



A INCONTESTÁVEL SUPREMACIA DA FORÇA AÉREA NA VITÓRIA

Pelo Ten. Cel. NILO GUERREIRO

I — “Só se é derrotado quando se perde a esperança de vencer”. E toda a esperança de uma conquista ou de uma resistência séria, desaparece quando a nossa Aeronáutica não mantém, no mínimo, o equilíbrio aéreo.

Quando uma aviação é varrida dos céus de uma batalha, esta está definida.

E como mais uma prova desta verdade inconteste, fica a campanha da África do Norte, com seu recente epílogo em Tunis e Bizerta.

Desde que a Luftwaff, desapareceu do cenário africano, Rommel compreendeu que a cartada estava perdida e passou a prebenda ao seu substituto von Arnim, retirando-se para o continente europeu, a qualquer pretexto, mas principalmente porque já se considerava derrotado.

Não hesitamos em afirmar que foi a esmagadora superioridade aérea aliada o fator primeiro da vitória.

Quando o Corpo de Exército Americano do gen. Bradley atacou as fortes linhas alemãs na região de Mateur, fê-lo numa frente de 4 quilômetros e com um apoio aéreo de 600 aviões.

Para bem avaliarmos o que isso representa, basta constatar que se empregaram 150 aviões por quilômetro de frente atacada, o que dá uma média de 1 avião por 7 metros de frente. Dessa formidável cooperação tática formada pela massa aérea, resultou a brecha decisiva que possibilitou o avanço, de uma só arrancada, até às praias de Bizerta. Nenhuma resistência eixista pôde se afirmar no decorrer

da progressão, porque o adversário não dispunha de meios para neutralizar a chuva terrível de bombas, cuja ação material e moral continuou a lição de Stalingrado, ensinando aos orgulhosos alemães como se deve capitular sem condições.

Mais uma vez nesta guerra o avião se impôs como fator de sucesso na batalha. Sem aviação não há êxito tático ou estratégico, pois a Força Aérea é o elemento indispensável da vitória. Suas asas poderosas abrirão, sem dúvida, as portas do continente europeu aos Exércitos invasores, quaisquer que sejam as zonas escolhidas para o desembarque.

A conquista sucessiva de bases aéreas, cada vez mais próximas do coração da Alemanha, há-de permitir o seu esmagamento completo num prazo que deve ser muito mais breve do que imaginamos.

O emprego em massa da Força Aérea Aliada com a inteligente utilização do seu eficiente e real poderio, há-de arrasar não só a decantada muralha do Atlântico como a pseudo Fortaleza da Europa, cujos alicerces são frágeis porque não levam em conta que se apoiam no ódio das Nações ocupadas e no desejo de vingança dos povos martirizados.

E quando soar a hora da decisão, os aviões aliados entoarão, outra vez, nos céus da velha Europa, com o surdo e glorioso ronco de seus motores o hino da vitória, da liberdade, da justiça e da civilização.



II — Os ataques da aviação aliada, chamada Independente ou Estratégica, contra o território do Reich tem sido uma prova terrível para o povo germânico.

O jornal "Frankfurter Zeitung" escreveu: "não resta dúvida de que os raids aéreos do inimigo, nas últimas semanas, produziram considerável efeito moral e militar".

A ação dessa mesma aviação contra as grandes represas de Mohne e Eder — cujas consequências totais ainda se não podem calcular com precisão — mostrou um original emprego contra o potencial inimigo.

Não resta também dúvida de que o roncar dos aviões aliados é hoje o pesadelo permanente dos italianos cuja "bota" territorial é o alvo mais exposto, a qualquer desembarque.

Se não pode haver invasão da Europa sem o domínio do mar e principalmente sem o domínio do ar, a Itália constituirá uma das regiões de desembarque aliado, pois as águas e os céus do Mediterrâneo estão em mãos aliadas.

Esta hipótese pode comportar uma invasão à viva força ou não.

A 2.^a variante é muito possível, pois não é necessário ser-se profeta para afirmar que ainda no corrente ano o governo italiano deixará o seu parceiro da Europa falando sozinho.



III — A propaganda alemã tem ultimamente insistido na descrição do que vem a ser a Muralha do Atlântico.

Dizem os caixeiros do Dr. Goebbles que esta linha de defesa foi construída com a experiência que o Exército alemão adquiriu quando conseguiu vencer as linhas Maginot, Metaxas e Stalin.

Descrevem os locutores da rádio de Berlim a Muralha do Atlântico como uma zona de fortins, dispostos em largura e grande profundidade, constituindo verdadeiros baluartes — "ouriços", capazes de fazer frente não só aos ataques partidos do litoral, como também às ameaças do interior da Europa (emprego de tropas paraquedistas e elementos da 5.^a coluna da própria Europa).

Nós, técnicos militares, compreendemos a razão de ser desta propaganda. Os alemães bem sabem que não dispõem de efetivos e meios outros para assegurar a defesa de todo o litoral da Europa e mais a frente russa. Esta última consome, no mínimo, dois terços de suas forças.

Sabem também que, quando a proporção: *frente — efetivos* chega a um certo limite, tem que se recorrer a artifícios para suprir a debilidade da defesa. É normal na defesa em grandes frentes a organização de Centros de Resistência esparsos em largura e em profundidade, mas são inevitáveis também os espaços mal batidos ou simplesmente vigiados, o que reduz a eficiência do dispositivo, tirando-

lhe o característico de poder "durar". Os centros de resistência organizados para fazer frente aos 360 graus, ainda absorvem maiores meios nesta ginástica cerebral que a doutrina militar inventou para disfarçar no fundo uma situação real de inferioridade.

Mas a defesa em grande frente repousa essencialmente no jogo das reservas, isto é, na aplicação em tempo util das massas de manobra nas zonas atacadas.

Há mais de um ano que a aviação aliada, num trabalho de grande previsão, vem atacando sistematicamente as comunicações da Europa, destruindo locomotivas e vagões, pontes e entroncamentos ferroviários, portos fluviais, navios e embarcações costeiras, obras de arte, rodovias, etc., de maneira a desarticular o sistema de transportes do adversário.

Este trabalho será repetido em alta escala nas vésperas da invasão e durante a própria invasão.

Será a aviação o único elemento capaz de impedir o afluxo das reservas alemães às zonas de desembarque, assim como só ela poderá reduzir em pouco tempo os "ouriços" da linha litorânea ou mais do interior.

Quando as bombas de dois mil quilos ou mais, caírem como verdadeira chuva no terreno, haja "ouriços" ou não, a coisa será muito séria para os defensores alemães.

E tal como na Tunísia, eles talvez não tenham tempo de sair dos seus abrigos no interior dos "ouriços", senão no fim para a rendição incondicional.

E a força aérea terá assim impedido a "alimentação da batalha".

* * *

IV — Ninguém hoje contesta que a guerra aérea cause danos consideráveis ao adversário. Discute-se apenas se esta ação será bastante para destruir as forças vivas do inimigo ou, se ao contrário, quando esse inimigo dispõe de boa moral, e tem disseminado pelo espaço geográfico do seu território a sua indústria, ela não terá o poder que se lhe quer atribuir. Em última análise, discute-se ainda atualmente a doutrina pregada inicialmente pelo general Douhet.

A questão é por demais complexa. Qualquer parque industrial necessita de matérias primas a serem transportadas por qualquer meio, e esse transporte pode estar sujeito ao domínio aéreo ou marítimo do adversário. O moral decresce à proporção que o aniquilamento material se avoluma.

A tese não pode ser tratada de maneira geral.

Haveremos de ver se a doutrina do general italiano encontrará sua sanção na própria Itália.

Agora que a *unidade* em matéria de emprego da aviação parece ser a *centena*, emprestando às operações um ritmo e uma violência jamais conhecidos, veremos o que pode uma Força Aérea contra países que inegavelmente dispõem de defesa aérea e defesa anti-aérea.

E se a Itália baquear só pela ação da Força Aérea Aliada, concluiremos que o destino também tem seus caprichos...

Rio, 20 de maio de 1943.

