

# O Tuiuti



BOLETIM PROFISSIONAL DE HISTÓRIA MILITAR

2014 / Nº 125

## M4 Sherman Nas Forças Armadas Argentinas





## O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Órgão de divulgação das atividades da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio Grande do Sul (AHIMTB/RS) - Academia General Rinaldo Pereira da Câmara - e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul (IHTRGS). Membro da Federação das Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB).

### EDITOR

**Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel**  
Presidente da AHIMTB/RS  
Vice do IHTRGS  
[lecaminha@gmail.com](mailto:lecaminha@gmail.com)

### PROJETO GRÁFICO/DESIGN

**Fabrizio Gustavo Dillenburg**  
Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis  
[nucleomilitar@gmail.com](mailto:nucleomilitar@gmail.com)

### ENDEREÇOS VIRTUAIS

[acadhistoria@gmail.com](mailto:acadhistoria@gmail.com)  
[www.acadhistoria.com.br](http://www.acadhistoria.com.br)

O informativo **O Tuiuti** é uma publicação da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, seção Rio Grande do Sul e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul. Seu objetivo é a divulgação dos trabalhos das duas entidades, bem como da História Militar e temas relacionados. Os textos publicados expressam única e exclusivamente a opinião dos autores, não refletindo, necessariamente, a opinião da AHIMTB/RS, do IHTRGS, da FAHIMTB, ou de seus membros, como um todo. O material publicado no informativo está protegido por Leis Internacionais de Copyright. Para publicação e/ou redistribuição, por favor, entre em contato com o Editor.



# EDITORIAL

Longevidade é a palavra adequada quando falamos da história dos M4 Sherman na Argentina. Por longas décadas, esses veículos vêm prestando grandes trabalhos às Forças Armadas do país, servindo, primeiro, como carros de combate principais e, recentemente, como veículos de treinamento e de ação anti-minas. De fato, trata-se de uma carreira invejável, que este número do Tuiuti tenta resgatar, ainda que superficialmente. Baseando-nos em fontes argentinas e norte-americanas, apresentamos uma síntese da incrível jornada dos Sherman junto aos nossos vizinhos.

O Economista Marcos Coimbra, Professor, Membro do Conselho Diretor do CEBRES, Titular da Academia Brasileira de Defesa e Autor do livro *Brasil Soberano*, apresenta-nos, na sequência, um texto sobre a questão da demarcação de terras indígenas. Seu alerta é importante e preocupa, porque associa-se à disponibilização de território soberano, sob explicações não muito convincentes e pouco claras. Cabe uma leitura com redobrada atenção, porque trata-se de assunto que afeta, sem sombra de dúvidas, a todos nós.

Por fim, encerrando este número, uma curiosidade levantada pelo editor, Cel Luiz Caminha: o que teria Lenin ouvido ao chegar a São Petersburgo, quando estava pronto para iniciar a Revolução Bolchevique?

Que este número satisfaça, ainda que em parte, a onipresente curiosidade que os absolutamente apaixonados por História possuem, em tempo integral. Boa leitura.

**F. G. Dillenburg (Co-Editor) por**  
**Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel**  
**Editor**

# CONTEÚDO

## 4 OS SHERMAN NA ARGENTINA

por Fabrício Gustavo Dillenburg

O Acadêmico da AHIMTB/RS apresenta uma pequena história dos blindados Sherman em serviço na Argentina.

## 14 HERÓIS E TRAIDORES

por Carlos Coimbra

O renomado economista levanta vitais questões sobre a demarcação de terras indígenas no Brasil.

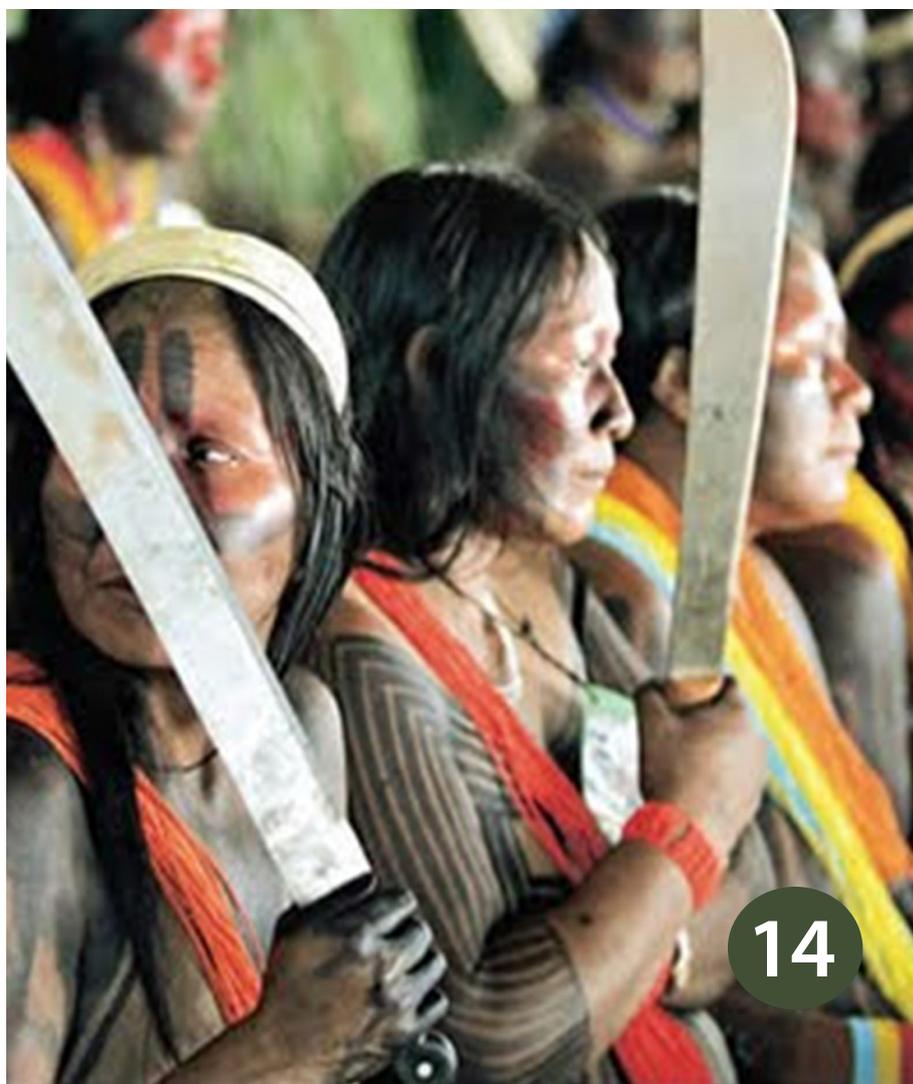
## 16 QUEM DIRIA...

por Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis

Lenin e a curiosidade histórica de sua chegada a São Petersburgo.



4



14

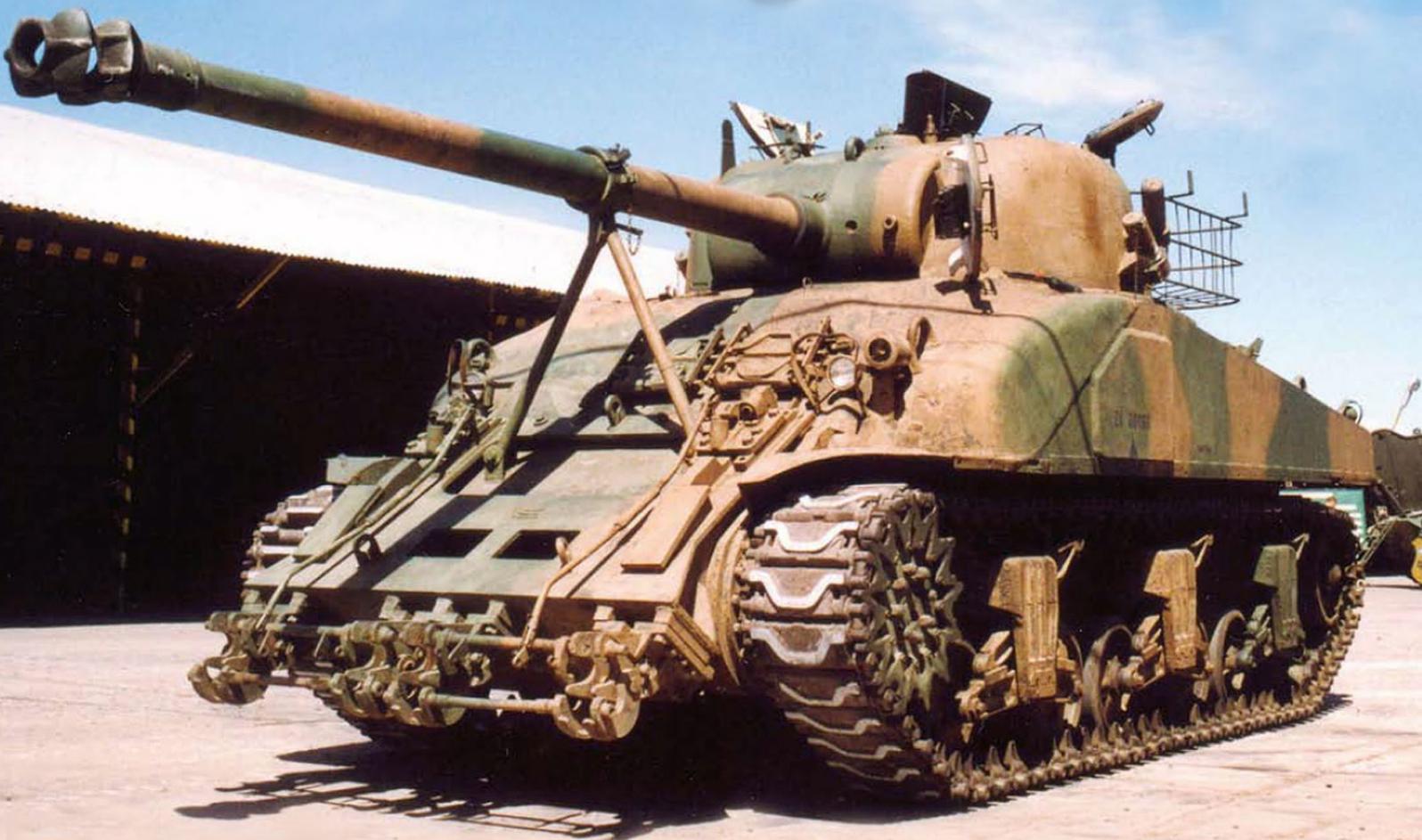


16



# Os Sherman na Argentina

O Triunfo da Engenharia  
Blindada Norte-Americana e  
Sua Longevidade nas Forças  
Armadas Argentinas



F. G. Dillenburg

O carro de combate médio M4 Sherman foi, acima de tudo, o cavalo de batalha blindado norte-americano na Segunda Guerra Mundial. Prova disso é que os EUA produziram cerca de 50 mil desses carros de combate, além de milhares de veículos derivados, que foram usados pelo seu Exército, pelo Corpo de Fuzileiros e por britânicos, canadenses, franceses e outros aliados. Somente entre 1942 e 1946, onze fábricas, em um frenesi de construção, produziram 49.324 exemplares.

Em essência, diferente dos tanques alemães projetados no mesmo período, os M4 foram desenvolvidos, sob diversos aspectos, como veículos de apoio à infantaria. Seu *modus operandi* baseava-se na intrínseca relação com as tropas, em oposição à forma de emprego germânica, na maioria das vezes mais autônoma. Quando atuando em sua função primária, o M4 era, por conseguinte, um bom veículo. E, mesmo se comparado com os PzKpfW 4 ou o Cromwell, por exemplo, mostrava-se como veículo de combate decente. Frente a frente contra veículos mais pesados e projetados sob parâmetros doutrinaários diversos, entretanto, o Sherman revelava, frequentemente, fraquezas perigosas. Panteras e Tigres – veículos de categorias superiores – eram,

por decorrência, adversários formidáveis. No caso do Tigre, os primeiros M4 – com seus canhões de baixa velocidade – eram, simplesmente, incapazes de penetrar a blindagem alemã sob qualquer ângulo, exceto – com sorte – pelo traseiro.

“O SHERMAN RECUOU PARA TRÁS DA EDIFICAÇÃO E FOI DESTRUÍDO PELO TIRO DO PANTERA, QUE PENETROU DUAS PAREDES DA CASA E O TANQUE.”

Um exemplo das dificuldades enfrentadas pelas tripulações é o caso da 3ª Divisão Blindada norte-americana. Ela entrou em ação, na Normandia, com 232 carros M4. Durante a sua Campanha na

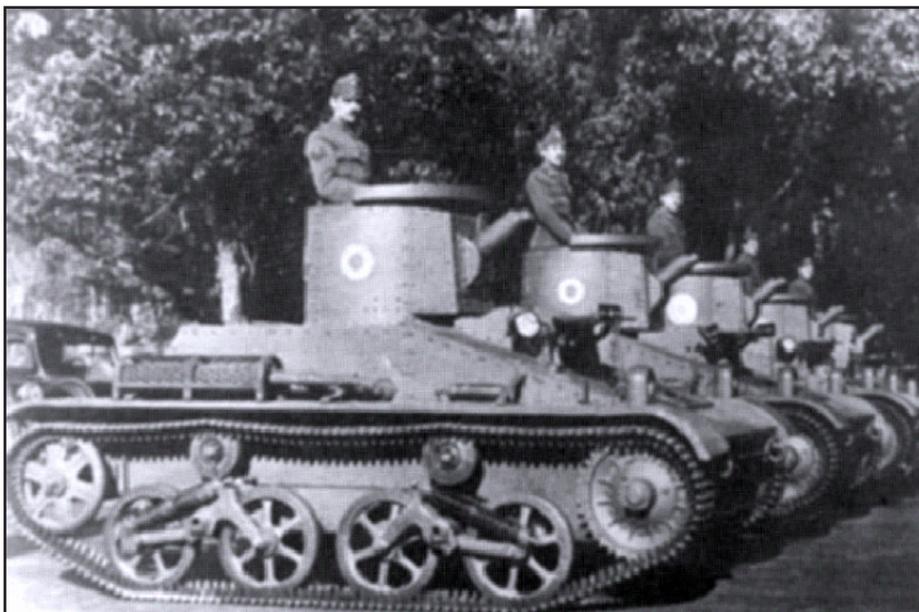
Europa, 648 de seus Sherman foram destruídos em combate e outros 700 avariados (reparados e, posteriormente, relocalados em operação). Uma taxa assustadora de perdas, sob qualquer análise.

O Tenente Coronel William B. Lovelady, comandante do 2º Batalhão da 3ª Divisão Blindada, deixou como testemunho dessa disparidade (recontado pelo Ten Cel Haynes Dugan), uma história de horror para qualquer tripulante: “Um dos Sherman aproximou-se pela quina de uma casa e atirou três vezes contra um Pantera. Todos os tiros ricochetearam. O Sherman recuou para trás da edificação e foi destruído por um tiro do Pantera, que penetrou duas paredes da casa e o tanque.” Daí o fato

#### FRAGILIDADE v

Carros de combate Sherman destruídos pelo fogo inimigo, durante a Campanha na Europa. Embora fosse, no geral, um bom veículo, possuía fraquezas, entre elas a blindagem inadequada.





#### ^ VICKERS CARDEN-LLOYD

Nos planos do Exército argentino, não se previa, inicialmente, o uso de tanques. Arma estranha, os carros de combate foram vistos, em sua origem, como "armas de acompanhamento". Mais tarde, essa concepção mudou.

de que, derivados de sua fraca blindagem e relativa facilidade em pegar fogo, entre os inúmeros apelidos atribuídos ao M4 (vários deles associados a fósforos e afins), os poloneses os chamavam "cova flamejante". Os alemães se referiam ao Sherman como "Tommycooker" (cozinheiro de Tommies) ou "Feuerball" (bola de fogo) e os próprios norte-americanos, comumente, chamavam o seu veículo de "Zippo" (uma conhecida marca de isqueiro).

Na medida em que a guerra progredia, a evolução das táticas, melhor treinamento, armazenamento melhorado das munições, experiência e coordenação apuradas, além da disponibilidade de grandes quantidades de veículos,

reduziram as dificuldades, embora alguns de seus problemas jamais tenham sido sanados. Para os alemães, de qualquer forma, com ou sem problemas, combatê-los poderia ser bem complicado, até porque os Sherman raramente atuavam sozinhos. Em grupo, eram uma dor de cabeça para os blindados inimigos. Tanto assim que, em vista disso, um General alemão teria dito que "meu tanque vale por dez Sherman, mas eles sempre têm onze...".

Na soma final, o fato é que os M4 eram confiáveis, relativamente fáceis de produzir e manter, pequenos, manobráveis e facilmente adaptáveis, o que lhes garantiria uma longa vida após o conflito.

Com o fim da Segunda grande Guerra, como não poderia deixar de ser, um grande número de M4 foi sucateado. Quantidades significativas acabaram abandonadas em

depósitos nos EUA, na Europa e mesmo no Pacífico, desativadas sem manutenção ou qualquer cuidado. O resultado foi a ruína de centenas de veículos. Em 1945, por exemplo, o U.S. Army possuía 6.582 M4 com canhões de 76 mm; em 1950, restavam 3.202 M4 no seu inventário, dos quais 1.376 mostravam-se completamente inúteis para o serviço ativo.

Houve exportação de alguns desses Sherman excedentes, com canhões de 76 mm, através do Programa de Auxílio à Defesa Militar (MDAP, "Military Defense Aid Program") o que, na prática, derivou no fato de que os aliados europeus dos EUA receberam as viaturas a preços consideravelmente baixos. A França foi um dos países que se beneficiaram do acordo, e que manteve, até o início dos anos 1960, muitos dos seus Sherman ativos, dos 1.254 M4A1 que recebeu (alguns, inclusive, participaram das revoltas de 1961). Outros países europeus também receberam quantidades variadas desses veículos, e até mesmo o Japão recebeu 264 exemplares do modelo M4A3E8 (fundamentais para o país, já que sustentariam a força primária de defesa blindada nipônica até os anos 70).

Com a guerra da Coreia (1950), ficou evidente que os norte-americanos careciam de tan-

**^ NAHUEL DL 43**

Projetado por Alfredo Baisi e construído no Arsenal Esteban de Luca, apenas doze exemplares desse carro de combate médio argentino foram feitos, além de uma maquete.

ques modernos e em quantidade suficiente. Isso levou a um programa emergencial de reequipamento, bem como a um processo de modernização de cerca de um milhão de M4A1 e M4A3, que ainda mantinham armamento principal antigo, visando equipar os países aliados com poder blindado capaz de gerar algum respeito. Os veículos reformados receberam as designações de M4A1E4 e M4A3E4 (76 mm), sendo que os primeiros foram destinados aos participantes do MDAP (entre eles, Paquistão, Dinamarca, Iugoslávia e Portugal).

Outros exemplares, que haviam sido abandonados na Europa após a guerra, acabaram também recuperados, à revelia dos EUA, e foram lan-

çados no mercado negro. Veículos que haviam sido postos de lado na Bélgica, na Itália e na França, foram encontrada nova carreira em Israel, que buscava, desesperadamente, equipamento militar. Com a ajuda francesa, muitos dos Sherman que, de outra feita, estariam condenados ao sucateamento, foram reequipados e atualizados, mantendo-se em serviço na IDF (Israel Defense Forces) até a década de 90. Depois disso, alguns exemplares foram reformados, mais uma vez, e vendidos para países da América do Sul e da África.

A Argentina, depois da Segunda Guerra Mundial, como muitas outras nações, estava em busca de um carro de combate para equipar seu exército e elevar seu nível operacional. Quando o interesse surgiu, o país possuía apenas uma dúzia de DL-43 Nahuel, veículos construídos nacio-

nalmente (num total produzido de, somente, uma dúzia, de fato, mais uma maquete em madeira), e alguns poucos tanques leves Vickers Carden Lloyd Mk.1. Entretanto, Sherman Firefly (equipados com canhões de alta velocidade)<sup>1</sup>, estavam disponíveis – mais de mil unidades – nos EUA, com preços convidativos. No Canadá, na Inglaterra e na Polônia, também havia ofertas tentadoras de blindados.

Com vista a tentar o melhor negócio, a Argentina contratou uma empresa belga, chamada Indanex, para realizar as negociações que deveriam resultar na compra de 538 veículos blindados – entre eles 360 Sherman. Os carros, oriundos dos estoques britânicos, dos EUA, do Canadá e até da Austrália, foram entregues entre os anos de 1947 e 1948 e, a partir de então, um amplo programa de ajuste e modernização teve início no país: peças foram substituídas, armamentos atualizados e padronizados, motores, transmissões e comunicação, adequadas às necessidades locais. Alguns veículos foram mantidos, preventivamente, em reserva nas oficinas de Villa Martelli; entre 1958-59, foram canibalizados para servirem como fonte de componentes para os que estavam em serviço.

Armazenados ao ar livre, o que prejudicou bastante sua disponibilidade, esses veículos reservados mantiveram os mesmos esquemas de pintura utilizados na Europa, durante a Segunda Guerra.

Entre os veículos que chegaram – além de outros modelos de blindados –, estavam variações do Firefly, como o Mk IC (canhão de tiro rápido), o Mk IV/VII (canhão de 17 libras – QF 17-pounder, excelente arma antitanque de 76,2 mm), e veículos de recuperação M31 (baseados no M3 Lee). Notável é que boa parte dos Sherman que foram transferidos aos argentinos pertenciam, originalmente, ao 21th Army Group norte-americano, e muitos deles chegaram em excelente estado, quase como novos.

Os veículos reformados foram destacados para a Primeira Brigada Blindada, e representaram um avanço considerável para as forças argentinas, na época. Os Firefly foram encaminhados às seções pesadas, aos *Destacamentos de Exploración Blindada*, aos *Regimientos de Infanteria Motorizada* e ao *Regimiento de Tiradores Blindados*. A propósito, é significativo destacar que as inúmeras alterações de nomenclatura das unidades argentinas geram problemas



#### FIREFLY EM LINHA ^

Blindados Sherman Firefly argentinos, durante uma parada, em 1967. Eles permanecem com as placas laterais de reforço de casco, adicionadas ainda durante a Segunda Guerra.

consideráveis no processo de levantamento histórico de veículos e suas unidades respectivas, quando em serviço. Mesmo com os recursos atuais, é difícil traçar os locais exatos nos quais foram aplicados equipamento e pessoal, nas forças argentinas<sup>2</sup>.

Na década de 50, já com os Sherman como padrão nacional, a organização estruturava-se sobre a 1ª *Division de Caballería Blindada*, na qual estavam contidos o RC8, o RC10, o GA1 (1º *Grupo de Artilharia Blindada*), um *Destacamento de Exploración Blindado*, um *Escuadrón de Zapadores/Pontoneros Blindado* e um *Escuadrón de Comunicaciones Blindado*. Aproveitando o bom momento de ofertas, e desejando reforçar ainda mais a estrutura militar nacional, em 1954, o Ministro da Guerra argentino Jose Humberto Sosa Molina foi aos EUA, onde foram adquiridos

canhões antiaéreos 90 mm com tratores M4, seis M7 com canhões de 105 mm M2-A2 e mais dez carros de combate Sherman de vários modelos. Muitos países ainda estavam se desfazendo de equipamentos por preços simbólicos, buscando resgatar sua economia e livrar-se de milhares de veículos excedentes, o que facilitou a situação para muitas nações que se encontravam, até então, em condições militares menos razoáveis.

Até 1962, todos os veículos blindados argentinos permaneciam incorporados às unidades blindadas e à infantaria mecanizada mas, após essa data, a Cavalaria passou a ser encarregada dos carros de combate. A partir de um documento identificado como

*Boletim Oficial nº 302*, datado de 03 de setembro de 1962, os veículos foram destinados às unidades de *Tiradores Blindados* e de *Exploración Blindada*, nas quais fariam par tanto com unidades de infantaria quanto com unidades de cavalaria tradicional (ainda, com animais).

Mas nem tudo foi tranquilo. Os argentinos enfrentaram sérios problemas com alguns dos Sherman, especificamente com a complexidade de manutenção dos seus motores. O sistema propulsor da Chrysler, modelo A-57 5x-L6, utilizado no M4A4, era, fundamentalmente, um arranjo de vários motores de veículos comuns, cada qual com seis pistões. Falhas nos carburadores mostraram-se uma grande dor de cabeça, com a necessidade de manutenção constante, a fim de manter uma relativa confiabilidade dos veículos. Mesmo assim,

a disponibilidade dos carros era baixa, e assim se manteve, pelo menos, até 1959, quando esses motores problemáticos foram substituídos pelo modelo Ford V8 GAA 8. Na época, foram adquiridas pelo Exército Argentino 317 unidades motrizes e, uma vez instaladas, aumentaram em muito a disponibilidade dos Sherman, além de facilitarem, em larga escala, o trabalho das equipes de mecânicos.

Como mais uma consequência positiva dessa troca do motor, houve um aumento de velocidade dos carros para cerca de 50 Km/h, em condições extremas, e as tripulações puderam passar a exigir mais dos veículos, permitindo novas (e mais eficientes) formas de aplicação tática. Combinado com o

#### RARIDADE v

Uma rara fotografia colorida de um Sherman argentino inicial, obtida em 1950, durante num desfile militar.



canhão de 76 mm, os novos motores deram aos Sherman novo fôlego, com significativo poderio, apoiado pelo início da fabricação local de munição para a arma principal, de vários tipos, pela DGFM (*Dirección General de Fabricaciones Militares*).

O RCTan 10 começou a ser equipado com os Sherman M4 e M5 em 29 de abril de 1948. Em 1951, passou a ser designado como *Agrupación Blindada 1* e, em 1953, foi novamente rebatizado como *Agrupación de Tropas Blindadas 1*. Em 1958, mais uma mudança: a unidade passou a ser conhecida como *Agrupación Blindada A*, com base no Campo de Mayo. Na época, estruturava-se sobre um *Batallón de Tiradores Blindados*, um *Batallón de Tanques*, duas *Compañías (Ca) de Tanques* e duas *Compañías de Tiradores Blindados* (1ª Ca Tan, 2ª Ca Tan, 1ª Ca Tir Bl e 2ª Ca Tir Bl), uma *Compañía de Comando de la Agrupación*, uma *Compañía de Mantenimiento* e uma *Compañía de Abastecimiento Blindado*. Até 1961, todas ficaram próximas a Buenos Aires, quando foram, então, transformadas em *Regimiento de Caballería de Tiradores Blindados 10*, composto por três *Escuadrónes de Tiradores Blindados* e um de carros de



#### ^ EM COMBATE

Dois Sherman Firefly fotografados durante os combates na estrada de Echeverri, em setembro de 1962. Os Sherman tiveram participação ativa nos diversos levantes que aconteceram no país, inclusive lutando entre si.

combate. Em 1979, depois de longo tempo de operação, os seus veículos Sherman foram substituídos por tanques leves SK-105 Kürassier<sup>3</sup>.

Na Província de Corrientes, em 1947, a chegada dos Sherman levou à criação do *Regimiento de Caballería de Tanques 8* que, posteriormente, deslocou-se para Magdalena, próximo a Buenos Aires, local onde permanece, até hoje, como principal regimento blindado. O *Regimiento de Caballería de Tanques 1*, que estava localizado em Tandil (também na Província de Buenos Aires), por sua vez, foi transferido para Villaguay, na Província de Entre Rios.

Também usuária de Sherman por longo período, baseada

em Corrientes, mas transferida para Villa Martelli, está uma das maiores e mais importantes unidades no país, a *Escuela de Tropas Mecanizadas*. Criada em 15 de Outubro de 1943, matriz da capacitação blindada argentina, sua mudança de base aconteceu em setembro de 1955. Da mesma forma, a designação da unidade de manutenção também mudou, para *Aggrupacion Talleres Fabrica General Paz*, como resultado da fusão entre o *Taller de Mantenimiento nº 3* e da *Equipo Movil de Reparacion de Tanques e Semiorugas* (meia-lagartas).

Diferente de muitos locais nos quais tiveram uma existência pacífica, no pós-guerra, os Sherman já viram ação real sob a bandeira argentina, sobretudo interna. Mudanças no governo puseram tropas nas ruas, muitas vezes atuando com violência, o que provocou perdas humanas e

materiais. Em 16 de julho de 1955, por exemplo, na derubada de Perón, houve luta próxima à Plaza de Mayo, em frente ao palácio do Governo, e os Sherman foram utilizados como suporte à infantaria, que ocupou a área. Houve enfrentamento, e a luta foi pesada, mas nenhum veículo foi perdido (as unidades envolvidas, na ocasião, foram o *Escuadrón de Tanques do Regimiento de Granaderos a Caballo Gral San Martin* e o *Regimiento Motorizado 1 Buenos Aires*).

A insurreição teve início na província de Córdoba e se alastrou rapidamente pela metade sul da Argentina, fazendo com que os representantes da futura Junta Militar exigissem a abdicação de Perón. Diante da ameaça militar de invadir a Casa Rosada e retirá-lo à força do poder, com o Estado de Sítio decretado, civis (especialmente pessoas ligadas ao Partido Peronista) tentaram sustentar oposição ao levante, mas o próprio Perón abdicou e evitou um maior derramamento de sangue, optando por partir para o exílio no Paraguai. Um novo levante aconteceu em setembro do mesmo ano, desta feita atingindo todo o país. Novamente, apesar dos choques, nenhum veículo envolvido foi perdido nos enfrentamentos.

Contudo, em 1962, mais uma vez, uma luta interna derivou

no combate entre carros do *Regimiento 8* – o mais violento dos quais deu-se em Echeverri – local onde barricadas montadas com caminhões foram destruídas pelos Sherman.

Em vista das circunstâncias, o Exército Argentino iniciou uma reorganização que, em 1965, resultou na formação de cinco *Escuadrónes de Exploración de Caballería Blindada* (composto por um *Escuadrón de Tanques*, equipado com 5 carros de combate Sherman Firefly) e dois *Destacamientos de Caballería de Exploración* (cada qual com dois *Escuadrónes de Tanques* idênticos, mais alguns veículos blindados de apoio).

Em 1969, começaram a chegar ao país os primeiros carros de combate franceses AMX-13, recém-comprados, e os Sherman ainda disponíveis passaram a ser destacados para o *Regimiento de Caballeria de Tanques 8*. Ficaram, aproximadamente, 140 unidades em serviço, boa parte, ainda, com canhões de 75 mm.

Em 1977, as infundáveis tensões com o Chile, desta feita devido à disputa da área das ilhas Beagle, levaram à iminência de uma guerra e à urgente modernização de 120 Sherman Firefly e de meia-lagartas M3/5. Na época, estava em desenvolvimento o

projeto do Tanque Argentino Mediano (TAM), mas não havia previsão para a entrada do novo veículo em serviço, o que forçou o Exército a repensar suas prioridades e buscar soluções imediatas. O trabalho de modernização foi encerrado no final de 1978, sob considerável pressão, por sorte sem que o conflito chegasse a acontecer.

Essa importante reforma atingiu veículos M4A3 e M4A4, em diversos estados de conservação, e contou com o desmonte integral dos carros. Os Sherman foram completamente limpos, reparados e tiveram componentes cruciais substituídos (incluindo rádios e sistemas de telemetria, embora sistemas ópticos de mira tenham permanecido os mesmos), além de receberem novas pinturas e marcações. Foram alteradas e melhoradas as suspensões, substituídas lagartas (por uma versão

fabricada na própria Argentina) e instalados sistemas fumígenos. Aproveitando a intervenção, canhões franceses CN-105/57 de 105 mm (também construídos localmente, sob licença) foram montados, em substituição às armas originais, levando a um desempenho de tiro próximo ao do AMX-13. Isso exigiu algumas modificações nas torretas, realizadas na *Fabrica Militar de Rio Terceiro* (na Província de Córdoba).

Os motores, novamente, foram alvo de atenção, desta feita sendo trocados por unidades diesel V8 francesas (Poyaud 520/V8S2), refrigeradas a água e com 13.960 CC, capazes de fornecer 500 HP

#### EXCELÊNCIA EM MANUTENÇÃO v

Alguns dos Sherman argentinos permaneceram em excepcional estado de conservação, e há quem afirme que os veículos foram utilizados no filme "O Resgate do Soldado Ryan".



a 2.500 RPM. Esses motores, bastante confiáveis, cujas variações foram usadas, inclusive, em embarcações caça-minas da Marinha Australiana, melhoraram o consumo dos Sherman e facilitaram, ainda mais, o processo de manutenção, até porque a obtenção de peças e componentes franceses se fazia mais fácil, então, do que com os EUA.

Em dezembro de 1978, as unidades blindadas do Exército Argentino eram compostas pela I *Brigada de Caballería Blindada*, incluindo o RCTan8 (com 60 AMX-13) e o RCTir BI 2 e o 10 (equipados, cada qual, com dois *Escuadrones de Tiradores Blindados* e 12 Sherman reformados). A II *Brigada de Caballería Blindada* (localizada em Parana, Província de Entre Rios), era composta pelo RCTan1 (estabelecida em Villaguay) e pelos *Regimientos de Caballería de Tiradores Blindados* 6 e 7. Em 1981, o RCTan2 recebeu veículos SK-105, com seus Sherman sendo transferidos para a II *Brigada de Caballería Blindada*.

Com a disponibilidade do TAM, construído, nacionalmente, pela empresa *Tanque Argentino Mediano Sociedad del Estado* (TAMSE), o Exército começou a receber, afinal, um novo veículo de combate, entre 1981 e 1991, o que

derivou em uma alta taxa de transferência e reorganização das unidades blindadas. A I *Brigada de Caballería Blindada* recebeu os TAMs, mas não teve acesso aos Sherman com motores franceses, enquanto que a II *Brigada de Caballería Blindada* recebeu alguns TAMs e incorporou alguns Sherman repotenciados. Nesta unidade, eles permaneceram em uso até 1991, ano em que os Sherman foram aposentados (embora, oficialmente, isso só acontecesse em 1998). No lugar do veterano blindado norte-americano, mais TAMs entraram em serviço, conquanto nunca em números equivalentes.

A longa crise econômica argentina impediu as forças blindadas do país de adquirirem os 512 TAMs inicialmente planejados. Na verdade, apenas cerca de 350 foram fabricados, antes que a linha de produção fosse parada. Na

versão de combate (o restante é composto por veículos de transporte de infantaria), devem estar disponíveis cerca de 230 unidades, algumas delas modernizadas. Cabe ressaltar que o TAM é uma solução mista, semelhante, em conceito, ao Marder alemão, e é inferior a carros de combate como o Leopard, além de não ter um canhão padronizado (há três versões diferentes instaladas nos veículos argentinos).

Por isso mesmo, a história do Sherman, em meio à penúria econômica, não terminaria, ainda. Como o TAM não entrou em ação nas quantidades necessárias e, sobretudo, demonstrou possuir algumas deficiências preocupantes (as versões com equipamento de destruição de minas não fun-

#### SUBSTITUIÇÃO PROTELADA v

O TAM, de fabricação nacional, deveria ter substituído os Sherman argentinos. Contudo, jamais atingiu os números de produção necessários para cumprir a tarefa, além de apresentar problemas.



cionaram), alguns Sherman chegaram a voltar às linhas de frente, (na prática, de fato, eles nunca as deixaram). Voltados para o treinamento e a varredura de minas, passaram a complementar os veículos que deveriam tê-los colocado, definitivamente, nos depósitos. Hoje, os Sherman são usados no Exército Argentino para treinamentos específicos, o que os coloca como um dos veículos blindados com maior longevidade da História.

Ainda que em situação precária, eles se mostraram fundamentais para a manutenção da operacionalidade das forças blindadas argentinas. Velhos senhores, sessentões, que ainda cumprem, valorosamente, sua missão.

## Notas:

1 Houve duas variações do Firefly: o «Sherman Vc» - ou M4A4 na designação norte-americana - e que foram utilizados pelo Canadá a partir de 1944; e o «Sherman Ic», baseado nos M4 mais antigos, e que resultou de chassis modernizados, nos quais foram substituídas as antigas peças de 75 mm.

2 Como ressaltam os autores Cicales e Casciani.

3 Saurer-Werk SK-105 Kürassier, veículo de origem austríaca, com desenvolvimento voltado para o combate antitanque em regiões de montanha. O projeto de sua torre é baseado no AMX-13 francês, e ela é equipada com um canhão de 105 mm. O Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil adquiriu 17 desses veículos, também presentes na Bolívia.

## Referências:

BIALECKI, Rafael. **Surviving Sherman Repotenciado**. Disponível em <[http://www.massimocorner.com/afv/Surviving\\_Shermans\\_Repotenciado.pdf](http://www.massimocorner.com/afv/Surviving_Shermans_Repotenciado.pdf)>.

CICALES, Juan Carlos, CASSIANI, Hernán. **Argentine Shermans**. Military Machines International, outubro 2013, v. 13 n. 5. Stamford (UK): Key Publishing. p. 30-34.

COOPER, Belton. **Death Traps**. New York: Random House, 1998.

GREEN, Michael. **Tanks**. Zenith: Minneapolis, 2008.

SULLIVAN, H. F, HOPKINS, Nicholas. **A Poor Defense: Sherman Tanks in WW2**. University of Illinois Archives. Disponível em <<http://archives.library.illinois.edu/blog/poor-defense-sherman-tanks-ww2/>>.

TOYOS, Sergio O. H. **Uma clássica e inconfundível silhueta: el tanque M4 Sherman**. Disponível em <<http://www.soldadosdigital.com/2009/pdf/militaria-tanque-sherman.pdf>>.

ZALOGA, Steven J. **The M4 Sherman at War: the European Theatre 1942-1945**. The Armor at War Series 7001. Hong Kong: Concord, 1995.



**Fabricio Gustavo Dillenburg** tem formação em História e é fundador e responsável pelo Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis. Ocupa a Cadeira nº 14, General Francisco de Paula Cidade, da Academia de História Militar Terrestre do Brasil. É membro do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul e autor de "Kamikaze: as Invasões Mongóis e as Origens do Vento Divino". Mais informações nos sites [www.nucleomilitar.com](http://www.nucleomilitar.com) e [www.nucleomilitarblog.com](http://www.nucleomilitarblog.com).



# Heróis e Traidores

Marcos Coimbra

**E**m artigo publicado em 22.03.12 neste espaço, escrevemos um texto sobre este assunto, que se revela assustadoramente atual, feitas algumas adaptações.

Afirmamos que em reunião sobre a grave questão da demarcação de áreas indígenas, em especial sobre a denominada região Raposa/Serra do Sol, e seus desdobramentos sobre o futuro do país, enquanto Nação soberana, independente e autônoma, surgiu em paralelo uma discussão sobre quem figuraria na História do Brasil, como herói e como traidor da Pátria. Houve unanimidade quanto aos heróis. Afinal, não há como negar o exemplo de brasilidade de vultos como Tiradentes, Duque de Caixas, Barão do Rio Branco, Tamandaré, Brigadeiro Eduardo Gomes, Vidal de Negreiros, Henrique Dias, Felipe Camarão, do anônimo soldado da FEB que lutou na Itália e outros.

No relativo aos traidores da Pátria houve dissenso. O ilustre brasileiro Jornalista Barbosa Lima Sobrinho já definia que no Brasil só existiam dois partidos políticos. O dos heróis, representados por Tiradentes e o dos seguidores do traidor Joaquim Silvério dos Reis. Mas, um participante argumentou, com propriedade, que Silvério teria sido um traidor sob a ótica de nós, brasileiros, mas não para os portugueses, a

quem servia, sendo natural da nossa então matriz. Apenas houve consenso em Juás, como traidor universal.

Analisando a iminente perda de mais da metade do território nacional, representada, de início, pela demarcação irresponsável de vastas áreas do Brasil para indígenas (agora já criaram também os “quilombolas”), por “coincidência” justamente onde já estão mapeadas e conhecidas vastas riquezas e recursos naturais, que, no decorrer do tempo serão arrancadas do nosso país, sob qualquer pretexto, algumas reflexões se fazem necessárias.

Qual o país do mundo que, por “vontade própria”, sem o

disparo de um tiro sequer, abre mão de um milímetro do seu território sem resistência armada? Em que lugar se escondem as autoridades (ir)responsáveis, por omissão, covardia, cumplicidade, que não reagem contra o crime de lesa-pátria a ser perpetrado? Será que o Brasil não fabrica mais Homens como no passado, quando tivemos Plácido de Castro, Marcílio Dias e tantos outros?

A maioria de nosso povo não sabe o que está acontecendo de fato. Pensa apenas em sobreviver, com as “bolsas-esmo-las” ou com os empregos de baixa remuneração existentes, ou talvez ocupados com o samba, o futebol e o carnaval. Porém, existe uma parcela do povo conhecedora do que está em jogo. E é justamente esta que decide. A disputa não é entre “arrozeiros” e índios desprotegidos da época de José de Alencar. Se o leitor quiser apurar o que está sendo escrito aqui, pode entrar nas páginas do Greenpeace, do WWF-Brasil, da FUNAI e outros menos votados. Vai encontrar uma perfeita sintonia, uma ação orquestrada entre eles, com o mesmo objetivo.

Não é por acaso que dirigentes de órgãos governamentais decidem, ignorando o Congresso, os locais a serem demarcados, tendo sido (ou virão a ser), integrantes de ONGs suspeitas. Inclusive, algumas financiadas por governos estrangeiros. O G-7 e até potências emergentes estão carentes de nióbio, petróleo, bauxita, urânio e outras riquezas encontradas em abundância exatamente nas áreas que estão sendo entregues. Por isto, eles querem estas áreas. O argumento falacioso de que a propriedade da terra (solo e subsolo) é da União, possuindo os indígenas apenas o usufruto não se sustenta, quando observamos a prática nas regiões já demarcadas.

Não existem coincidências. Há planejamento e ação decorrente. Por que autoridades brasileiras assinaram na ONU a famigerada declaração universal dos direitos indígenas, ao contrário de EUA, Austrália, Nova Zelândia etc? Por que as Forças Armadas brasileiras estão sendo deliberadamente sucateadas, retirando-lhes a capacidade de cumprir com sua destinação constitucional? Por que o cidadão brasileiro está sendo desarmado, através de campanhas financiadas do exterior, executadas por sicários estrategicamente posicionados, com ampla cobertura da mídia? Por que os órgãos de comunicação, com raras exceções, não divulgam a verdade sobre o assunto, ao invés de praticar o reducionismo de tentar iludir a opinião pública, desinformando por intermédio da falsa assertiva de que a luta é entre o fazendeiro branco mau e o índio desprotegido e nômade? Por que não esclai-

recem que estes índios falam inglês, usam celulares e Pcs?

Por que a pressão externa intimidatória de organismos internacionais e governos estrangeiros? Por que ignorar que a maioria dos índios que defendem a posição do G-7 é orientada por órgãos estrangeiros, sendo movimentados de lugar, por ordem externa, de acordo com a existência de riquezas nos territórios a serem ocupados? Por que ignorar os indígenas que são contra? Por que nossas autoridades não aprenderam com a dura lição da Iugoslávia, do Iraque, do Kosovo etc.? Nossos descendentes reverenciarão quais novos heróis e desprezarão que novos traidores da Pátria? Afinal, a administração petista terá a coragem de denunciar o artigo 169 da “Convenção” da OIT – Organização Internacional do Trabalho, nesta data?

•

*O autor, Economista Marcos Coimbra, é Professor, Membro do Conselho Diretor do CEBRES, Titular da Academia Brasileira de Defesa e Autor do livro Brasil Soberano.*

Endereço eletrônico: mcoimbra@antares.com.br

Sítio: [www.brasilsoberano.com.br](http://www.brasilsoberano.com.br) (Artigo de 22.07.14-MM).

# Quem Diria...

Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis

**E**m 3 de abril de 1917, Vladimir Ilitch Ulianov (Lenine) chegava em São Petersburgo vindo do exílio em Zurich para organizar a saída da Rússia da 1ª Guerra Mundial e deflagrar a Revolução Russo Bolchevique. Você sabe qual foi a marcha tocada pela banda na recepção ao líder? A Marselhesa!

**Outras curiosidades:** (Fonte: Dichtchekian, Patrícia / [www.controversia.com.br](http://www.controversia.com.br))

Após sua morte, em 21 de janeiro de 1924, o corpo de Lênin foi embalsamado e pode ser visto em um mausoléu, uma das principais atrações que disputam atenção na Praça Vermelha, em Moscou. Atrás dos muros do Kremlin, à esquerda do Museu Histórico do Estado e à direita da Catedral de São Basílico, jaz o corpo do líder político, cujo estranho aspecto de boneco de cera provoca curiosidade de turistas do mundo todo, tendo longas filas de espera, sem possibilidade de tirar foto, ao redor da praça mais conhecida da capital russa. O culto da imagem de Lênin também atrai saudosistas do governo soviético; ao redor do mausoléu, diversas figuras de alto escalão do período foram enterradas.

Cinco dias depois da morte de Lênin, a cidade de Petrogrado mudou de nome para Leningrado. A homenagem durou até o desmantelamento da URSS, em 1991. Então, o município voltou a ter o nome de fundação: São Petersburgo.

No final dos anos 1890, o líder soviético ficou exilado durante três anos na Sibéria. No período de clandestinidade, Vladimir Uliánov assumiu diversos codinomes e pseudônimos até firmar-se como "Lênin". Diz-se que a inspiração veio do rio Lena, um dos três maiores afluentes que sai da Sibéria e corta grande porção do território russo, sendo o décimo mais largo do mundo.

Em 1887, seu irmão mais velho, Aleksandr, tentou organizar um atentado junto a um grupo de estudantes contra o czar Alexandre III. No entanto, o governo czarista descobriu o plano e Aleksandr foi condenado à morte, aos 23 anos. Acredita-se que a morte do irmão tornou o posicionamento político do jovem Vladimir mais radical.

Pouco antes de embalsamar o corpo de Lênin, cientistas retiraram o cérebro para uma série de análises. A proposta do estudo era tentar compreender o funcionamento neurológico, tido como genial e de capacidade sobre-humana por oficiais do governo. Para soviéticos, foram detectadas células nervosas maiores e melhor conectadas; para cientistas estrangeiros, a anatomia cerebral de Lênin não tinha nada de anômala. De todo modo, o cérebro do líder foi alvo de polêmicas e contestações até hoje. Ao contrário do corpo, ele permanece em um instituto de pesquisa em Moscou.

Em 2013, o Ministério da Justiça da Espanha proibiu o nome "Lenin" no país e recusa atribuir o nome de um cidadão ao do líder político. Para o órgão, Lenin é um pseudônimo, o que poderia originar futuramente uma confusão entre nome e apelido. Na ocasião, o Ministro da Justiça da Espanha, Alberto Ruiz Gallardón, disse que a proibição de registro de nomes de cidadãos, "contrário às normas estabelecidas", aplica-se aos recém-nascidos espanhóis e a pessoas estrangeiras que buscam cidadania no país.

## A FAHIMTB E SUA ANTECESSORA, A AHIMTB

A Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB) foi fundada em Resende, RJ, em 1º de março de 1996 e reorganizada em 23 de abril de 2012 como Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), com sede no interior da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), e mais cinco academias federadas:

- A AHIMTB/RESENDE – Academia Marechal Mário Travassos, junto à FAHIMTB na AMAN e presidida pelo acadêmico emérito Cel Claudio Moreira Bento;

- A AHIMTB/Distrito Federal – Academia Marechal José Pessoa, com sede no Colégio Militar de Brasília, sob a presidência do acadêmico emérito Gen Div Arnaldo Serafim;

- A AHIMTB/Rio de Janeiro – Academia Marechal João Batista de Mattos, com sede na Associação Nacional dos Veteranos da FEB (ANVFEB/RJ) e sob a presidência do acadêmico emérito Eng Ten R/2 Art Israel Blajberg;

- A AHIMTB/Rio Grande do Sul – Academia General Rinaldo Pereira da Câmara, com sede no Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA) e sob a presidência do acadêmico emérito Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis; e

- A AHIMTB/São Paulo – Academia General Bertoldo Klinger, com sede no Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), sob a presidência do acadêmico Historiador Adilson Cesar, também o presidente do citado Instituto. As citadas AHIMTB funcionam com delegações de poderes específicos da FAHIMTB e AHIMTB/Resende.

A AHIMTB foi fundada na data do aniversário do término da Guerra do Paraguai e do início do ensino militar na Academia Militar das Agulhas Negras em Resende. Teve, como sua sucessora, a FAHIMTB e as AHIMTB federadas, que são destinadas a desenvolver a História das Forças Terrestres do Brasil: Exército, Fuzileiros Navais, Infantaria da Aeronáutica, Forças Auxiliares e outras forças que as antecederam desde o Descobrimento.

A FAHIMTB, com sede e foro em Resende mas de amplitude nacional, tem como patrono o Duque de Caxias e como patronos de cadeiras historiadores militares terrestres consagrados.

## O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Para visualização, recomendamos o uso de um leitor de PDF atualizado (ADOBE Reader ou equivalente, versão 5.0 ou superior) com as opções do Menu **View**, ítem **Page Display**, **Two PageView**, **Show Gaps Between Pages** e **Show Cover Page in Two Pages View** ligadas. Dessa forma, o informativo será exibido na forma projetada.

Caso seu programa esteja em Português, escolha no Menu **Visualizar**, o ítem **Exibir Página**, clique em **Exibição em Duas Páginas** e **Exibir Página de Rosto em Exibição em Duas Páginas**.



O **Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis** é responsável pelo projeto gráfico e pelo design do informativo **O Tuiuti**, do que muito se orgulha.

Com o objetivo de divulgar a História, sobretudo em seu viés militar, o Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis tem, como missão, levar ao máximo possível de pessoas o conhecimento da História Militar, divulgando sua importância, resgatando os seus valores e as suas memórias, fornecendo subsídios para uma educação integral e de qualidade. Nossa postura é absolutamente independente, livre de qualquer posição política ou religiosa, voltada unicamente para a preservação e divulgação do conhecimento histórico, sem qualquer conexão com entidades que não tenham cunho explicitamente cultural. Mais informações no endereço [www.nucleomilitar.com](http://www.nucleomilitar.com)

Apoio à FAHIMTB:





# AHIMTB / RS

ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR  
TERRESTRE DO BRASIL / RS

