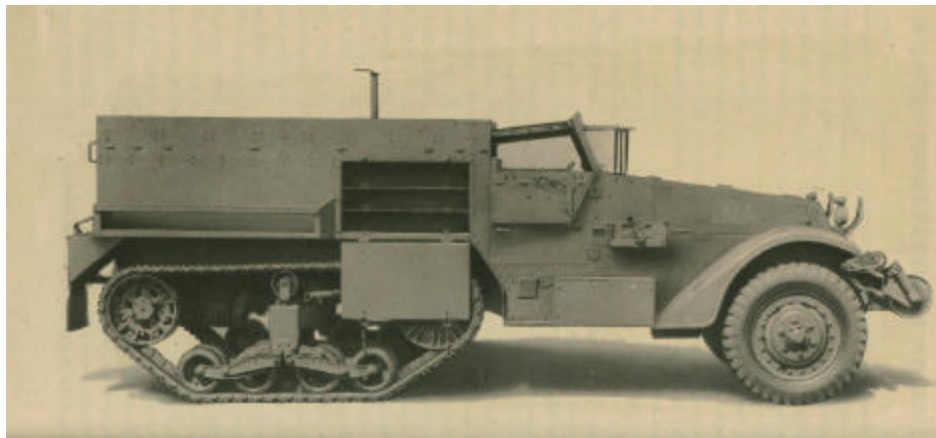
Em razão disto, os norte americanos ficaram muito interessados neste novo tipo de veículo e convocaram sua indústria a desenvolver algo semelhante, muito embora desde 1925 já usassem em pequena escala meia lagartas francesas Citroën Kegresse, chegando a realizar experimentos neste campo em 1932 quando a firma James Cunningham & Sons construiu um caminhão blindado denominado T-1 que mais tarde se tornou o T-14 e a partir de 1941, passou a ser produzido em série, como M-2 Half Track, sendo o modelo padrão para uma família que se tornou extremamente importante não só nos Estados Unidos como em todo mundo, usado até os dias de hoje em diversos países.



Cunningham T-1 com suspensão traseira do T-1E3, predecessora dos modelos Half-Track do Exército Americano na segunda guerra mundial. (foto:USArmy)



O chassi básico dos modelos de meia-lagartas norte americanas da segunda guerra mundial. (autor)



O modelo padrão de Half-Track norte-americana padrão, uma M-2. Notar o compartimento de munições na lateral aberto. Crédito da foto: autor

A partir daí e com a entrada dos Estados Unidos na guerra em 1941 o alto comando solicitou uma versão de transporte de tropas com uma carroceria blindada, maior e mais larga, além de uma sensível melhoria na parte mecânica e automotora cujo resultado foi a espetacular família M-3 com diversas variantes, tornando-se o símbolo deste tipo de veículo, principalmente no pós-guerra.

Neste mesmo ano o Brasil firma o maior contrato militar de sua história, com os Estados Unidos, para aquisição de material militar, através do acordo Lend Lease Bill (Leis de Empréstimos e Arrendamento), que prevê um crédito de cem milhões de dólares para compra de material.

Desta forma foram encomendados diversos equipamentos para a organização das unidades blindadas, motorizadas e motomecanizadas, sendo que se previa a compra de 430 carros meia lagarta M-2 e 49 M-3, cujos exemplares começariam a chegar ao Brasil a partir de 1943 e a maioria só viria no pós-guerra e nunca nestas quantidades.

O curioso é que com a criação do Corpo Expedicionário, que irá lutar ao lado dos aliados na campanha da Itália em 1944/45, com o nome de **Força Expedicionária Brasileira (FEB)** o **1º Esquadrão de Reconhecimento** irá operar cinco destes veículos, modelos M-3 e M-3 A1, usados no transporte de carga e pessoal, recebidos lá, e sem dúvida uma grande novidade, sendo que apenas três se mantiveram operacionais ao longo da guerra (dois M-3 e um M3 A1) designados como *Transporte de Rolamento Misto ½ lagarta*.



Uma das cinco Half-Track usadas pela FEB na Itália em 1944-45. Na foto uma M-3 do Esquadrão de Reconhecimento. Crédito da foto: via Ricardo Bonalume Neto

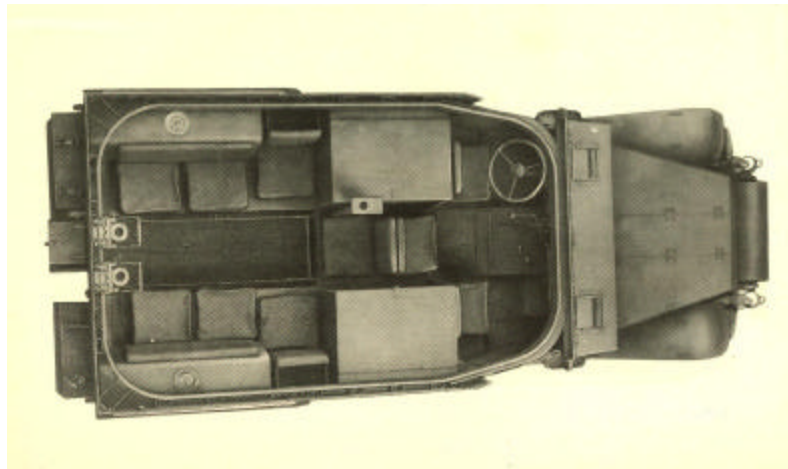
Com o fim do conflito, quatro meia lagartas da FEB vêm para o Brasil e a partir de então passa-se a receber uma quantidade expressiva deste tipo de veículo dos seguintes modelos, **M-2, M-2 A1, M-3, M-3 A1 e M-5** alguns aqui chegados durante o conflito, mas a maioria posteriormente.

No **Exército Brasileiro** receberam a designação de **CBTP (Carro Blindado Transporte de Pessoal)** e sua missão era transportar cargas e pessoal na zona de combate, muito embora vários foram empregados como porta-morteiros de 81mm, veículos de comunicação equipados com rádios, carro comando para unidades blindadas, equiparam ainda os Batalhões de Infantaria Blindadas (BIB), Esquadrões de Cavalaria Mecanizada até que foram substituídos por blindados M-113 e EE-11 Urutu ainda em uso.

Os modelos usados no Brasil foram:

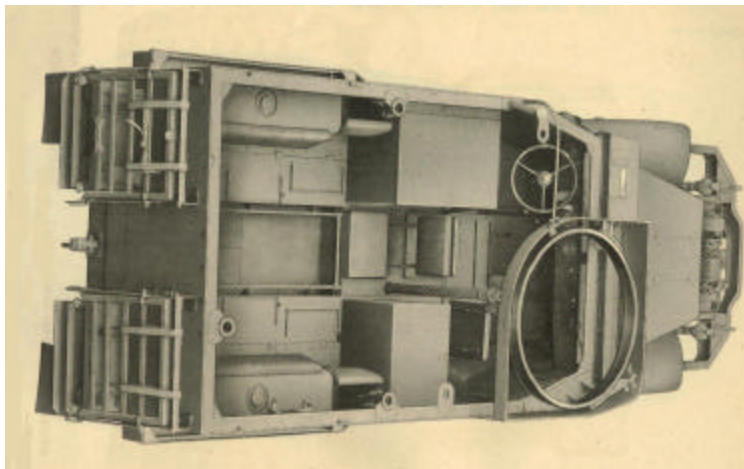
M-2 - A principal característica é possuir logo atrás das portas de acesso laterais do veículo, duas caixas de munição e um pequeno porta minas lateral, sem porta traseira central e na parte frontal possuía um cilindro metálico que lhe ajudava a galgar barrancos e é a versão mais curta de todos os modelos, mantinha ainda um trilho que circundava todo o seu interior onde podia-se acoplar metralhadoras .30,

inicialmente refrigeradas a água; seus faróis são sobre os paralamas com uma grade frontal muito similar ao existente no M-3 Scout Car 4x4, seu inspirador;



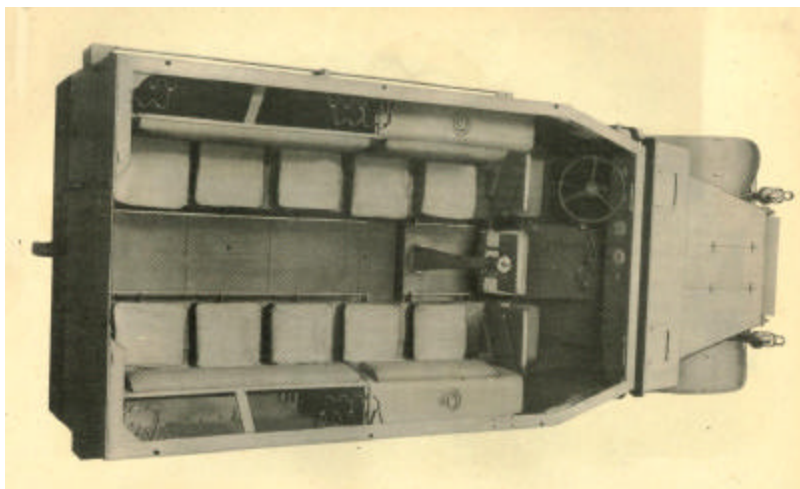
Vista superior de uma meia-lagarta M-2. Notar os compartimentos de munições, tanques de combustíveis na lateral traseira e assentos para seus soldados mais motorista e auxiliar. Notar ausência de porta traseira e o suporte interno ao redor do veículo para acoplar metralhadoras .30. Crédito da foto: autor

M-2 A1 – Derivada da M-2, possuindo apenas um suporte quadrado sobre o assento do auxiliar, onde podia-se acoplar uma metralhadora .50 operada manualmente, que corria sobre um trilho circular, além de dois suportes móveis para metralhadora .30 na lateral da carroceria; um parachoque longo com guincho, na parte traseira dois suportes escamoteáveis para carga; seus faróis são pequenos e presos na lateral do veículo;



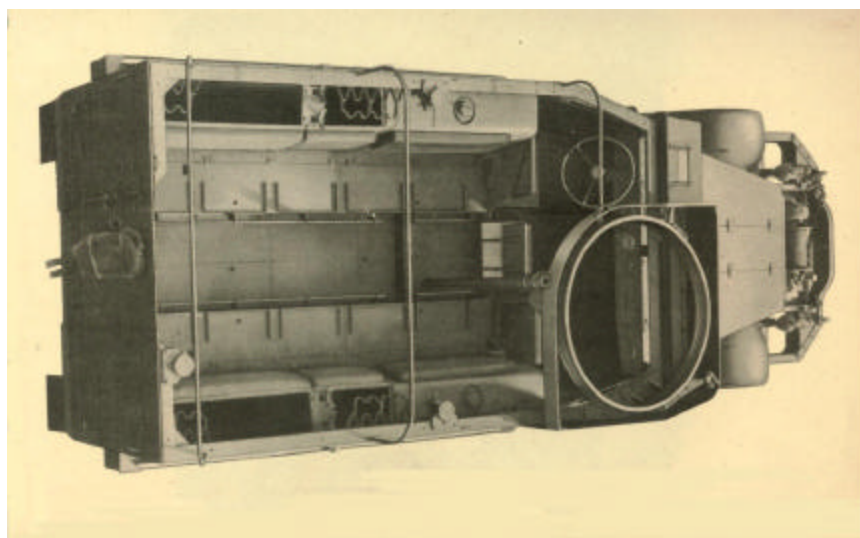
Vista superior de uma M-2 A1. Notar o suporte para metralhadora em cima do assento do auxiliar, o guincho diante com pára-choque alongado e os suportes para cargas escamoteáveis na traseira, bem como a ausência de porta. Crédito da foto: autor

M-3 – Possuía uma carroceria mais longa, uma porta traseira central, um suporte fixo logo atrás dos dois bancos (motorista e auxiliar) para metralhadora .50 e cinco assentos para a tropa em cada lateral e atrás, além dos tanques de combustíveis, diversos porta fuzis, uma característica é que sua lateral era totalmente lisa, nas primeira versões e outras possuíam o porta minas; o mesmo ocorria com os faróis, algumas os tinha nos paralamas e outras na lateral do carro, variando apenas seus tamanhos;



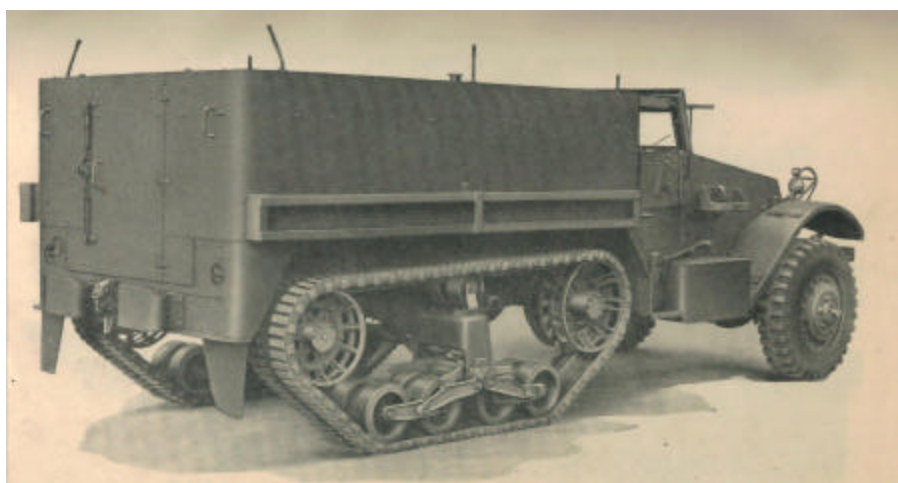
Vista superior da M-3 transporte de tropas. Notar o suporte de metralhadora, próximo a um terceiro banco entre o motorista e o auxiliar e a porta traseira. Crédito da foto: autor

M-3 A1 – Derivada da M-3, possuía um pára-choque longo com guincho e o mesmo suporte da M-2 A1 para metralhadora .50, porta minas laterais, além da estrutura para se colocar uma capota de lona que cobria todo o veículo, usado em todas as versões citadas;



Vista superior da M-3 A1. Notar o guincho no pára-choque alongado e o suporte para metralhadora .50 sobre o assento do auxiliar, bem como a porta traseira. Crédito da foto: autor

M-5 – É a mais diferente da família Half Track, primeiro por possuir sua parte traseira toda arredondada nas laterais, com uma porta central e com sua traseira na parte de baixo é totalmente diferente das demais; seus paralamas começam e terminam iguais (diferente dos outros modelos que são similares aos de automóveis), sem uma proteção lateral comum nos modelos anteriormente mencionados em função da firma fabricante que neste caso é a International Harvester Corporation, enquanto as outras foram fabricadas pela Auto Car Corporation, Diamond Motor Car Corporation e White Motor Corporation. Seu interior é idêntico ao da M-3. Não possui guincho e sim um rolete que possibilita galgar locais mais altos ajudando as rodas dianteiras.



Half-Track M-5. Notar a traseira arredondada e o novo pára-lamas totalmente aberto, o que a difere dos demais modelos. Crédito da foto: autor

Todas as características acima pertencem aos modelos originais norte americanos, que usavam motor à gasolina, sendo o mais comum o modelo White 160AX, 6 cilindros, 147 hp, muito embora os modelos M-5 e M-5 A1 usassem os motores International RED 450B, 6 cilindros, 145hp.

No final dos anos 60 devido aos elevados custos de manutenção, e principalmente à falta de peças, um grupo de estudiosos e projetistas do Parque Regional de Motomecanização 2 (PqRMM/2) de São Paulo, consegue quebrar um velho tabu dentro do Exército, quando munidos de coragem e vontade conseguem repotenciar uma M-2, substituindo seu motor a gasolina por um diesel Perkins 6357 de fabricação nacional e suas lagartas pelas nacionais fabricadas pela Novatração Artefatos de Borracha.



A primeira M-2 modernizada no PqRMM/2 em São Paulo. O motor é diesel e as lagartas são nacionais da Novatração. Crédito da foto: autor

Após exaustivos testes, ele é homologado pela Diretoria de Moto Mecanização e todos os Half Track remanescentes no Exército são convertidos para esta versão e continuaram em serviço ativo até os anos 80, quando são aposentados e substituídos por veículos mais modernos e mais bem protegidos.

Ainda é possível ver alguns exemplares bem conservados, seja a rara M-2 do Museu Militar Conde de Linhares no Rio de Janeiro, a M3 A1 do 24º BIB (Batalhão de Infantaria Blindado) e a M-5 do 1º Esquadrão de Cavalaria Mecanizada – Esquadrão Tenente Amaro de Valença, todas com motor diesel e em perfeito estado de funcionamento. Infelizmente a maioria terminou seus dias como sucata, vendidas aos ferro velhos e repassadas a siderúrgicas para serem derretidas e o aço ser reaproveitado...



A rara M-2 preservada no Museu Militar Conde de Linhares no Rio de Janeiro. Neste modelo foi acrescentado o suporte para metralhadora sobre o assento do auxiliar, daí ela ser confundida com uma M2 A1. Crédito da foto: autor



O belo exemplar da M 3 A1 preservado pelo 24 BIB no Rio de Janeiro. Crédito da foto: autor



A M-5 preservada em condições operacionais no 1º Esq. Cav. Mec. de Valença, RJ. Crédito da foto: autor.



O fim inglório de uma M-3 A1. Muitas tiveram este triste fim, acabaram como sucata. Hoje ela faz falta ao acervo do Museu Militar Conde de Linhares. Crédito da foto: autor

