

Uma realidade brasileira

As exportações dos veículos militares Engesa

Expedito Carlos Stephani Bastos

.....

Introdução

Nas décadas de 1970 e 1980, o Brasil possuía uma Indústria de Material de Defesa com grande capacidade produtiva e acreditava-se que ela teria um belo futuro.

Havia diversas empresas produtoras de materiais voltados para a atividade militar, desde uniformes a carros-de-combate, de diversos tipos e modelos, concebidos em sua grande maioria dentro de unidades militares voltadas para o estudo de projetos até a fase de

concepção dos protótipos, o que muito beneficiou as empresas privadas brasileiras.

Sem dúvida, a de maior êxito foi a Engesa – Engenheiros Especializados S/A, não desmerecendo as demais. Ela foi capaz de absorver todo o estudo vindo da área militar e criar os principais produtos militares (muitos deles exportados) – de caminhões a blindados sobre rodas como o EE-9 Cascavel e EE-11 Urutu. Seu corpo técnico era extraordinário e estava muito à frente nas ino-



Blindados EE-9 Cascavel sendo utilizados pelos curdos, capturados ao Iraque após a invasão norte-americana de 2003.

FOTO: FRANCE PRESS

vações e conceitos. Muitos são empregados atualmente por diversos países.

O Grupo Engesa chegou a ter 11.000 empregados, desses 600 eram técnicos, projetistas e engenheiros; só a parte de Engenharia de Pesquisas, Engepeq, absorvia 220 deles. Possuía seis fábricas, Engesa Viaturas, Engesa FNV, Engetrônica, Engex, Engequímica e Engelétrica. Cada uma com uma divisão de engenharia de produtos ligada à da Engepeq. Chegou a ter mais sete empresas coligadas, Engeagro, Transgesa, Engevídeo, Aerobrasil, Axial, Engexco e Engepeq, atuando em diversas áreas além da militar. Seu faturamento anual, na década de 1980, teve uma média de 300 milhões de dólares.

É curioso vermos que existia toda uma estratégia para transformar a Engesa numa das maiores produtoras, principalmente, de veículos sobre rodas, com uma equipe muito boa na área de propaganda e *marketing*, com publicações de material informativo não só no Brasil como também no exterior. Mas o “império” ruiu por uma série de fatores que vão desde a má administração a problemas econômicos vividos pelo país no início da década de 1990 e alguns projetos modernos demais, que não foram bem compreendidos pelas Forças Armadas.

Produção

A verdade é que a Engesa vendeu seus produtos a 18 países, além do Brasil. Toda a sua produção seriada, incluindo todos os modelos, desde jeep, caminhões e blindados sobre rodas, totaliza 6.818 unidades, número muito inferior ao que era divulgado na época.

Desses, o produto mais produzido e exportado foi o Caminhão EE-25 4x4 e 6x6, que alcançou 2.416 unidades, sendo o maior comprador Angola, que adquiriu 1.377,



**Maio de 1986:
17 EE-9 Cascavel prontos
para serem entregues ao
Exército Brasileiro
no pátio da Engesa em
Caçapava, SP.**

FOTO: COLEÇÃO AUTOR



**EE-11 Urutu versão Uruvel armado com canhão
de 90mm do Exército da Tunísia.**

FOTO: TUNISIA/ARMY

vindo, a seguir, Bolívia, com 597 e o Brasil, com 254, além de Venezuela (54), Guiné (36), Equador (35), Suriname (32), Colômbia (17), Gabão (7), Iraque (2) e Paraguai (5).

Na área de blindados sobre rodas, o maior sucesso de vendas foi o EE-9 Cascavel, desenvolvido inicialmente no Parque Regional de Motomecanização da 2ª Região Militar, PqRMM/2, em São Paulo, e cuja produção total, incluindo todas as suas versões, alcançou a cifra de 1.738 unidades, das quais o maior comprador foi o Exército Brasileiro (409), seguido de Líbia (400), Iraque (364), Colômbia (128), Chipre (124), Chile (106), Zimbábue (90), Equador (32), Paraguai (28), Bolívia (24), Uruguai (15), Gabão (12) e Suriname (6).

Ele foi seguido pelo EE-11 Urutu, cuja produção de todas as versões alcançou a cifra de 888 unidades, destas 223 couberam ao Brasil (217 ao Exército e 6 à Marinha),

Os dois modelos de EE-9 Cascavel vendidos para a Líbia, o da frente, modelo com canhão cockerill 90mm e torre Engesa MKIII, e o de trás com torre e canhão francês de 90mm MK II, capturados no Chade, num depósito em 2002.



FOTOS: COLEÇÃO AUIOR

20 de setembro de 1982. Blindados EE-11 Urutu e EE-9 Cascavel no Porto de Santos, prontos para serem embarcados para a Colômbia.



148 ao Iraque, 132 ao Dubai, 82 à Jordânia, 56 à Colômbia, 40 à Líbia, 38 à Venezuela, 37 ao Chile, 32 ao Equador, 24 à Angola, 18 à Tunísia, 16 ao Suriname, 12 à Bolívia, 12 ao Paraguai, 11 ao Gabão e 7 ao Zimbábwe.

Estes três itens representam a quase totalidade dos oito produtos militares Engesa produzidos em série, pois totalizam 5.042, ficando o restante para caminhões EE-15 (640), EE-34 (434), EE-50 (271), Jeep EE-12 (368) e Blindado 4x4 sobre rodas EE-3 Jararaca (63), único blindado de série não usado pelo Exército Brasileiro.

Vale salientar que a Engequímica, antiga FEEA – Fábrica de Estojos e Espoletas, atual Imbel FJF – Fábri-

ca de Juiz de Fora, quando sob administração do Grupo Engesa, na década de 1980, produziu mais de um milhão de munições 90mm, a maioria para exportação. Só para o Iraque foram mais de 400 mil.

Blindados no exterior

Com a falência da Engesa em 1993 e os novos rumos tomados pelo mundo no pós-Guerra Fria (1989) e pós-Guerra do Golfo (1991), conjugados ao grande declínio da Indústria de Defesa nos principais países produtores e exportadores, os produtos brasileiros ficaram difíceis de serem mantidos, principalmente no exterior.

Alguns países sofreram embargo das Nações Unidas, como Iraque e Líbia, os dois maiores compradores dos blindados sobre rodas brasileiros, estando o primeiro sob ocupação norte-americana e sua coalizão, e o segundo já livre.

Os blindados do Chipre estão operacionais, assim como os de Bolívia, Colômbia, Paraguai, Equador,

Uruguai, Gabão, Jordânia, Dubai, Suriname, Tunísia, Venezuela e Zimbábwe, podendo adquirir peças no mercado brasileiro sem quaisquer restrições.

Parte do material Líbio, provavelmente a metade, ainda se encontra em condições de operação, estando estocada, muito embora a maioria tenha sido espalhada para países amigos, como o material entregue ao Togo, do qual o EE-9 Cascavel do Museu de Blindados de Saumur, na França, é um deles, capturado por tropas francesas que lá combateram, onde vários foram destruídos ou capturados, o mesmo ocorrendo quando da invasão do Chade, pela Líbia na segunda metade da

década de 1970, onde 79 EE-9 Cascavel foram capturados, estando na atualidade estocados numa área a céu aberto, em condições precárias, muitos depenados e outros já mais completos, mas sem condições de uso. O curioso é que existem blindados das duas versões vendidas aos líbios, os modelos MK II com torre e canhão franceses de 90mm, cujos carros foram enviados à França onde receberam as respectivas torres e canhões e de lá foram para a Líbia, e o modelo MK III de torre Engesa com canhão Cockerill de 90mm belga, produzido sob licença, no Brasil, pela Engex, sua subsidiária.

Já o material iraquiano, em sua maioria, está sem condições operacionais, em razão do embargo que so-

freu desde 1991, muito embora boa parte dele foi capturada pelo Irã, na Guerra Iraque-Irã (1978 a 1988), quando aproximadamente 150 EE-9 Cascavel passaram a fazer parte do Exército iraquiano e empregados contra o Iraque. Alguns ainda foram capturados pelos curdos no norte do Iraque, em quantidade pequena, visto aparecerem em noticiários recentes, principalmente após a invasão norte-americana a partir de 2003.

Esses veículos cumpriram bem suas missões, tanto que o seu primeiro batismo de fogo se deu na Líbia no final da década de 1970 e início da de 1980, quando tropas egípcias aerotransportadas invadiram o território líbio em incursões relâmpagos, e pela primeira vez hou-

ve um contra-ataque usando os EE-9 Cascavel recém-adquiridos, os quais destroem por completo as forças invasoras, despertando desta maneira grande interesse dos líbios e dos iraquianos, motivo que nos leva a fornecê-los em grande quantidade ao Exército de Sadann Hussein, então visto com bons olhos, principalmente pelo Ocidente.

No Iraque, terão seu batismo de fogo em plena guerra contra o Irã (1978/88), onde foram empregados com relativo sucesso, devido à forma de utilização, pois o Exército iraquiano nunca foi bom em guerra de movimento, usando os EE-9 Cascavel de três formas: como proteção de flancos das unidades blindadas, como veículos de reconhecimento, razão principal de sua existência, e como artilharia, enterrados no chão. Na segunda Guerra do Golfo (1991), vários deles foram destruídos por ataques aéreos de aviões A-10 Thunderbolt II, e muitas das fotos os mostram enterrados.

Outro conflito em que os blindados brasileiros sobre rodas EE-9 Cascavel e EE-11 Urutu estão sendo empregados é na Colômbia (Exército x FARC). Um fato curioso é que lá empregam mulheres mecânicas que



FOTO: SETRESORIO

Três EE-3 Jararaca do Exército do Uruguai em operação no Haiti em 2006 (Minustah).



FOTO: DEBSANET

EE-9 Cascavel iraquiano exposto como presa de guerra em Teerã no período da Guerra Iraque-Irã.



FOTO: CYPRIUS NATIONAL GUARD PHOTOS

Blindado 4x4 EE-3 Jararaca com míssil Milan e metralhadora Browning .50 da Guarda Nacional do Chipre em 2004.

estão realizando um belo trabalho de manutenção em parceria com empresa brasileira, recuperando inclusive veículos que foram alvos de ataques com armas do tipo RPG e minas colocadas como armadilhas nos barrancos laterais ao longo das estradas, o que provocou até o momento pelo menos cinco baixas em veículos EE-9 Cascavel, dos quais dois foram inteiramente perdidos, inclusive com a morte de toda a tripulação, e os demais recuperados, estando na ativa novamente.

Podemos também encontrar diversos EE-11 Urutu, operando em Missões de Paz da ONU no Kosovo, pelas forças do Dubai, no Haiti pelo Brasil, Jordânia e Uruguai e na Costa do Marfim pela Jordânia.

Na atualidade, o maior usuário destes veículos é o Exército Brasileiro, tanto que empreendeu um grande

Um dos 271 caminhões EE-50 vendidos para Angola no final da década de 1980.

FOTO: COLEÇÃO AUTOR



programa de repotenciamento, que está sendo realizado no Arsenal de Guerra de São Paulo (AGSP), desde de 2001, com grande sucesso e economizando divisas para o país. Este programa só se tornou possível em razão do produto ser totalmente brasileiro.

Outra prova importante de que os blindados sobre rodas da Engesa ainda podem representar algum valor é o fato de a empresa israelense Ninda Corporation Ltd, uma empresa privada com 100 empregados e que realiza projetos de modernização, integração e refabricação de veículos militares de procedência britânica, francesa, russa e agora brasileira, cujos principais projetos foram a modernização de carros de combate Sherman, T-72, M-60, T-55, M-41 além de veículos transporte de tropas, veículos blindados anfíbios e caminhões, ter adquirido do



Exército Chileno 70 EE-9 Cascavel MK II e 34 EE-11 Urutu em 2002, para serem revendidos.

Conclusão

A Engesa estava no caminho certo, tinha sérios problemas de administração e gerenciamento – uma grande dívida – que poderiam ter sido sanados, mas o nosso maior erro foi a falta de visão estratégica que permitiu que ela desaparecesse por completo, tendo sua falência sido decretada em 1993, e boa parte do conhecimento ali desenvolvido foi perdido. Muitos projetos poderiam ter continuado, outros cancelados, e hoje estaríamos substituindo o nosso maior e melhor projeto de concepção nacional, que foi o EE-9 Cascavel, por um outro produto melhor, concebido e desenvolvido por brasileiros, gerando empregos e divisas para o país e até quem sabe exportando-os.

O curioso de tudo isso é que passados 13 anos desde o fechamento definitivo da empresa que os produziu seriadamente, eles estão em plena atividade, no Brasil e exterior. Seus conceitos ainda são relativamente modernos para os dias atuais, embora com alguma defasagem tecnológica.

Eles são os símbolos de uma época em que tínhamos capacidade de criar e produzir nossos próprios veículos blindados suprimindo nossas necessidades e aumentando a nossa balança comercial em exportações. Possuíamos projetos que poderiam muito bem substituí-los, mas que simplesmente foram deixados de lado e sucateados, como fizeram com a própria empresa.

Precisamos ter o máximo de cuidado para não repetirmos os erros do passado e novamente cairmos na dependência externa e vermos de vez o fim de nossa Indústria de Material de Defesa, pois temos apenas alguns sobreviventes e por que não recuperarmos esta história, a partir dos projetos já prontos e daí melhorá-los, voltando a produzir nossos blindados sobre rodas? Ainda há tempo...



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



FOTO: USARMY

**EE-11 URUTU
ARMORED PERSONNEL CARRIER**

The EE-11 Urutu Armored Personnel Carrier was designed by Engesa in Brazil in January 1970 and the first prototype was in use by July of that year. The Brazilian Army calls the vehicle the Carro de Transporte Sobre Rodas Anfíbio. Production began at a new factory in 1974. The EE-11 shares many common components with the Engesa EE-9 Armored Car. This vehicle was used by the Iraqi Army and was captured by the Tiger Brigade, 1st Cavalry Division during Operation Desert Storm.

LENGTH:	19 FT
WIDTH:	8 FT
WEIGHT:	14.3 TON
HEIGHT:	9 FT
RANGE:	120 MILES
SPEED:	55 MPH
CREW:	3
PROTECTORS:	3

EE-11 Urutu do Exército iraquiano, capturado pela Brigada Tigre da 1ª Divisão de Cavalaria do Exército norte-americano em 1991 e atualmente serve como monumento em Fort Hood, Texas.



FOTO: IMBEL/UF

Munições de 90mm produzidas em 1983, na Engequímica, para o Iraque. Notar as inscrições em árabe.



EE-9 Cascavel em exibição permanente no Museu de Blindados Francês de Saumur. Este exemplar foi capturado no Togo pela Legião Estrangeira e faz parte do primeiro lote vendido para a Líbia.

FOTO: FERRO MONTEIRO