



A Motomecanização no Exército Brasileiro remonta ao final da segunda década do século passado, fruto da experiência e

teira, sendo posteriormente montados na própria Unidade que possuía um parque para montagem e manutenção, com

peçoal e material, água, combustível, mas sem qualquer tipo de padronização.

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

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

Na verdade, a padronização só foi atingida a partir de 1942, quando o Brasil, após se posicionar ao lado dos aliados em plena Segunda Guerra Mundial, passou 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 aconteceu no Brasil, principalmente no pós-guerra.

Os passos mais importantes para a consolidação da Motomecanização no Brasil foram dados 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. 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. Conseqüência do acordo é o surgimento d o Parque Cen-



Diversos caminhões Chevrolet em manobras por volta de 1940 ou 1941.

Notar no meio da foto que dois caminhões modelo comercial rebocam os novíssimos canhões Krupp C-56 de 88mm.

Foto: General Motors do Brasil

ensinamentos gerados com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a partir da qual 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.

Em 1923, foi criado no Rio de Janeiro, então Capital 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 dian-

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.

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.

Nestes conflitos, empregaram-se vários veículos, desde carros civis e militarizados, para diversas funções como: comando, ambulâncias, transporte de



tral de Motomecanização (PqCMM), atual PqRMnt/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 modelo norte-americano.

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.

Hoje o Exército Brasileiro, na área de Motomecanização, é bem completo, haja vista que boa parte do material é de origem brasileira, produzido e desenvolvido por empresas nacionais e estrangeiras com filiais e fábricas no país, o que de certa forma ajuda em muito a padronização dos diversos mode-

los de veículos que equipam a Força Terrestre, atendendo às exigências da realidade em que vivem as Forças Armadas, principalmente o Exército. Próximos, portanto, de um estado de independência em um setor vital da vida operacional, que é a de fabricação de peças e componentes das viaturas, é com satisfação

e otimismo que percebemos ser o equipamento empregado pelo Exército Brasileiro quase 100%

nacional. É uma garantia para o futuro legada pelos que, no de-



4º Esquadrão do Trem da 4ª RM/DI de passagem por Santos Dumont, MG em 1938. A maioria dos veículos são da marca FORD. Notar no fundo à direita várias viaturas hipomóveis que acompanhavam esta unidade. Eles também possuíam motocicletas e ao fundo à esquerda um caminhão cisterna e um oficina próximo ao prédio ao fundo

curso da história, trabalharam e traçaram o destino da Motomecanização no Brasil. ■

