

REBOQUES-OFFICINA MATRA NO EXÉRCITO BRASILEIRO



Expedito Carlos Stephani Bastos
Pesquisador de Assuntos Militares da
Universidade Federal de Juiz de Fora
defesa@ufjf.edu.br

Em 28 de julho de 1939 foi firmado contrato entre o **MINISTÉRIO DA GUERRA DO BRASIL** e a empresa alemã **MATRA-WERKE G.m.b.H** para a aquisição de cinquenta (50) reboques-oficina destinados ao acompanhamento das baterias antiaérea e pesada Krupp, adquiridas em outro contrato.

Ficou estipulado na cláusula IX do contrato os prazos e lotes de entrega a saber:

“1) oito reboques-oficina para o acompanhamento das baterias anti-aéreas 88 mm Krupp, sendo quatro no mês de março e quatro no mês de abril do ano de 1940.

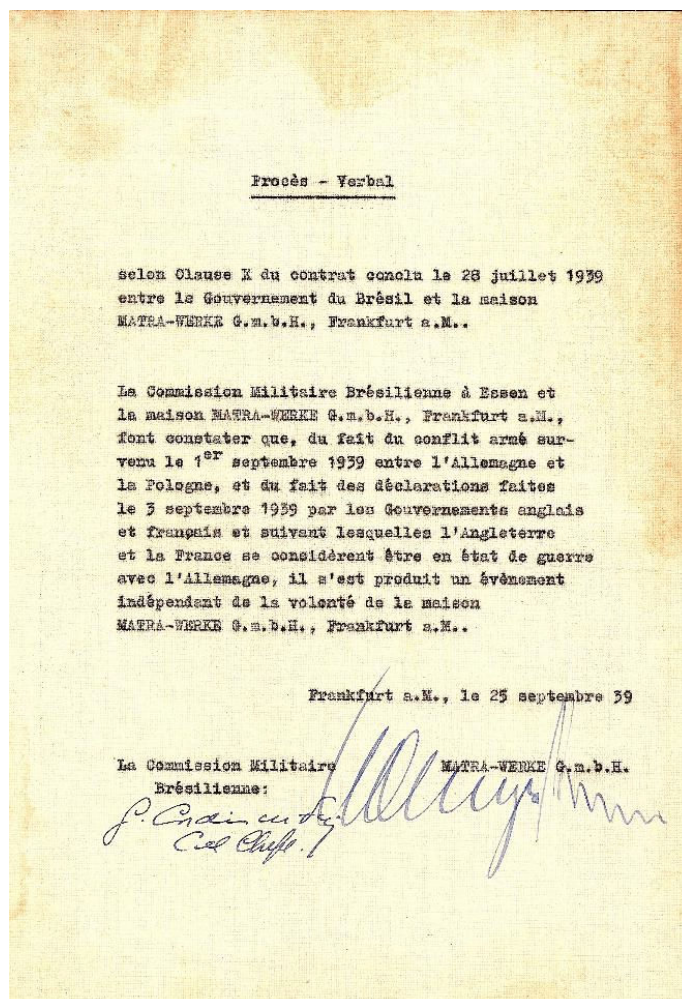
2) seis reboques-oficina para o acompanhamento das baterias de canhões de 150 mm Krupp, sendo dois no mês de junho do ano de 1940, e um de cada nos meses de abril, julho, outubro do ano de 1943, e janeiro do ano de 1944.

3) trinta e seis reboques-oficina para o acompanhamento das baterias de canhões 105 mm e obuseiros 150 mm Krupp, sendo seis em cada um dos meses de maio e setembro de 1941, janeiro, maio e setembro de 1942, e janeiro do ano de 1943.”

Na realidade esses contratos foram assinados numa época extremamente conturbada e alguns meses mais tarde em 1º de setembro de 1939, o mundo entrava na Segunda Guerra Mundial que durou até 1945.

A maior parte dos itens adquiridos pelo Brasil nos contratos com a Alemanha não foram recebidos aqui no Brasil, muito embora vários chegassem até o final ano de 1941, fruto dos vários contratos assinados entre 1938 e 1939, muitos ficaram armazenados naquele país, recebidos pela Comissão Fiscalizadora que lá se encontrava e após a invasão da Rússia em 1941 foram incorporados ao Exército Alemão, ficando a sua entrega para quando do término da guerra.

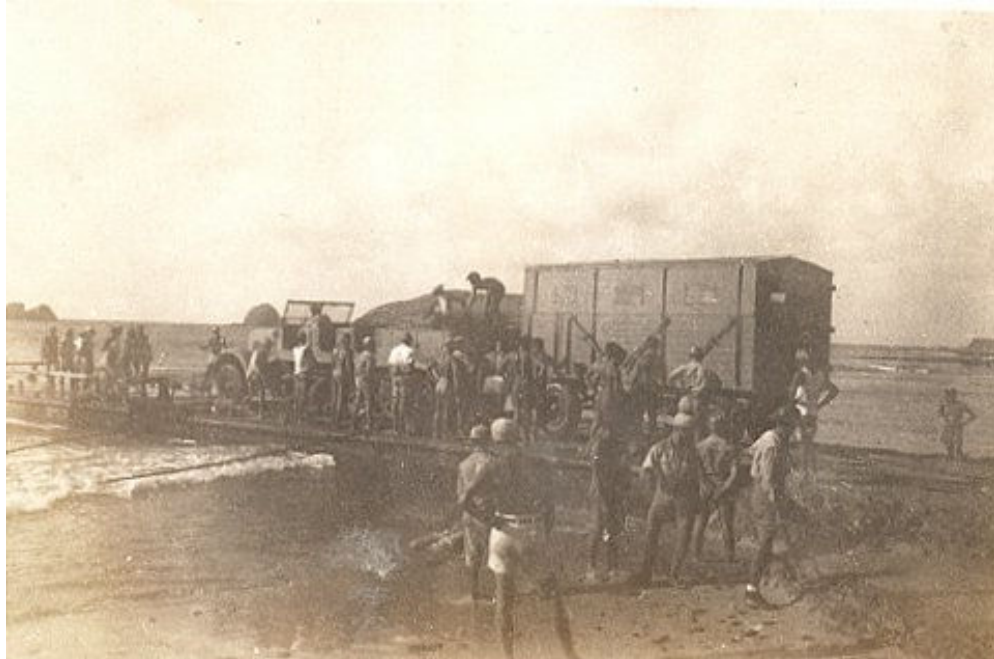
O curioso é que em um parecer conjunto, datado de 25 de setembro de 1939, assinado pelo chefe da Comissão Militar Brasileira e o representante da Matra-Werke, alertavam para futuros problemas que em virtude da guerra com a Polônia e as posições tomadas pela Inglaterra e França. O contrato para a compra de equipamentos militares poderia sofrer atrasos independentemente da vontade da empresa, conforme previsto na cláusula X do contrato, evitando-se as multas contratuais previstas.



Parecer conjunto emitido pela Comissão Militar Brasileira e a Matra-Werke GmbH em 25 de setembro de 1939, informado sobre a situação do estado de guerra da Inglaterra e França contra a Alemanha, por ter invadido a Polônia. (Fonte: AHEx)

Assim dos cinquenta reboques-oficina, apenas dez foram entregues à Comissão Militar Brasileira e destes apenas oito chegaram ao Brasil e foram incorporados à unidades de Artilharia Antiaérea - 1/1º R.A.A. Ae. -1/1º Regimento de Artilharia Antiaérea no Rio de Janeiro -, 1/2º R.A.A. Ae. em Quitaúna, SP, que um chegou a operar em Fernando de Noronha e 1/3º R.A.A. Ae. em Natal, RN - que empregavam os modernos canhões Krupp 88 mm C-56.

Pelo menos um destes reboques operou na ilha de Fernando de Noronha durante a guerra, tracionado por uma das cinco meias-lagartas alemãs SdKfz 7 recebidas pelo Exército Brasileiro no final de 1941. (ver artigo: KRAUSS-MAFFEI Sd.Kfz. 7 NO EXÉRCITO BRASILEIRO 1939 – 1945 - <http://www.defesa.ufjf.br/art/Art%2014.htm>)



Fotos feitas pelo Cel Art R1 Cid Salgado em Fernando de Noronha, durante a Segunda Guerra Mundial quando lá servia. Notar o meia-largarta alemão SdKFz 7 e o reboque Matra sendo usado para transporte de cargas. (Fotos: via Jorge Salgado - Cel R1)



Estes reboques foram únicos, pois eram maiores que os modelos alemães, fruto de entendimentos mantidos entre o Exército Brasileiro e o fabricante, modificados em termo aditivo datado de 5 de abril de 1940, aumentando assim a sua área interna de 2150 mm para 2200mm, com capacidade de carga útil de 4080 kg (no modelo alemão 3300 kg), altura total do reboque de 3040 mm (no modelo alemão 3020), altura do chão até o piso da carroceria de 1140 mm (no modelo alemão 1120 mm) e largura de 1680 mm (no modelo alemão 1700 mm), com sistema de freio a ar comprimido Bosch (no modelo alemão era Knorr) e grupo eletrogêneo trifásico 220/380 volts e 50 ciclos,

desenvolvendo 6 KVA à 1.500 rpm, cuja força motriz era fornecida por um motor a gasolina.

O mais curioso é que passados 66 anos, numa viagem a São Paulo, em abril de 2006, na marginal Tietê deparei com um caminhão Mercedes Benz 1111 do Exército com uma carroceria estranha, fotografei e verifiquei que era do Arsenal de Guerra de São Paulo e qual não foi minha surpresa ao vê-lo de perto e notar que a carroceria baú nada mais é do que um daqueles oito reboques-oficina Matra da Segunda Guerra Mundial, adaptado para transporte de cargas em geral.



O caminhão do AGSP fotografado em 06 de abril de 2006 na marginal Tietê em São Paulo. Notar o baú, reboque-oficina Matra sem as quatro rodas. (Fotos: autor)



O Mercedes Benz 1111 tendo como carroceria baú o reboque-oficina Matra no AGSP. (Fotos: autor)

Pelo menos um dos reboques-oficina da Matra-Werke adquiridos em 1939 ainda existe, muito embora tenha hoje uma outra função, ele está desprovido de suas quatro rodas e do engate que permitia ser puxado por uma viatura. Vale o registro.