



APONTAMENTOS SOBRE A HISTÓRIA DA

# CHAIMITE

o primeiro blindado português<sup>1</sup>



«O Sr. Ministro (do Exército) quiz saber se não estaria em condições de fabricar em Portugal, uma viatura semelhante (à V-100 “Commando” da firma americana “Cadillac-Gage”).

...

O Sr. Ministro prometeu, caso aceitasse a proposta, pôr à minha disposição os Estabelecimentos Fabris do Exército, ou outros que escolhesse».

Major de Infantaria (Ref) João Batista de Souza Donas-Bôto\*

## Necessidades operacionais em África

Assim nasceu, segundo o seu criador, o que viria a ser o primeiro veículo blindado produzido em série em Portugal.

Esta V-100 tinha sido escolhida para suprir a necessidade crescente de uma viatura blindada de transporte de pessoal, de rodas, moderna, que se fazia sentir nos teatros de operações em África. O

material em serviço era de concepção ultrapassada, muito usado e estava-se à beira da rotura em alguns equipamentos. Mas nem tudo era mau, os militares estavam satisfeitos com o desempenho das AML *Panhard*, mas faltavam-lhes outras gamas de veículos blindados, nomeadamente de transporte de pessoal. Já então a necessidade de protecção do pessoal – contra minas, flagelações, engenhos explosivos improvisados –, tão em voga nas actuais “operações de paz” e com acrónimos diversos popularizados pelos media, era uma preocupação dos comandantes no terreno.

Em Julho de 1966 o Chefe do Estado-Maior do Exército, General Luís Maria da Câmara Pina, envia uma mensagem «secreto» aos comandantes militares de Angola, Moçambique e Guiné, a informar que “*Apareceu disponibilidade financeira aquisição autometralhadoras AML ou viaturas blindadas transporte pessoal. A fim fundamentar propostas agradecia indicasse prioridade que em seu critério julga estabelecer-se para fins operacionais acerca daqueles materiais podendo apenas adquirir um deles qual conviria comprar primeiro.*”<sup>(2)</sup>

Depois do estudo e planeamento das aquisições



Capa do manual elaborado pela BRAVIA para os operadores de Chaimite

de viaturas blindadas de transporte de pessoal, foi feita proposta à tutela. Foram estabelecidos contactos e terá sido mesmo firmado um contrato preliminar com a fábrica fornecedora nos EUA. Como aconteceu com outros equipamentos militares nesta época, o governo americano não autorizou a concretização do negócio, uma vez que Portugal iria empenhar estes meios fora do âmbito NATO.

É então que o Ministro do Exército, Coronel Joaquim da Luz Cunha, através de um colega de curso, convoca para o seu gabinete o Major na situação de Reforma Donas-Bôtto, ligado ao meio empresarial e à venda de material militar, para uma reunião onde faz a proposta que inicia este texto.

Após algumas reticências iniciais e depois de contactos exploratórios com pessoas, militares e civis, que viriam a colaborar no processo, dentro e fora de Portugal, Donas-Bôtto aceita o desafio do Ministro do Exército. É o início de uma fascinante história, repleta de vicissitudes, de vitórias e derrotas, que levarão o primeiro veículo blindado produzido em série em Portugal a actuar em condições das mais diferentes possíveis, nos mais improváveis pontos do planeta. Ao serviço das Forças Armadas Portuguesas mas também, como

veremos, de outras forças armadas e de segurança... até à actualidade.

## Chaimite

Pretendeu Donas-Bôtto, com a designação dada, escreveu mais tarde, homenagear uma geração de militares portugueses que haviam combatido em África no final do século XIX: “...*Admirei as campanhas de Mousinho e dos seus companheiros, os majores Caldas Xavier, Paiva Couceiro, Aires Ornelas...*”. Passados anos dos combates em Moçambique e nomeadamente em Chaimite, o então Alferes Donas-Bôtto constatou quando por lá andou no comando de uma brigada de caça, foi “...*auxiliado por régulos da região de Maputo, feitos por Mousinho, tenentes de 2.ª linha*” devido “...*ao respeito e consideração (conseguidos pela geração de Mousinho), extensivos até ao final da década de quarenta...*”.

Servindo-se dos seus contactos nos EUA, onde se desloca de imediato, no Brasil – onde aliás tinha residência e interesses – e em Portugal, no meio fabril, Donas-Bôtto cria as condições mínimas para



João Donas-Bôtto, na foto Cadete da Escola do Exército em 1943, foi o criador do projecto “Chaimite” assim denominado pela grande admiração que tinha pelas campanhas portuguesas em Moçambique no sec-XIX

iniciar o projecto. Logo em Março de 1967 funda a empresa “BRAVIA SARL, Sociedade Luso-Brasileira de Viaturas e Equipamentos” e em breve estão concluídos os planos de uma viatura semelhante à V-100 “Commando”.

O primeiro protótipo da Chaimite foi manufacturado nas Oficinas Gerais de Material de Engenharia, em Belém, no então designado «pavilhão Chaimite», com acompanhamento de um engenheiro americano contratado, debaixo de medidas de segurança apertadas e muito segredo. Não só os tempos eram outros e os assuntos militares não eram propriamente discutidos na praça pública, como o país estava em guerra e mesmo alguns dos tradicionais amigos de Portugal já o não eram.

Constou mais tarde que este engenheiro, que se fazia acompanhar por um operário especializado, teria sido preso quando regressou aos EUA, visto ter colaborado neste processo não oficial de “transferência de tecnologia” para Portugal.

Este protótipo fica pronto e o Exército encomenda 28 viaturas ainda em 1967. Apesar de alguma desilusão – o fabricante naturalmente queria vender mais – os cascos das Chaimites começam a ser fabricados na SOREFAME (Sociedades



Gravura de Fernando Leitão mostrando as antigas OGME em Belém, junto à Av. da Índia, hoje na posse do Ministério da Cultura, onde existiu o “Pavilhão Chaimite” (na imagem é o último telheiro à direita no meio da vegetação)

Reunidas de Fabricações Metálicas), que se dedicava à construção de locomotivas e carruagens para os caminhos-de-ferro. Seguia-se a montagem que decorria nas OGME, disponibilizadas para o efeito.

Mas o desenrolar da construção e montagem não decorria com a celeridade desejada e face a nova encomenda de 56 unidades para o Exército, em 1968, agora garantida pelo Secretariado Geral da Defesa Nacional e com a perspectiva de vendas no mercado internacional, a BRAVIA procura instalações próprias. Nesse sentido, compra a totalidade do capital da “VM – Veículos Motorizados, SARL”, no Porto Alto (Samora Correia), firma que se dedicava ao fabrico de veículos para fins industriais e agrícolas. A área coberta é significativamente aumentada e criam-se as condições para ali fabricar e montar as Chaimites.

No final de 1970 estavam recepcionadas pelo Exército 18 viaturas V-200 Chaimite e reinava no ramo alguma expectativa sobre a evolução do desempenho operacional da viatura. Havia mesmo debate interno sobre qual a melhor organização das unidades que deveriam utilizar a V-200, muito dependente dos resultados em campanha. “*Julgase, no entanto, que embora as viaturas Chaimite possam ser feitas no país, as questões levantadas por Sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro da Defesa Nacional no despacho transcrito em 4. ainda não estão suficientemente esclarecidas, porquanto as viaturas blindadas Chaimite ainda não foram «testadas» em combate*”<sup>(3)</sup>, refere em documento «secreto» o Chefe da Repartição do Gabinete do

CEME, General Manuel Nicolau de Abreu Castello-Branco, em Dezembro de 1970.

As questões a que o Ministro da Defesa Nacional aludia no referido ponto 4. diziam essencialmente respeito à opção entre adquirir mais viaturas blindadas AML no estrangeiro, ou comprar mais Chaimites nas versões armadas previstas em catálogo pela BRAVIA. Colocava o Ministro a questão de saber se as Chaimites, sendo muito mais baratas, podiam efectivamente cumprir as missões que as nossas tropas lhes destinariam; se estariam fabricadas em tempo; se estaria assegurada a manutenção.

Nesta altura ainda reinava uma grande incógnita sobre a eventual normalização das viaturas blindadas de rodas no Exército. Tal parecia ser o desejo do Ministro da Defesa. No entanto, não desejava avançar para a solução Chaimite nas suas diferentes versões e conseqüente retirada do material “AML Panhard” e “Fox”, sem primeiro ter a garantia de que a viatura V-200 correspondia ao desejado pelos utilizadores, as forças em campanha nas três frentes de guerra anti-subversiva.

## Emprego operacional em África

No final do ano de 1970 as primeiras Chaimites são enviadas para a Guiné para serem testadas na guerra. Serão 4 na versão V-200 Auto Transporte de Pessoal Blindado (designação comercial dada pela BRAVIA), aquilo a que poderemos chamar a

versão base, e 1 Cadillac-Gage V-100 “Commando”. Esta viatura, “made in USA”, que chegou a Portugal fruto dos contactos internacionais de Donas-Bôtto e da sua determinação, que para muitos que o conheceram chegava a raiar o inimaginável, foi equipada com uma torre e canhão de 90mm de origem belga. No fundo era uma viatura de teste que deveria dar origem à versão da Chaimite V-400, designada Carro de Combate Ligeiro pelo fabricante. Como curiosidade note-se que este canhão, depois de utilizado pontualmente na Guiné e de ter regressado a Portugal, permaneceu na BRAVIA até ao seu encerramento, mais de 20 anos depois. As V-200 que rumaram à Guiné foram armadas com metralhadoras HK21 7,62mm que estavam em serviço no Exército.

Segundo nos relata o Major de Cavalaria João Luíz Mendes Paulo, num interessantíssimo livro publicado em 2006<sup>(4)</sup>, esta estreia da Chaimite não correu do melhor modo. Testadas brevemente em Alcochete antes da partida, pressionados pela urgência das necessidades que se faziam sentir na Guiné, vários defeitos foram detectados nas viaturas, nomeadamente a nível do armamento.

Carlos de Sousa Azevedo, Alferes Miliciano de Cavalaria que se encontrava na Guiné – na mesma unidade de Mendes Paulo – e que fora nomeado para frequentar o primeiro curso de Chaimite no Regimento de Cavalaria 7 – a primeira unidade do Exército que as recebeu –, reforça as avaliações do Major: “*As novas viaturas criaram-nos enormes expectativas dado o estado lamentável em que se encontrava o nosso material blindado na Guiné e*

Os Dragões desfilam em Luanda com as suas Chaimites usando camuflagem idêntica às AML e às EBR (Foto Armindo Antunes)



*ainda a sua escassez. A primeira decepção ocorreu com as metralhadoras HK 21. Não eram claramente as armas para aquele tipo de suporte. Concebidas para operar com bipé, «ao alto», mesmo com o adaptador que havia sido criado, havia problemas.»*

Note-se aliás que o próprio Donas-Bôtto aconselhou o uso de outras metralhadoras que não as HK21, e tanto assim foi que o primeiro manual elaborado pela BRAVIA para a V-200 previa diversos tipos de metralhadora de torre, mas não a HK21.

Os problemas encontrados e que tinham resolução lá se foram tentando ultrapassar e as viaturas permaneceram em serviço na Guiné até à Independência. Em Março de 1974, na estrada Bafatá – Nova Lamego, uma Chaimite foi atingida por uma granada de RPG que incendeia a viatura e causa 2 mortos.

Quanto à viatura com o canhão, continua Carlos Azevedo, *“era na realidade melhor que a Chaimite mas também não a tivemos lá muito tempo. Ainda foi empregue em algumas missões – foi usada na reacção a uma emboscada com sucesso – mas em breve regressou à BRAVIA. Apesar disso ficou-nos a sensação que a arma quando abria fogo destabilizava a viatura e dificultava a precisão do tiro.”*

De acordo com as encomendas nacionais feitas à BRAVIA – 84 V-200 –, o EME faz um detalhado estudo para a sua distribuição pelas unidades das “Províncias Ultramarinas” e da “Metrópole”. No entanto, poucas Chaimites acabam por chegar a pisar solo africano.

Além das 4 que serviram na Guiné a partir de 1970, a Moçambique, ao porto da Beira chegaram 3 V-200 em finais de 1972. Estas viaturas estariam destinadas, numa primeira fase, a reforçar a capacidade portuguesa de proteger as chamadas “cargas críticas” para Cabora Bassa. O então Alferes Miliciano de Cavalaria Carlos Vieira, embora não as tenha operado, recorda-se de as ver e fez-se mesmo fotografar junto a uma em Vila Pery (actual Chimoió).

Em Angola, os “Dragões”, ou melhor, a sua unidade em Luanda, recebem e operam 7 viaturas V-200. As Chaimites ainda executam trabalho operacional, quer nas escoltas aos movimentos logísticos quer em operações autónomas, tendo sido, segundo relatos de militares dos Dragões, sujeitas a algumas flagelações, sem consequências. Neste período, em Angola, a manutenção destas viaturas não apresentou grandes problemas. *“A realidade é que muitas vezes exigia-se da viatura mais do que aquilo para que ela fora prevista, mas em termos de manutenção nunca tivemos problemas, quer de fornecimento de sobressa-*



Detalhe da torre com as duas HK 21. No período que se seguiu ao PREC e antes das missões de paz, as Chaimites foram empregues em instrução e exercícios, sobretudo em unidades de cavalaria (Foto Centro de Audiovisuais do Exército)

*lentes, quer outros.”* Diz-nos o Capitão SM na reforma, Armindo Antunes, ao tempo Sargento mecânico, chefe da oficina dos “Dragões” em Luanda. Claro que algumas limitações da viatura foram detectadas, mas nada que as impedisse de cumprir as missões. A questão dos semi-eixos que partiam quando sujeitos a grande esforço e das embraiagens que se deterioravam, eram sem dúvida os problemas mais frequentes.

Na altura do processo de descolonização as viaturas foram empregues várias vezes em Luanda em acções de manutenção da ordem pública e estiveram operacionais até 10 de Novembro de 1975. *“Depois do último arriar da Bandeira Nacional na fortaleza de S. Miguel, a coluna auto fortemente armada, composta por pára-quedistas, fuzileiros e todas as viaturas blindadas dos Dragões, dirigiu-se para o porto de Luanda, viaturas completamente municionadas com as peças viradas para a cidade”,* recorda ainda hoje com emoção Armindo Antunes, que havia feito toda a sua vida militar até essa altura em Angola (1961 a 1975). Chegados ao Porto houve que retirar milhares de munições das viaturas, deixá-las no cais, embarcar as viaturas em batelões e rumar ao “Uíge”, que estava ao largo.

Assim terminou, em 10 de Novembro de 1975, o ciclo das Chaimites na antiga África Portuguesa.

## 25 de Abril

A participação das Chaimites no golpe militar de 25 de Abril de 1974 irá proporcionar a maior



Em Santarém, no local onde Salgueiro Maia foi recebido pela população da cidade no regresso do “25 de Abril de 1974”, está hoje este memorial que inclui uma V-200 Chaimite (Foto Miguel Machado)

exposição pública que esta viatura teve e, sem dúvida, colocá-la na História de Portugal. Curiosamente, poucos possivelmente se lembram que as Chaimites começaram o 25 de Abril em ambos os “lados”. Lembra o então Alferes Miliciano de Cavalaria Luís David e Silva, Comandante do Esquadrão de Reconhecimento AML/VBL (reduzido) do Regimento de Cavalaria 7, que no dia do golpe saiu com dois dos seus três pelotões de Chaimites e VBL em direcção ao Terreiro do Paço e só ali, pelas 06h15, se junta a Salgueiro Maia: *“Todas as nossas viaturas blindadas estavam completamente armadas e municadas [...] Nas operações que fizemos nesses dias e nos meses seguintes, integrados no Agrupamento November, a Chaimite mostrou-se perfeitamente adequada às necessidades... Os nomes atribuídos às viaturas blindadas era um hábito da EPC, em Lisboa no RC 7 não o fazíamos”*.

Se até esta altura a viatura era uma ilustre desconhecida, mesmo para a maioria dos militares portugueses, agora vai saltar para as primeiras

páginas dos jornais e para as reportagens televisivas de todo o mundo. A imagem das Chaimites no dia do golpe – e note-se bem que a coluna da EPC apenas incluía duas V-200 – “colou-se” ainda à figura de um dos principais nomes da revolta, Salgueiro Maia. A Chaimite da EPC, alcunhada de “Bula”, no Largo do Carmo, em Lisboa, a retirar o Presidente do Conselho de Ministros, Marcelo Caetano, do Comando Geral da GNR, no meio da multidão, ficou no imaginário colectivo da Nação.

Estas viaturas passaram a ser figuras quase que obrigatórias em qualquer livro, artigo ou documentário cinematográfico sobre a história recente de Portugal. Foram “actores” imprescindíveis em mais do que um filme, sendo o mais conhecido, “Alvorada de Abril”, de Maria Medeiros. Este filme, bem assim como um documentário da televisão SIC, alusivo aos 30 anos do 25 de Abril, nunca se realizariam sem o enorme apoio do Exército que, além das viaturas – Chaimites e outras –, empenhou muito pessoal especializado nestes projectos.

De tal forma a viatura simboliza o chamado “espírito do 25 de Abril” que a «Associação 25 de Abril» opera hoje uma viatura Chaimite, desmilitarizada, mas ostentando matrícula militar. Habitualmente cabe-lhe encabeçar o desfile popular comemorativo desta data, na Avenida da Liberdade, em Lisboa, tendo aos comandos, sempre, o Sr. João Paralta, funcionário civil das OGME.

No memo sentido, a homenagem em forma de monumento originalmente datada de 1999, da cidade de Santarém ao “Capitão Salgueiro Maia, à Escola Prática de Cavalaria e à Liberdade”. Nesta cidade ribatejana, depois de algumas peripécias, com mudanças de localização e até o armazenamento, foi reinaugurado em 2006 o monumento onde sobressaem uma estátua de Salgueiro Maia e uma viatura V-200.

Passados 35 anos destes acontecimentos, muitos portugueses, até por força da idade, podem não perceber esta notoriedade. Atente-se assim, para a ilustrar melhor, como começava um artigo sobre a Chaimite na revista do Automóvel Clube de Portugal, de Janeiro/Fevereiro de 1975, onde já aborda, por exemplo, a sua utilização intensa feita pelos Comandos: *“...tornou-se vulgar para os automobilistas portugueses terem de ultrapassar viaturas militares ou que dar prioridade a um Chaimite vindo da direita. Mas que sabem afinal os leitores acerca destes veículos concebidos para a guerra, que passaram a ser presença habitual nas ruas e estradas do País, nos ecrãs de televisão, nos jornais, revistas e cartazes?”*<sup>(5)</sup>

Durante o denominado PREC (Processo Revolucionário em Curso), as Chaimites vão continuar a ser intensamente usadas em território nacional. Sobretudo em missões ligadas à manutenção de ordem pública e à participação nos momentos mais tensos deste conturbado tempo: o 11 de Março e o 25 de Novembro. Adquire aqui especial destaque a utilização feita, primeiro pelo Batalhão de Comandos 11 e mais tarde pelo Regimento de Comandos. Para a história da viatura esta unidade contribui com variados e importantes factos, dos quais aqui apenas se destaca um: Foi o seu maior utilizador, com mais de 50 V-200 Chaimites “à sua carga”!

Por esta altura também teve alguma expressão pública a utilização feita pelo Regimento de Artilharia de Lisboa, aqui mais pelo radicalismo político das suas acções que pelo número de viaturas utilizadas.

Mesmo que muito utilizadas, nem por isso granjearam grandes adeptos nesta época. *“As viaturas Chaimite nunca me agradaram, tinha que as utilizar mas a contragosto. Não davam protecção ao pessoal, tinham fraco armamento e impediam a saída rápida do pessoal a vantagem que poderiam ter era a de meter medo! Quem as via na rua assustava-se”*, lembra o Capitão Comando Sousa Gonçalves, que à frente da Companhia de Comandos 121 teve um papel determinante do 25 de Novembro de 1975.

Após a normalização da situação político-militar no país, as Chaimites também “recolhem a quartéis” e voltam a ser empenhadas nas habituais tarefas de tempo de paz de qualquer Exército: Instrução e exercícios.

É nesta fase que começam a ser mais evidentes alguns problemas. Figueiredo Júnior, oficial de manutenção no Regimento de Comandos durante 9 anos, recorda: *“tínhamos que substituir continuamente bloqueios e semieixos, fizemos também algumas alterações nos travões, artesanalmente nas oficinas do Regimento, para melhorar o seu desempenho. Entre outros exemplos lembro que os foles em borracha para os servofreios esgotaram-se no mercado e fomos obrigados a manufacturar, com cabedal, foles de substituição”*.

Em 1976 a BRAVIA fornece ao Corpo de Fuzileiros da Marinha Portuguesa 4 V-200, as quais vão ser empenhadas, quer no âmbito da Marinha, quer nos grandes exercícios conjuntos que nos finais dos anos 70 se realizaram.

Estas viaturas vão, passado pouco tempo, ser retiradas de serviço nos fuzileiros, mas só em 1996 são definitivamente abatidas para a sucata. Hoje,

uma destas viaturas, à qual tinha sido adaptado um conjunto de seis lança-granadas foguete 8,89mm, encontra-se em exposição estática na Base de Fuzileiros, Base Naval de Lisboa, no Alfeite.

## A Chaimite “convertida”

No início dos anos de 1980 começa a pensar-se seriamente em efectuar uma modernização das viaturas Chaimite. O Exército dispunha de muitas viaturas, mas os problemas que apresentavam avolumavam-se e necessitavam resolução.



A remotorização das Chaimites, feita nas OGME em Lisboa, abrangeu 81 Chaimites V-200 (Foto OGME)

A opção que acabou por ser tomada – e implementada a partir de 1985 – foi a de atribuir essa empreitada à fábrica americana Cadillac. Este facto foi um autêntico “balde de água fria” para Donas-Bôtto e a sua empresa BRAVIA-VM. A Cadillac era precisamente, como se compreende, a sua principal concorrente no mercado internacional, a derradeira oportunidade da empresa portuguesa continuar a produzir a Chaimite.

Em 1985, uma das V-200/BRAVIA-VM do Exército foi transportada para as instalações da Cadillac Gage e a partir dela se fez o protótipo da designada Chaimite “convertida”. Recorda o Major-General Fernando Pinto da Silva, ligado a este processo e que acompanhou algum tempo os trabalhos na fábrica nos arredores de Detroit, *“o protótipo foi depois testado em Portugal, já em 1986, e criou-se uma linha de montagem nas OGME para proceder às transformações. Este processo que abrangiu 81 viaturas prolongou-se para além de 1988. Na sequência também se modificaram algumas viaturas para porta-*

*morteiro.*” O fundamental desta transformação consistiu na substituição do motor Chrysler V8, a gasolina, por um Cummins, 4 tempos a *diesel* V6, uma caixa automática substituiu a manual, os bloqueios das pontes foram melhorados e os semieixos reforçados.

As Oficinas Gerais de Material de Engenharia, além do seu papel inicial neste programa e na manutenção subsequente que garantiam, passaram nesta fase a assegurar não só a reconversão como a grande manutenção. Com o fim da Bravia as OGME recebem grande quantidade de sobressalentes e ficam com a capacidade – até hoje – de reparação total e mesmo de fabricação de praticamente todos os seus componentes. *“Nós fazemos a reparação da Chaimite toda. Pode-se dizer que os nossos funcionários o fazem de «olhos fechados». As OGME ficaram com o último lote de peças provenientes da BRAVIA e algumas ainda restam hoje em dia. Como ficamos também com os moldes originais e temos capacidade quando necessário – e isso acontece – para fabricar peças novas”*, refere-nos o Coronel Morgado da Silva, Director das OGME.

Estas grandes reparações variam muito de acordo com o estado em que as viaturas chegam às

OGME, mas de um modo geral incluem a revisão total do motor, dos sistemas de travagem, refrigeração, aquecimento, eléctrico, da caixa de velocidades, da direcção, a substituição e ou reparação de vários “detalhes”, que vão dos bancos à reparação dos fechos das portas e naturalmente à pintura. *“Saem daqui novas!”*, conclui o Coronel Morgado da Silva.

## Outros mercados

Em 1970 a BRAVIA conseguiu a sua primeira encomenda para o estrangeiro, a Infantaria de Marinha do Peru. Tratou-se de um passo importante na expansão da firma e uma aliciante entrada de divisas. As viaturas foram fornecidas em 1972 e a BRAVIA tenta ainda o fornecimento de outras viaturas tácticas de rodas neste país, como por exemplo o “Leopardo”, viatura pesada, concorrente directo da “Berliet” e da “Mercedes-Benz”, todas na versão 6x6.

Ainda em 1972, esta viatura 6x6 “Leopardo”, como outra também concebida pela BRAVIA, a “Gazela” 4x4, foram propostas ao Exército Português. Algumas destas estiveram mesmo ao serviço deste ramo, mas mais tarde a BRAVIA volta

O Peru foi o primeiro cliente internacional da V-200 Chaimite. Na foto uma da Infantaria de Marinha em desfile na capital Lima (Foto Lewis Majia Prada)





Estas Chaimites V-200 servem em 3 unidades das Forças de Segurança Libanesas e estão a ser modernizadas desde 2007 (Foto ISF);

a comprá-las para as vender no mercado civil.

Nesta época foi ainda tentada a venda ao Ministério do Interior (GNR) de uma outra viatura, a “Comando” MKIII 4x4, também sem sucesso. A GNR, segundo Nuno Andrade refere no seu livro sobre os acontecimentos de 25 de Abril de 1974<sup>(6)</sup>, adquiriu mais tarde 38 viaturas blindadas “Shorland MKIII” na Irlanda do Norte, pelo preço unitário de 1.309.525\$00. As primeiras foram entregues no mês anterior ao golpe militar de 25 de Abril de 1974 e as restantes durante o espaço de um ano.

Todas estas viaturas tiveram protótipos prontos e prestaram provas em várias ocasiões e países, mostrando bem a luta da empresa para alargar a sua carteira de clientes. As encomendas nacionais – referindo-me aqui apenas ao material militar, porque a VM fabricava também material para uso civil – não eram suficientes para manter a produção.

Mas a perseverança, mesmo a teimosia, de Donas-Bôtto, conseguiu alguns sucessos. Vendeu viaturas V-200 para o Líbano em 1980 e, segundo o próprio, ainda através de dados recolhidos em documentação da empresa, também a Líbia e as Filipinas adquiriram alguns exemplares da V-200. Parte das Chaimites vendidas ao Líbano estão a ser remotorizadas e modificadas desde 2007 com o apoio dos EUA. Neste país, sujeito às convulsões internas que se conhecem, as Chaimites têm sido bem testadas e agradam aos utilizadores. “É um veículo fácil de conduzir; manobrável e as suas formas tornam-no difícil de ser atingido por mísseis. O nível de protecção que confere às guarnições é

adequado para as missões em que é empregue. Tem sido usado em diferentes missões de polícia e tarefas ligadas à segurança”, refere-nos o Director-Geral das Forças de Segurança do Líbano, General Achraf Rifi.

Irão, Venezuela, Malásia, Myanmar, foram mercados onde a BRAVIA terá, durante 20 anos, colocado a V-200 Chaimite e onde a V-100, ou outras viaturas, acabaram vencedoras. Se o preço era a grande vantagem da V-200, já a capacidade da fábrica para fornecer sobressalentes parecia não ser a ideal e com o decorrer dos anos os problemas financeiros crescentes da BRAVIA certamente não ajudaram nada a concretização dos negócios.

## BRAVIA encerra

A falta de encomendas de modo continuado por parte de clientes nacionais do equipamento militar e de manutenção de ordem pública proposto pela BRAVIA, as poucas vendas internacionais e opções ligadas à sua gestão acabaram por levar a firma a uma situação económica muito difícil. Embora a fabricação e vendas de material não tipicamente militar, algum até para as Forças Armadas, se mantivessem no início dos anos 80, a BRAVIA – Sociedade Luso Brasileira de Viaturas e Equipamentos, vê-se obrigada a entrar, em 1987, num programa de recuperação de empresas para tentar adiar o que na realidade veio a acontecer, a falência.

Mesmo assim, neste período muito difícil da vida da empresa, Donas-Bôtto tenta a todo o custo recuperar algumas encomendas internacionais, como a feita para a Líbia que ficou incompleta, aparentemente por motivos de ordem política, mas sem sucesso. Contactos com possíveis compradores internacionais, nomeadamente os que já tinham a viatura, voltam a ser feitos, mas sem sucesso.

O processo de falência acaba por se arrastar anos seguidos, cheio de peripécias, e o Exército ainda é chamado a colaborar nas necessárias peritagens relativas aos equipamentos militares em depósito nas instalações do Porto Alto. “A fábrica já tinha apenas e quase só acessórios e material militar muito incompleto. Recordo alguns, julgo que três, cascos de Chaimite incompletos, um canhão de 90mm “MECAR” com culatra montando numa viatura, vários equipamentos de transmissões e dispositivos anti-emboscada, duas metralhadoras, uma pesadas e uma ligeira e muitos acessórios de Chaimite de pequena dimensão, como farolins de diversos tipos, periscópios e jerry-cans”, recorda o então Major

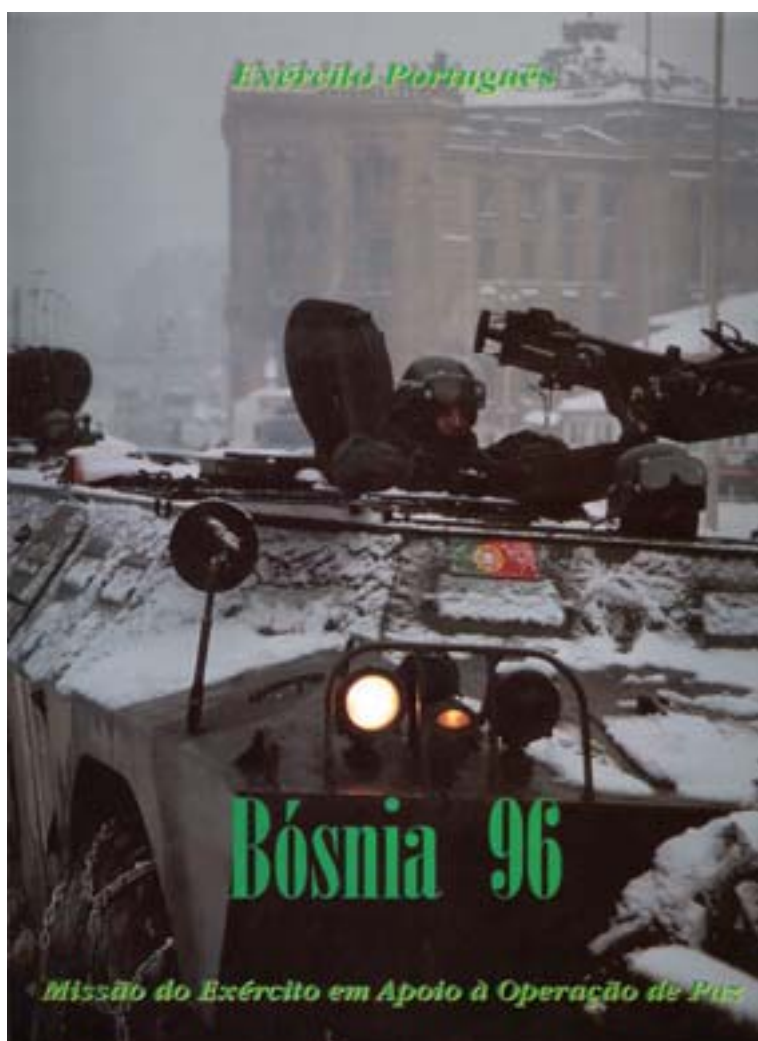
do Serviço de Material Victor Murta, um dos peritos do Exército que ali se deslocou na presença das competentes autoridades e de Donas-Bôtto, em Maio de 1993.

As OGME receberam, e naturalmente pagaram, o material que ainda lhe poderia servir – e serve, como acima se referiu – tendo este processo terminado já em 1998. Também um conjunto de 21 cascos de viaturas Chaimite, incluindo um protótipo da V-400, o chamado “Carro de Combate Ligeiro”, se encontram hoje nas OGME, disponíveis para alienação.

## Missões de Paz

Pela primeira vez desde a 1.ª Guerra Mundial o governo português decide, em 1995, enviar uma força de combate para um teatro de operações na

Na Bósnia em 1996 as Chaimites foram duramente testadas num cenário para o qual não tinham sido concebidas (Foto Miguel Machado)



Europa, a Bósnia-Herzegovina. Em pleno Inverno, numa região semi-destruída por uma guerra civil de vários anos, com um cessar-fogo que ninguém sabia se iria ser cumprido, abundantes zonas minadas e/ou repletas de munições não rebotadas, estradas em péssimo estado, mas ainda assim os únicos locais por onde se podia andar, e onde abundavam episódios com atiradores furtivos. Ou seja, o local ideal para fornecer aos militares em operações alguma protecção que não apenas a lona de um “jeep” e o seu próprio capacete e colete balístico.

Os pára-quedistas que constituem a grosso da força(?) tinham chegado ao Exército há menos de 2 anos e não dispunham de viaturas blindadas. A escolha foi fácil: as veteranas Chaimites atribuídas às Unidades de Cavalaria ou em depósito eram as únicas existentes.

São feitas algumas adaptações de última hora – como o aquecimento – e 26 Chaimites seguiram para a Bósnia (Foto Miguel Machado)



O Serviço de Material prepara uma revisão geral, são feitas algumas adaptações de última hora com recurso ao mercado civil – como o aquecimento que acabou por ter funcionamento muito deficiente – e 26 Chaimites seguiram para a Bósnia.

Apesar das condições draconianas existentes para as guarnições das viaturas e das limitações operacionais e mecânicas, a Chaimite cumpriu a missão. Conferiu mobilidade e protecção suficientes e garantiu capacidade de dissuasão em várias situações delicadas.

No primeiro período da missão, sobretudo em Fevereiro e Março de 1996, a Chaimite viria a ter o seu 2.º grande período de exposição pública, com as escoltas aos comboios humanitários Sarajevo-



No Kosovo as Chaimites continuam a ser empregues pelos batalhões portugueses, sobretudo em missões de manutenção de ordem pública. Aqui em conjunto com viaturas da Gendarmerie francesa (Foto Miguel Machado)

Gorazde, os incidentes e as patrulhas na neve a ocuparem grande espaço na comunicação social portuguesa.

Em Outubro de 1996, fruto de acidente no decurso de uma patrulha, uma Chaimite capotou e dois militares faleceram.

Continuou ao serviço dos batalhões que se seguiram na Bósnia, quer nas missões da NATO, quer da União Europeia, durante 11 anos, até Portugal ter decidido retirar a força de escalão batalhão daquele país.

No Kosovo foram utilizadas juntamente com os M-113 e M-11 entre 1999 e 2001, data em que Portugal retirou a sua unidade escalão batalhão desta missão.

Em 2005 o Exército volta a participar na Kosovo Force da NATO e, numa primeira fase, as Chaimites estão ausentes do batalhão português. Com o início, pouco depois, da missão do Exército no Afeganis-

tão, é decidido utilizar os Hummer em serviço no Kosovo para aquela missão e substituí-los pela Chaimite. Parte das viaturas que estão na Bósnia são para ali transferidas e refira-se, a título de curiosidade, que esta mudança de teatro de operações foi feita via aérea em aviões C-130 da Força Aérea Portuguesa.

Actualmente as Chaimites mantêm-se no Kosovo ao serviço do Agrupamento Mike da Brigada de Intervenção, mobilizado pelo Regimento de Cavalaria n.º 6 de Braga.

O último capítulo da sua vida operacional no Exército Português está assim a aproximar-se do fim com recepção e entrada ao serviço da família de viaturas Pandur II 8X8 da austríaca “Steyr”. Na construção e montagem desta moderna viatura, além da firma portuguesa “Fabrequipa”, as OGME, seguindo no fundo uma tradição do tempo da Chaimite, também já começaram a participar. *JE*

<sup>1</sup> Título do livro em preparação sobre a história da Viatura Blindada Anfíbia “Chaimite” e o seu criador, Major Donas-Bôtto.

\* As passagens deste artigo, referidas como da autoria do Major Donnas-Bôtto, são parte de um conjunto de textos assinados pelo próprio, cujas cópias se encontram na posse do autor e que foram endereçados a várias instituições, nomeadamente ao Ministério das Finanças, ao Provedor de Justiça, ao Tribunal Judicial de Benavente e à Presidência da República.

<sup>2</sup> In Arquivo Histórico-Militar

<sup>3</sup> idem nota 2.

<sup>4</sup> “Elefante Dundum”, ISBN: 989-8024-01-1

<sup>5</sup> «Chaimite “superstrar”, ou como se fabrica e conduz um blindado anfíbio», revista do ACP, Jan/Fev 1975.

<sup>6</sup> “Para Além do Portão”: ISBN 979-989-8014-95-5

<sup>7</sup> Quase mil militares integram os 2.º Batalhão de Infantaria Aerotransportada, Destacamento de Apoio de Serviços e Destacamento de Ligação.