

O DIA EM QUE O URUTU AFUNDOU...

GIL CORDEIRO DIAS FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra (Ref^l-FN)

SUMÁRIO

| | |
|---------------------------------------------------|--|
| Introdução | |
| Prolegômenos | |
| Blindados para os fuzileiros | |
| Uma estranha estrutura organizacional | |
| Dia D (-) 1: quinta-feira, 19/07/1973, pré hora H | |
| Dia D (-) 1, hora H | |
| O Urutu afundou! | |
| Dia D – sexta-feira, 20 de julho de 1973 | |
| <i>Finis coronat opus</i> | |

INTRODUÇÃO

Desde 24 de novembro de 2010, quando da ocupação, por integrantes de diferentes órgãos de segurança, do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, ganharam notoriedade os blindados do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), empregados naquele evento em apoio às forças policiais. Por

eficiência, eficácia e efetividade, voltaram a ser requisitados em outros momentos, sempre sob os aplausos dos moradores das áreas que vieram a ser palco dessas operações. Por tudo isso, pareceu-me oportuno resgatar um pouco da história dessas viaturas especialíssimas, da qual participei bem em seu início, relatando um de seus episódios mais curiosos.

Nesta edição, caderno especial



O BLINDADO americano M-113, da Marinha, abre o caminho para os caveiros do Batalhão de Operações Policiais Especiais: apoio logístico foi decisivo para a retomada de território do tráfico na Zona Norte

O Dia D da guerra ao tráfico

Com inédito apoio da Marinha, tropas do Bope desembarcam na Penha e ocupam bunker do tráfico

Traficantes fogem em massa para o Alemão, mas mantêm ataques incendiários à cidade

População aplaude polícia e acompanha operação pela TV em clima de 'Tropa de elite 3'

Primeira página de "O Globo" de 25/11/2010 – dia seguinte à ocupação do Complexo do Alemão

PROLEGÔMENOS

No início da década de 70 do século passado, florescia a indústria brasileira de material de defesa (ou "de emprego militar", como também era conhecida). Multiplicavam-se as fábricas de arma-

mento, munições, equipagens individuais e coletivas, veículos, aeronaves...

Naquela época, além da hoje pujante Embraer, eram também dignas de grande destaque a Avibras, com seu sistema de foguetes Astros, e a Engesa – Engenheiros Especializados S.A. Esta se notabilizara,

inicialmente, pela militarização de caminhões já produzidos no parque automobilístico nacional, nos quais introduzira interessantes inovações tecnológicas, como as caixas de transmissão PI e O e a suspensão Boomerang – revolucionárias para aquele tempo. Essa nova safra de veículos vinha, desde o final dos anos 60, substituindo progressivamente os norte-americanos REO, recebidos principalmente após o conflito da Coreia, por meio do MAP – *Mutual Assistance Program*, que haviam chegado à obsolescência.

A Engesa era ainda uma empresa pequena, situada no bairro de Santo Amaro, na capital paulista, mas logo se mudaria para uma grande área industrial em São José dos Campos. Já produzia, para o Exército Brasileiro (EB) e para exportação, o blindado EE-11 Urutu (fig. 1), uma Viatura Blindada de Transporte de Pessoal (VBTP), com capacidade para dez combatentes equipados mais três tripulantes, e estava desenvolvendo o Carro de Combate Leve EE-9 Cascavel (fig. 2), para três tripulantes, dotado de um canhão de 90 mm.



Fig. 1 – O CTRA EE-11 Urutu



Fig. 2 – Protótipo do EE-9 Cascavel

BLINDADOS PARA OS FUZILEIROS

Por volta de 1972, a Marinha do Brasil (MB) decidiu aquinhoar o CFN com o mais recente lançamento da Engesa – o Urutu versão marítima, conhecido na empresa como Carro de Transporte e Reconhecimento Anfíbio (CTRA), que diferia da versão terrestre, fornecida ao Exército, porque podia deslocar-se no mar, flutuando, propulso por hélices e governado por lemes, enquanto seu “irmão verde-oliva” podia apenas fazer o chamado *fording*, ou seja, cruzar limitados cursos d’água inte-

riores, ainda que vencendo lâminas d’água bastante elevadas (o carro tem cerca de 2 metros de altura), mas tocando o fundo, sem flutuar.

Em 1972, em função do desenvolvimento que a motomecanização assumia progressivamente no âmbito do CFN, este decidiu dobrar a quantidade de oficiais que anualmente realizavam o antigo, afamado e excelente Curso de Manutenção Auto da Escola de Material Bélico (EsMB) do EB, e ali matriculou quatro primeiros-tenentes (FN): Benevides, Costa Lima, Gil e Haroldo¹. Findo o curso, em dezembro, cada qual seguiu seu destino. E coube a Costa

¹ Álvaro Benevides Martins Ribas, Jorge Alberto Costa Lima, Haroldo Antônio Rodrigues (já falecido, ao momento em que escrevo), Guardas-Marinha de 1966; e Gil Cordeiro Dias Ferreira, Guarda-Marinha de 1967.

Lima chefiar o Grupo de Recebimento dos Urutus-mar (os primeiros blindados anfíbios brasileiros) em São Paulo, junto à fábrica, acompanhado por praças FN-MO² (Motores e Máquinas) originárias do antigo Batalhão de Transporte Motorizado (BtlTrpMtz), com experiência na direção dos antigos Camanf (Caminhões Anfíbios), remanescentes da Segunda Guerra Mundial, que o CFN utilizou durante algum tempo.

Quanto a mim, fui designado para o antigo Batalhão de Manutenção e Abastecimento (BtlMntAbst), em Parada de Lucas (cidade do Rio de Janeiro), onde foi instalado mais tarde o Centro de Reparos e Suprimentos Especiais (CRepSupEsp), hoje Centro Tecnológico do CFN. Todavia, não fiquei muito tempo ali. Ao início de 1973, abriu-se vaga para novo Curso de Manutenção Auto, agora no USMC (United States Marines Corps), para oficiais que dispusessem do curso do EB. Candidatei-me à vaga, disputei-a com outros colegas em provas de Inglês, logrei ser aprovado, e, entre março e junho daquele ano, aprimorei meus conhecimentos no *Motor Transport Officers Orientation Course/Motor Transport School Company/Marines Corps Service Support Schools/Marines Corps Base/Camp Lejeune/North Carolina/20542/USA* (ou melhor, UFA!).

Pela prática vigente então, oficiais que fossem cursar no estrangeiro deveriam se apresentar ao comandante-geral do CFN, na partida e na chegada. Naturalmente, cumpri

esses protocolos, perante o Vice-Almirante (FN) Roberval Pizarro Marques³, que, em meu regresso, surpreendeu-me com a seguinte determinação: “Você vai comandar os Urutus!”

E lá fui eu para a Ilha do Governador, tendo apenas uma vaga ideia do que eram Urutus.



Fig. 3 – Esboço feito pelo autor, há 40 anos, do “brasão” dos Urutus. Blindados se associam, secularmente, à Cavalaria. Pertencendo à MB, os Urutus evocaram desde logo a figura do cavalo-marinho, ou hipocampo. O tridente, arma de Poseidon/Netuno, simbolizava sua capacidade de deslocamento no mar; o fuzil evocava a Infantaria que lhe cabia transportar, com proteção blindada

UMA ESTRANHA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Em julho de 1973, trazidos para o Rio de Janeiro, os cinco Urutus adquiridos pela MB ainda pertenciam à Engesa, que, com uma grande equipe técnica, acompanhava o já Capitão-Tenente (FN) Costa Lima e seus

2 2º SG Adones, 3º SG Edvaldino, 3º SG Vito, CB Deone e SD-MO (Soldados de Primeira Classe, graduação ainda existente à época) Monçores, Arantes, Bispo, Marques, Anjos, Filho e Souza. Eram, pois, um oficial e onze praças, que ficaram conhecidos como “Os 12 Condenados”, em alusão a famoso filme de guerra da época. A estes se reuniram, já no Rio, os mergulhadores SG Jaerth e CB Zeir, além de três praças de outras especialidades: SD-IF Rosalvo, SD-ES Costa e SD-FN Ribeiro, totalizando 1 oficial e 16 praças (fig. 4).

3 Até 1980, o Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CG-CFN) era exercido por um vice-almirante (FN), que acumulava o comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e dispunha de um Estado-Maior (EM-CFN), comum a essas duas organizações. Em 1980, o CFN passou a ser comandado por um almirante de esquadra (FN). O CG-CFN foi transformado em Órgão de Direção Setorial (ODS) de Apoio, com três Departamentos (Recursos Humanos, Material e Estudos e Pesquisa). A FFE preservou o EM e passou à subordinação do Comando de Operações Navais (ComOpNav). O primeiro almirante de esquadra (FN) foi Domingos de Mattos Cortez.

subordinados nos últimos preparativos para a incorporação oficial àquela Força, programada para o dia 20 de julho de 1973, numa grande cerimônia no então Centro de Instrução de Adestramento do CFN (CIAdest), hoje Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), na Ilha do Governador, com a presença do ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Adalberto Nunes; o presidente da Engesa, José Luiz Whitaker, e, naturalmente, uma imensa quantidade de autoridades militares das três Forças e civis de diferentes instituições públicas e privadas.

Ao se idealizar o enquadramento dos carros na estrutura do CFN, decidiu-se organizá-los como um Pelotão de Viaturas Anfíbias – o 3º, porque dois outros eram constituídos pelos Camanf – do BtlTrpMtz⁴, à época situado no km 1 da Rodovia Rio-Petrópolis, em Caxias/RJ, junto à antiga Imprensa Naval, onde hoje se encontram o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), a Base de Fuzileiros Navais do Rio Meriti (BFNRM), o Batalhão Logístico (BtlLog) e o Batalhão de Engenharia (BtlEng).

Entretanto, as instalações do BtlTrpMtz à época não dispunham de boas condições para alojar e manter veículos tão sofisticados e complexos. Por essa razão, decidiu-se destacá-los para a Ilha do Governador, vinculados ao Batalhão de Comando da Divisão Anfíbia (BtlCmndoDivAnf), ocupando uma garagem (fig. 5) muito boa na área do 2º Batalhão de Infantaria (“Humaitá”) e, principalmente, situando-se junto ao mar e à tropa com que

deveriam se adestrar; se ficassem em Caxias, teriam de realizar a toda hora longos e custosos deslocamentos terrestres para aquele local.

Em consequência, o enquadramento organizacional dos Urutus passou a ser: 3º Pelotão de Viaturas Anfíbias, da Companhia de Viaturas Anfíbias, do Batalhão de Transporte Motorizado, do Comando de Reforço da FFE, destacado no Batalhão de Comando da Divisão Anfíbia da FFE (UFA de novo!).



Fig. 4 – “Os doze condenados”



Fig. 5 – A garagem dos Urutus, no Batalhão Humaitá

4 O Batalhão de Transporte Motorizado (BtlTrpMtz) foi o sucessor da Companhia de Transporte Motorizado (CiaTrpMtz), que “nasceu” nas instalações do CFN em Caxias/RJ. Em meados dos anos 60, já como Batalhão, essa OM foi transferida para a Ilha do Governador, junto à Linha de Tiro, onde hoje se encontra a Base de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador. Mais adiante, retornou a Caxias, onde recebeu os blindados M-113 (os Urutus nunca foram para lá). Nos anos 80, nova mudança, então para a Ilha das Flores, onde recebeu os Clanf – Carros de Lagarta Anfíbios norte-americanos (LVTP-7 – *Landing Vehicle Tracked Personnel*) e desde então se denomina Batalhão de Viaturas Anfíbias (BtlVtrAnf). Nos anos 2000, o CFN foi aquinhado com outras viaturas de alto desempenho – o transporte blindado Piranha IIIC e o Carro de Combate SK 105 A2S, que, com os antigos M-113, integram hoje o Batalhão de Blindados (BtlBld), sucessor da pioneira Companhia de Carros de Combate (CiaCC) dos anos 80-90, que dispusera dos CCL EE9 – Cascavel, espécie de “primos” dos Urutus.

***Dia D (-) 1: quinta-feira, 19/07/1973,
pré-hora H***

A Praia Grande, nos fundos do aquartelamento do BtlCmndoDivAnf, parecia uma praça de guerra – os cinco Urutus, viaturas de apoio e, principalmente, a chamada “fina-flor da graxa”: oficiais, todos muito mais antigos do que eu, também cursados em Manutenção Auto no EB (inclusive com o curso anterior, três meses mais extenso), com larga experiência nesse assunto e servindo em Organizações Militares (OM) ligadas à motomecanização. Vale relembra-los esses amigos veteranos, alguns já falecidos (perdoem-me eventuais omissões, já lá se vão 41 anos): CF (FN) Oscar Montez de Almeida, CC (FN) Iberê Francavilla Coscarelli, CC (FN) Emmanuel Luiz Machado, CT (FN) José Luiz Ramos de Azevedo... Além destes, dois outros colegas em situação muito especial: o CC (FN) Reynaldo Carceroni e o CC (FN) Antônio Paulo de Moura Castro, ambos paraquedistas e mergulhadores autônomos, egressos da prestigiada Companhia de Reconhecimento Anfíbio (CiaReconAnf); os dois haviam cursado o Instituto Militar de Engenharia (IME): Carceroni se graduara em Engenharia Automobilística e era o “ligação” da 4ª Seção (Logística) do EM-CFN com a Engesa; Moura Castro era engenheiro mecânico, requerera transferência para a Reserva e trabalhava na própria Engesa. Eram, pois, conhecedores profundos do projeto Urutu.

Naturalmente, havia também muitas praças “MO” antigas, que haviam ingressado no CFN na segunda metade da década dos 40, ainda formadas pela Escola de Sargentos das Armas (ESA) do EB, em Três Corações (MG) e igualmente especializadas em Manutenção Auto na mesma EsMB.

Seriam realizados ali os testes finais de entrada na água dos Urutus, com a partici-

pação do comandante da DivAnf, Contra-Almirante (FN) Paulo Gonçalves Paiva. Para dar segurança ao exercício, fazia-se presente uma equipe da CiaReconAnf, liderada pelo Primeiro-Tenente (FN) César da Silveira Couto.

Meu amigo CT (FN) Costa Lima se despedia dos Urutus. No dia seguinte, eu os assumiria oficialmente, como primeiro comandante de uma fração de Blindados Anfíbios no Brasil, primazia que sempre fiz questão de compartilhar com aquele colega. Ele estava a caminho da fronteira – fora designado imediato do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário (MS). E por uma dessas coincidências da vida, dois anos e meio depois, ao final de 1975, eu viria a substituí-lo de novo, exatamente nesse cargo.

Dia D (-) 1, hora H

Cerca das 10 horas, um dos Urutus foi preparado para entrar na água, dirigido por um mecânico da Engesa (fig. 6). Os oficiais citados e algumas praças embarcaram no veículo, que, por segurança, navegaria com as seis escotilhas do teto abertas, de sorte



Fig. 6 – Os Urutus entrando na água, na Praia Grande. A foto foi tirada muito tempo depois do “Dia D (-) 1”, mas é bastante ilustrativa do posicionamento dos ocupantes do veículo quando as escotilhas se encontravam abertas

que seus ocupantes pudessem abandoná-lo imediatamente, se necessário. Costa Lima e eu nos encontrávamos a bordo.

A grande expectativa de todos, entretanto, se frustrou: mal entrou no mar, o carro simplesmente atolou, presumivelmente porque a equipe da Engesa deixara de realizar o procedimento básico para evitar isso, que consistia em baixar a pressão dos seis pneus, de 70 para 55 libras. Mas era compreensível a falha. Os mecânicos, todos civis, a maioria natural do interior de São Paulo, retraídos, pouco afeitos a assuntos marítimos⁵ e muito menos àquela azáfama típica de “tensão pré-cerimônia militar” e “presença de oficial-general”, encontravam-se literalmente “atarantados”, surpresos com tantos *experts* em manutenção auto demonstrando seus conhecimentos – o que também era perfeitamente compreensível.

Mas o *show* não podia parar, e a solução veio rápida: um cabo de aço foi preso por uma das extremidades à traseira do Urutu atolado e, pela outra, a um dos carros que se encontrava em terra. Neste, acionaram-se simultaneamente a tração nas seis rodas, a redução e o bloqueio de diferenciais, e deu-se marcha à ré. Manobra bem-sucedida, o carro que atuou como “socorro” puxou sem dificuldade as 11 toneladas de seu “irmão”, preso nas “areias movediças” da Ilha do Governador. E todos desembarcaram, são e salvos!

Naturalmente, os responsáveis pelo teste – civis e militares – ficaram preocupadíssimos com os reflexos que aquele infausto acontecimento poderia trazer sobre seus empregos e carreiras e correram a prontificar novo veículo para a entrada na água – desta vez foi o 234402-“Jararaca”⁶,

pilotado pelo Aparecido, um experiente mecânico da empresa.

Nesse ínterim, o comandante do BtlCmndoDivAnf, Capitão de Fragata (FN) Francisco Luiz da Gama Rosa, preocupado com uma série de acertos ainda pendentes para a grande cerimônia do dia seguinte, chamou a mim e a outros dois ou três oficiais a ele subordinados, que assistiam ao teste, para uma reunião em seu gabinete. E lá fomos, perdendo a segunda tentativa de navegar com o Urutu.

E foi durante essa reunião que o ordenança do CF Gama Rosa adentrou o gabinete, esbaforido, sem pedir licença, e bradou:

– Comandante! O Urutu afundou e o Almirante Paiva estava dentro!

Naturalmente, “cristalizamos” todos com aquela notícia. Uma fração de segundo depois, corremos para o local do exercício, preocupadíssimos, mas... mal saímos do prédio do Batalhão, deparamo-nos com o almirante e outros oficiais, completamente molhados, mas, graças a Deus, sem um arranhão. E relaxamos, antes de sabermos que o problema havia sido mais grave e poderia ter tido consequências funestas não fosse a pronta intervenção dos mergulhadores comandados pelo Primeiro-Tenente (FN) Silveira Couto. Explico a seguir o que ocorreu.

O URUTU AFUNDOU!

Para que o Urutu entrasse na água, eram imprescindíveis alguns procedimentos que, até aquele momento, eram realizados pelo pessoal da empresa de memória e de maneira ainda não sistematizada. A partir daquele dia, entretanto, depois de cuidadosamente listados e ordenados, passaram

⁵ Os testes em São Paulo haviam sido conduzidos na Represa Billings.

⁶ Os veículos eram numerados sequencialmente e apelidados por nomes de cobras: 234400 (“Cascavel”), 234401 (“Coral”), 234402 (“Jararaca”), 234403 (“Jiboia”) e 234404 (“Urutu”).

a constituir um *check-list*⁷ obrigatório (fig. 7): verificar se os oito bujões de fundo estavam colocados (eram necessários para se esgotar posteriormente a água que entrasse no “porão” da viatura); baixar a pressão dos seis pneus, como já mencionado; fechar o “cogumelo” – a pesada tampa metálica do cofre do motor, movimentada para cima e para baixo por um êmbolo; fechar algumas aberturas laterais do casco, que dispunham de portinholas; disparar o “pranchão” quebra-ondas; levantar os *snorkels* – tubos de admissão de ar para o motor; pressurizar os cubos de rodas; fechar escotilhas e levantar o periscópio tríplice do motorista; e talvez outros itens de que não me recordo agora.



Fig. 7 – Alguns dos dispositivos acionados para entrada na água

Esses dispositivos eram acionados por ar comprimido, exceto, obviamente, os bujões, escotilhas e o periscópio. Mas os Urutus eram protótipos, e a maior parte de seus componentes – salvo a inovadora transmissão já citada – não havia sido desenvolvida especificamente para eles, mas sim obtida na já avançada indústria brasileira de autopeças. Embora todo esse material fosse de muito boa qualidade, destinava-se a veículos comerciais (caminhões, ônibus

etc.) e não a blindados anfíbios de 11 toneladas. Um exemplo típico era, justamente, o ar comprimido: os Urutus haviam recebido um sistema comercial de freio a ar, cujo reservatório não estava dimensionado para acionar tantos dispositivos complexos como os citados, e muito menos para reencher os pneus, após a saída da água.

Jamais teremos absoluta certeza quanto ao que ocorreu: fosse porque o motorista Aparecido, menos que neófito nos melindres e picuinhas da vida militar, pressionado pela afobação geral dos presentes, não houvesse seguido à risca a sequência de procedimentos para entrada na água, ou fosse porque o volume de ar comprimido no reservatório não houvesse sido suficiente para acionar todos os dispositivos, e algumas aberturas do casco não houvessem sido fechadas, o fato foi que o “Jararaca” afundou a poucos metros da beira da praia, com a água começando a cobrir seu teto. Os oficiais que se encontravam no compartimento da tropa, com as escotilhas abertas, pularam na água e, com pouquíssimas braçadas, atingiram ponto onde “dava pé”. Já o Aparecido...

Observe, prezado leitor, as figuras 8 a 11. A primeira delas mostra o banco do motorista com o encosto levantado. Abaixo deste, à esquerda, percebe-se um pequeno botão branco, que, quando acionado, descia o assento, para que o motorista pudesse levantar a escotilha de periscópios, visível na figura 9. Se estes não estivessem sendo usados, o motorista elevaria o assento e seu rosto ficaria na altura do para-brisas rebatível, visível na figura 10. Havia ainda um trinco, no formato de ferrolho vertical, à esquerda, abaixo e atrás do encosto, que o destravava, para que ele fosse rebatido para trás, permitindo que o motorista saísse de

⁷ O afundamento do “Jararaca” nos levou, de imediato, a criar o “*check-list* para entrada n’água” e o Plano de Abandono, que passaram a ser exaustivamente treinados.



Fig. 8 – Banco do motorista com o encosto levantado



Fig. 9 – Banco do motorista com o encosto arriado



Fig. 10 – Urutu visto de frente. Observe-se a cobertura e o para-brisas rebatível da cabine do motorista



Fig. 11 – A cartolina na cor laranja, abaixo do nome da viatura, era plastificada e ostentava o esquema de abandono da mesma

seu alojamento, praticamente “rastejando de costas”. Era muito difícil o motorista liberar seu encosto sozinho, pois, ao tentar fazê-lo, inevitavelmente suas costas o empurravam para trás, travando-o mais. Para resolver isso, prescrevemos, no Plano de Abandono (fig. 11), que o tripulante que estivesse sentado atrás do motorista, junto ao rádio, seria o responsável por esse destravamento.

Na figura 10, podem-se observar o para-brisas rebatível e a cobertura da cabine do motorista, feita de fibra e presa àquele por quatro cliques metálicos, de sorte que podia ser descartada com certa facilidade.

No momento do acidente, o motorista Aparecido não estava utilizando os pe-

riscópios. Seu assento estava elevado e o rosto na altura do para-brisas. A tampa de fibra da cabine, por sorte, não estava colocada. Quando o carro afundou, a água, que começava a roçar o teto, invadiu a cabine. Até então, ninguém a bordo fazia ideia da dificuldade que o motorista teria para arriar o assento, rebater o encosto de seu banco para trás e “rastejar de costas” para fora da cabine – procedimentos nunca antes testados ou treinados. Também seria muito difícil, num momento de pânico, sair por cima da cabine, mesmo sem a “tampa” de fibra, porque sua abertura não era tão larga – e esse era outro movimento também ainda não testado.

Mas dizem que Deus é brasileiro e, ao que consta, fuzileiro... e, provavelmente por isso e outros fatores bem mais humanos, o Primeiro-Tenente Silveira Couto e seus mergulhadores “voaram” para o local, em sua Embarcação de Desembarque Pneumática (EDPN) e resgataram o Aparecido – ileso, mas assustadíssimo – pela abertura da cabine, ou seja, por cima, pois não conseguiriam entrar na viatura pelas portas laterais e traseira, que estavam fechadas por dentro, nem pelas escotilhas do teto, que, embora abertas, eram estreitas e não dariam passagem aos “aqualungs”.

E o Urutu 234402 – “Jararaca” foi rebocado, colocado numa carreta e encaminhado à Engesa para uma intensa manutenção, só voltando ao nosso convívio muitos meses depois.

Naturalmente, esse quase trágico episódio teve inúmeros desdobramentos, dos quais o principal foi a crença, espalhada por todo o CFN, de que “o Urutu afunda...” – e o pobre “Jararaca” ficou conhecido, durante algum tempo, como “maligno”... Ah, para recuperar a confiabilidade nas viaturas foram anos de muita luta.

Outras consequências foram a sistematização do *check-list* e do Plano de Abandono, paralelamente a um exaustivo



Fig. 12 – Interior do Urutu transportando tropa equipada. Observem-se as escotilhas do teto, muito estreitas

treinamento da tripulação em mergulho autônomo, inicialmente com “aqualungs” e, a seguir, com os coletes de escape de submarinos Brassière PA-70, que passaram a fazer parte indissociável de nossa equipagem. Eles aparecem na figura 12, que ilustra eloquentemente a dificuldade de se abandonar a viatura, em caso de afundamento, o que, graças a Deus (brasileiro e fuzileiro, mais uma vez), nunca ocorreu.

Dia D – sexta-feira, 20 de julho de 1973

Uma das mais conhecidas expressões do jargão naval é “entre mortos e feridos, escaparam todos”. E foi isso mesmo que ocorreu, pelo que a cerimônia de incorporação dos Urutus e ativação do 3º Pelotão de Viaturas Anfíbias foi realizada com toda “pompa e circunstância” que o momento pedia, sem deslizos, sem atropelos. Dela guardei a foto abaixo (fig. 13). Embora a legenda mencione cinco carros, naturalmente só havia quatro.

FINIS CORONAT OPUS

Não foi longa a vida operacional dos Urutus no CFN, talvez porque, por suas limitações como veículo anfíbio, ele não atendesse aos requisitos de um adequado movimento navio para terra, fase crucial de



Fig. 13 – Cerimônia de incorporação dos Urutus à MB

uma operação anfíbia – em terra, excelente; mas, no mar, apresentava reduzidíssima velocidade e governo sofrível, por utilizar pequenos hélices e lemes, ao invés de turbinas d’água, e ter pouca hidrodinâmica (“cara chata”).

De qualquer forma, suas sucessivas tripulações, desde 1973, testaram-no exaustivamente, em terra e no mar, e enviaram à Engesa muitas sugestões para o seu aprimoramento. Todavia, o advento dos LVTP-7 norte-americanos, sobre lagartas, dispo de *water-jets* e testados inúmeras vezes em combate real, eclipsou totalmente o projeto Urutu-mar.

Em 1986, quando os Urutus adquiridos em 1973 já tinham tido sua baixa do CFN, a Engesa nos convidou para testar uma nova versão, que estava sendo exportada. Por minha experiência anterior, fui convidado a participar dos testes. O carro foi embarcado no Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Duque de Caxias*, que se deslocou até a Ilha da Marambaia, onde realizamos vários exercícios. Foi uma grande satisfação para mim verificar que as sugestões apresentadas uma década antes haviam sido introduzidas na viatura, que, de fato, apresentava agora um desempenho bem superior, com novos componentes muito bons (motor, direção hidráulica, freios etc.) Mas a MB não a adquiriu, o que veio a se revelar uma decisão correta, pois pouco depois a empresa abriu falência.

Resta-me homenagear meus “12 condenados” (a rigor, 16), que comandi por pouco mais de dois anos – julho de 1973 a agosto de 1975. Juntos repartimos a honra, o orgulho e o privilégio de termos sido os primeiros militares, no Brasil, a operar uma subunidade especializada de blindados anfíbios e a realizar – desafiando os prognósticos pessimistas de muitos – os dois

primeiros *splash* (desova), de bordo dos saudosos NDCC *Garcia d’Ávila* e *Duque de Caxias*.

E não mais usando os velhos transeceptores das viaturas, mas as ondas eletromagnéticas do coração, repito sua chamada: “Ninho, aqui Cobra, câmbio”.*

“Aqui Urutu, presente!” (Viatura 234404 – Urutu – Comando do Pelotão)



Fig. 14 – Viatura 234404

“Aqui Cascavel, presente!” (Viatura 234400 – Cascavel – Comando da 1ª Seção)



Fig. 15 – Viatura 234400

* N.R.: Ninho – coletivo do Pelotão; “Cobra” – comandante do Pelotão.

“Aqui Jararaca, presente!” (Viatura 234402 – Jararaca – 1ª Seção)



Fig. 16 – Viatura 234402

“Aqui Jiboia, presente!” (Viatura 234403 – Jiboia – 2ª Seção)



Fig. 18 – Viatura 234403

“Aqui Coral, presente!” (Viatura 234401 – Coral – Comando da 2ª Seção)



Fig. 17 – Viatura 234401

“Aqui Sucuri, presente!” (Grupo de Mergulhadores)



Fig. 19 – Os “doze condenados” mais uma vez

“Aqui Cobra, ciente. Bravo Zulu⁸”

8 “Bravo Zulu” – saudação em código fonético- “parabéns”, “cumprimentos”.

A EVOLUÇÃO DOS BLINDADOS NO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS



Fig. 20 – CTRA EE-11 URUTU



Fig. 23 – LVTP-7 A1 – CLANF



Fig. 21 – M113A1



Fig. 24 – CC SK 105 A2S



Fig. 22 – CCL EE-9 CASCAVEL



Fig. 25 – MOWAG CIII PIRANHA

O FUTURO



Da direita para a traseira: (1) alça para reboque; (2) quebra-ondas para navegação anfíbia (sob essa peça, há uma tampa do compartimento das baterias elétricas e o bocal do tanque de combustível dianteiro); (3) lanterna, faróis alto e baixo e luz de posição; (4) respiro do motor; (5) escotilha de acesso ao motor; (6) escotilha de acesso à caixa de potência; (7) machado e pá; (8) corta-fio; (9) alça de acesso à parte superior do blindado; (10) retrovisor externo; (11) para-brisa com limpador e esguicho; (12) escotilha do motorista; (13) radiador; (14) escotilha para verificar nível de fluido de arrefecimento do motor; (15) snorkel; (16) sirene; (17) farol alto, lanterna e câmera dianteira; (18) escapamento; (19) escotilha do comandante; (20) periscópios do comandante; (21) tampa do filtro QBN; (22) suporte automatizado para metralhadora; (23) escotilha da tropa; (24) alça para içamento; (25) câmera traseira; (26) pontos de fixação de blindagem extra; (27) hélice; (28) grade de proteção das mangueiras hidráulicas (do sistema de pressurização da transmissão para navegação anfíbia); (29) calota protetora do sistema de controle de pressão dos pneus e (30) pneus run fiat.

Fig 26 – O Guarani – Projeto do Exército Brasileiro em parceria com a Iveco – *Revista Quatro Rodas*, novembro de 2014

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Fuzileiros Navais; Embarcação; Operação anfíbia;