

O TREINAMENTO DE MARCHA E O 9.º B.C.

Ten. Cel. ALCINDO N. PEREIRA

“As marchas — diz o nosso R. S. C., n.º 367 — contribuem em grande parte para o bom êxito de uma campanha e *formam a base de todas as operações militares*”.

Conceito este nascido da experiência e confirmado plenamente na grande guerra 1914-18.

Através do estudo das campanhas verifica-se a verdade incontestável dessa assertiva — marchas exercendo influência decisiva no desfecho de batalhas; marchas admiravelmente executadas, constituindo exemplos notáveis de organização, de disciplina e de vigor físico; em suma, marchas como fator essencial da vitória.

Mas, não é raro ouvir-se dizer: “ah! coisas do passado! sem aplicação no presente e muito menos no futuro!”.

À primeira vista, pode parecer descabido, hoje na vertiginosa era do avião, preocupar-se alguém com marchas.

O período áureo das marchas, dizem, já vai longe, foi na época das campanhas napoleônicas, por não existirem ainda os meios modernos de transporte.

E' verdade que o aparecimento da ferrovia modificou a concepção da guerra. Eliminou os enormes percursos a pé exigidos pela manobra estratégica, tornou-a mais rápida, porém, não acabou com as marchas. Estas continuaram indispensáveis ao ajustamento dos dispositivos, aos deslocamentos entre as pontas dos trilhos e os campos de batalha e aos movimentos na própria batalha.

O motor de explosão surge mais tarde e imprime novos rumos aos problemas de transporte. O emprego de automóvel nas operações militares, inciado na última grande guerra, tomou, de então para cá, uma

amplitude verdadeiramente fantástica. Ante esse surto de progresso, formou-se a crença de que não mais haveria necessidade de marchar; tudo se resolveria com o veículo auto, rápido e confortável, isentando os homens de penosos trajetos a pé...

Mas, ... foi apenas uma falaz esperança dos que, alegremente, julgavam-se livres de encômodas e fatigantes caminhadas.

A realidade da guerra atual está mostrando, à evidência, o erro de assim pensar.

A Infantaria continua a ser "a rainha do campo de batalha" ("Die Wehrmacht," julho de 1941). Só ela, pela conquista e ocupação do terreno, decide a vitória. Os seus efetivos constituem, ainda, a massa dos exércitos beligerantes e estes não movimentam, em automóveis, senão uma parcela de seus infantes!

Ao revés, a necessidade e as condições das marchas agravaram-se com o largo emprego dos meios motorizados.

A invasão da Polônia, em 1939, impôs à Infantaria germânica, longas e ininterruptas marchas para permitir o apoio indispensável às unidades moto-mecanizadas que, em penetrações rápidas e profundas, no dispositivo inimigo, distanciavam-se muito dos grossos.

Nas operações, ao Norte da África, medem-se por centenas de quilômetros os percursos realizados pelos exércitos antagonistas, nas diversas fases da luta, obrigando grande parte das tropas a grandes marchas, em condições particularmente difíceis.

Na campanha da Rússia, diz-nos Goebbels, Ministro da Propaganda alemã, em a revista "Signal": "Quando um soldado da Infantaria alemã fala de suas experiências na Rússia, a primeira coisa que diz é que todas as estradas daquele país são ladeiras que levam ao tope de uma colina. Isso é, evidentemente, uma ilusão originada *pelo tremendo esforço físico da soldadesca que é obrigada a percorrer enormes distâncias* no território russo" e, mais adiante: "Na Rússia são necessários 84000 passos, para cobrir a distância de 50 km, passos dados em terreno duro, pedregoso e acidentado, dando impressão ao soldado de que está sempre galgando um aclave, tal o esforço que faz para caminhar, com os pés calçados em duras botas de couro, com sola ferrada. É natural que se fatigue; as suas pernas começam a baquear, o soldado tropeça e, finalmente, cái vencido e exausto".

Na revista americana "O Exército dos Estados Unidos" de 1942, encontramos escrito o seguinte: "A mecanização do Exército dos Estados Unidos deu grande mobilidade às Divisões de Infantaria, porém, *essa mecanização nunca poderá substituir a capacidade da Infantaria de mover-se por seus próprios pés, nem o valor individual de cada soldado, treinado para aproveitar-se de uma situação, com valentia e decisão*".

Na "Infantry Journal", dezembro de 1941 (1) lê-se: "O regimento de infantaria deve ser treinado para fazer a pé 24 a 32 km por dia, sem denotar fadiga excessiva. E em aceitáveis condições de estrada, tempo e situação, deve ser capaz de fazer 48 a 56 km, em 24 horas, e além disso poder combater com eficiência ao fim da marcha".

Dos teatros de operações, em que, ferozmente, se decide o destino do mundo, emanam essas verdades que destroem quaisquer dúvidas sobre a inalterabilidade da posição e do valor da Infantaria, na guerra atual, e sobre a necessidade irredutível de longas e frequentes marchas.

A Infantaria, de hoje como a de ontem, para ser considerada boa, deve ter grande treinamento de marcha, deve ser capaz de efetuar fortes etapas, em dias sucessivos, e de combater ao fim de percurso.

Se tal condição se afirma indispensável nos continentes de além-mar, com mais forte razão ela se aplica ao continente sul-americano e, sobretudo, ao nosso território de tão vastas dimensões e tão escassas comunicações.

A Infantaria Brasileira, em particular, tem de ser habituada a marchar, a marchar muito, (etapas normais de 30 km) por força de nossas peculiares condições.

Em o n.º 341 de "A defesa Nacional", do ano passado, o Cap. D'Avila Melo, em judicioso artigo "Precisamos de uma Infantaria marchando muito mais", mostra de forma clara e convincente, a importância da marcha no preparo de nossa Infantaria.

* * *

Na instrução do 9.º B. C., em 1942, procurámos concretizar tal modo de ver, relativo às marchas.

1) Citação do Sr. Cel. Tristão A. Araripe, em seu artigo: "Livro Útil", no n.º 337 de "A Defesa Nacional".

Esta unidade, com sede em região de serra, de altitudes acima de 700 metros, temperatura média em torno de 16°, desfruta de um clima favorável ao exercício da marcha. O terreno muito acidentado e de natureza pedregosa obriga, sempre, a percursos ásperos que impõem a homem e animais, sobretudo a estes, esforços além do normal.

O quadro anexo mostra as condições em que foi efetuado esse treinamento no 9.º B. C.

*
* *

Quinze foram, como se vê, os exercícios de marcha executados, somando os percursos feitos 294 quilômetros, dos quais 160 de dia e 134 à noite.

Os sete últimos exercícios, efetuados no quadro de Batalhão, em ordem de marcha, deram a média horária de 4800 metros nas diurnas e 3410 nas noturnas.

As duas etapas noturnas de outubro foram realizadas em duas noites consecutivas, com o dia intermediário utilizado em trabalhos diversos de organização de terreno, segurança e estacionamento, instalação de flanco-guarda fixa e transposição de curso d'água, em um esforço prolongado e contínuo de 30 horas.

As marchas de novembro, com intervalo de seis dias aplicados na campanha de tiro, foram as que maior número de baixas produziram — 5%, de estropiados, sem embargo do grande treinamento da tropa. E' que, nesta época, grande parte das botinas estavam em máu estado.

Das observações proporcionadas por essas marchas, é interessante assinalar algumas que, sem constituírem novidade, concorrerão, todavia, para manter em foco certos problemas que exigem solução adequada.

Por essencial ao bom rendimento da marcha, destacam-se as condições do calçado. De qualidade inferior, não resiste ao esforço que lhe é imposto, em uma instrução normal, durante os prazos fixados. E' indispensável melhorar-lhe a qualidade, ou, ao menos, aumentar de mais um par de borzequins a dotação anual, afim de poderem os homens dispor sempre de uma muda em bom estado, para marcha e para apresentação.

Em conjugado com o borzeguim, muito concorre a perneira para o estropiamento. Além de ferir diretamente o peito do pé, pela ação da lâmina metálica nela existente, provoca, em pouco tempo de uso, o rompimento do couro na parte posterior da botina criando séria causa de atrito e ferimento.

No que respeita às viaturas regulamentares, a experiência deste ano de instrução evidenciou alguns defeitos facilmente corrigíveis na fabricação.

A reduzida amplitude rotatória do jogo dianteiro de rodas das viaturas coloniais, último modelo, ocasiona sérios embaraços nas curvas de pequeno raio, aliás abundantíssimas nas estradas de classe inferior ou caminhos e em regiões acidentadas. As viaturas tendem a virar com o levantamento das rodas do lado exterior à curva, exigindo manobra braçal, para deslocar a trazeira do carro e colocá-la na nova direção de movimento.

E' fácil de compreender o esforço exigido dos homens, nas viaturas carregadas, o retardamento imposto à marcha do batalhão e o risco constante de acidente (tombamento) sempre de graves consequências para o material, animais e pessoal. Em noites escuras e em maus caminhos, maiores são as perturbações causadas por êsse defeito.

As viaturas de tipo anterior, de jogo dianteiro baixo, com giro livre por baixo do estrado (das quais o 9.º B.C. possui algumas) satisfizeram plenamente, pela facilidade de fazer curvas e voltas, em percursos difíceis (caminhos estreitos em encostas íngremes, declives fortíssimos, solo muito pedregoso e curvas fechadas) feitos em noites escuras, com grande número de animais e condutores novos.

Ainda a respeito de viaturas, cumpre exaltar a rusticidade dos carros-cozinhas (tipo F.V.E.), a quatro animais, cujo único inconveniente é denunciar a presença da tropa, pela fumaça durante o dia, e pelas brasas caídas da fornalha, à noite, para êste último caso, parece haver remédio em um dispositivo que evite a queda de brasas na estrada.

Em noites escuras, a noção de distância fica prejudicada pela fraca visibilidade, máxime nas picadas, orlas do mato e fundos de vales, retardando a marcha, com o aumento das precauções destinadas a impedir que se choquem os veículos entre si, ou contra homens e cavaleiros. E' de toda a vantagem que cada viatura possua um disco

branco, se possível fosforescente, adaptável na parte trazeira, por forma a dar aos que seguem atrás um ponto de referência para conservação das distâncias. Como recurso de emergência utilizámos, numa das marchas noturnas, panos brancos suspensos, atrás nas viaturas, com o que ficou diminuído o perigo de choque.

Em uma última observação é justo realçar a capacidade de marcha que possui o soldado desta região, afeito desde criança a longas caminhadas, das residências, dispersas e afastadas, às localidades mais próximas. Fator êsse que concorre poderosamente para formar bons infantes.

Existe, pois, no Brasil, de norte a sul, enorme quantidade de homens de notável aptidão para a marcha, qualidade insubstituível e essencial à formação de uma ótima Infantaria.

Com tais elementos, só por falta de disposição e de tenacidade dos quadros, deixará a Infantaria Brasileira de figurar entre as melhores que existem.

QUADRO DAS MARCHAS EXECUTAS

N.º de ordem	DATA		Esca- lão	Natu- reza	Percur- so	Duração efetiva	Car- gadu- ra	
	Mês	Dia						
1	FEBREIRO	14	COMPANHIA	Diurna	8 km.	2h00m	—	
2		27		Noturna	8 km.	0h50m	—	
3	MARÇO	7		Diurna	12 km.	3h00m	—	
4		19		Noturna	12 km.	4h00m	—	
5	ABRIL	6		Diurna	16 km.	4h00m	—	
6		17		Noturna	16 km.	4h30m	0,7	
7	MAIO	16		Diurna	20 km.	5h00m	2,5	
8		26		Noturna	20 km.	4h30m	—	
9	JUNHO	12		Diurna	24 km.	6h20m	—	
10		29		Noturna	24 km.	7h00m	—	
11	JULHO	28		BATALHÃO	1/3 not. 2/3 diu.	24 km.	5h30m	—
12	OUTUBRO	12			Noturna	26 km.	7h00m	—
13		13			Noturna	20 km.	6h25m	—
14	NOVEMBRO	9			Diurna	32 km.	6h45m	0,4
15		16			Diurna	32 km.	6h30m	—