

# CAPTURA DE UMA CIDADE

Ten. Cel. P. W. THOMPSON

Tradução do "Infantry Journal"  
pelo Ten. Cel. A. N. PEREIRA

O inverno de 1941-1942, na frente russo-germânica, encheu uma boa parte das "manchettes" dos jornais, principalmente as super-titimizadas, com grande escassez de pormenores relativos a ações específicas.

Desde que a significação desta campanha de inverno deva derivar amplamente da extensão das perdas infligidas aos defensores germânicos e desde que uma boa estimativa das perdas deva ser baseada no inteiro conhecimento do tipo de combate e da pequena tática adotada, essa penúria de minúcias torna a questão mais séria. Teve, portanto, o propósito de evitar a verdadeira compreensão da campanha, em seu conjunto.

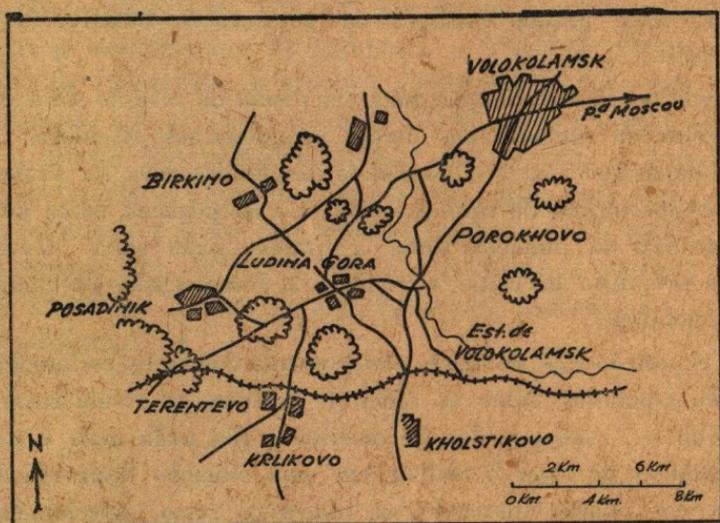
A exposição que se segue, não pretende conter os esclarecimentos tão muito esperados, sobre as ações de inverno, na frente russa. Minúcias, ah!... são por demais escassas. Ela nada mais é do que uma tentativa de fazer o melhor em uma situação desfavorável. É baseada em relatos aparecidos na imprensa russa, especialmente no órgão oficial do Exército Vermelho — o "Estrela Vermelha".

Se bem que a maior parte de tais relatos sejam vagos, a ponto de se tornarem inúteis, há uma exceção ocasional: é a descrição do ataque à aldeia de Ludina Gora.

Não começamos bem, entretanto, neste caso de Ludina Gora, pela impossibilidade de determinar com precisão as ações, relativamente ao tempo em que ocorreram. Todavia, consideramo-nos felizes (sendo os relatos da imprensa soviética o que são), por podermos localizar aproximadamente os lugares: Ludina Gora é uma aldeia a cerca de 100 quilômetros NW de Moscou, em direção a Staritza.

O avanço alemão contra Moscou foi detido a 6 de dezembro; e nesta circunstância, a sua parada fundiu-se quasi imperceptivelmente na grande contra-ofensiva russa.

A 20 de dezembro os russos atacam e ocupam a cidade de Volokolamsk (ver o mapa geral. Isso levou os contra-atacantes a cêra de 13 quilômetros (ao alcance da vista) do seu próximo objetivo: a aldeia de Ludina Gora. (Eis aqui o ponto característico n.º 1 desta descrição: — o fato de consistir a ofensiva russa, de inverno, em um sem número de ataques a numerosas cidades e aldeias, defendidas pelos alemães, algumas com instalações levadas a um surpreendente grau de confôrto).



A aldeia de Ludina Gora ocupa uma elevação (ou taboleiro) dominante. Nosso cuidadoso cronista do "Estrela Vermelha", diz que a altitude da aldeia é "206,3" — presumivelmente metros. Mas logo depois, pela preocupação de não ser indiscreto, nada esclarece sobre as alturas circunvizinhas, resumindo a situação com as palavras "elevações dominantes". Acentua, nitidamente, contudo os magníficos campos de tiro comandados por essas elevações — campos planos e inteiramente abertos, num raio de dez quilômetros em torno. Na época desta ação, o solo estava coberto por uma espessa camada

grande quantidade de aparelhos remanescentes da guerra achar-se-ão disponíveis, e as nações não mais estarão despendendo fabulosos milhões em bombardeiros e caças.

Ao considerar estes fatos, os construtores de aviões dos Estados Unidos mostram-se apreensivos e desanimados. É que a indústria que exploram representa um empreendimento da ordem de vinte milhões de dólares, deixando em nível muito inferior a de automóveis, que cresceu até três bilhões e setecentos milhões, um ano antes de guerra. Inúmeras serão as dificuldades a vencer na administração dos seus dois milhões de operários, do seu volumoso acervo e de suas imensas fábricas recém-montadas. Mas, tais dificuldades estão intimamente ligadas aos problemas da transmutação que se seguirá imediatamente à guerra. A única coisa que interessa realmente ao poderio aéreo dos Estados Unidos é a que envolve a possibilidade de conservar a indústria de construção de aeroplanos em condições de vitalidade, prosperidade e crescimento, não obstante a procura grandemente reduzida de aparelhos.

Muitos aviões do Governo podem ser vendidos às linhas aéreas que necessitarem desde logo novos equipamentos. Muitos serão transferidos ou vendidos a países estrangeiros, ou, com estes, objeto de barganha. Muitos continuarão a serviço dos militares. Mas, grande quantidade ainda sobrarão abarrotando o mercado, em constante ameaça aos fabricantes de aparelhos, devendo até surgir a tendência de se transformarem bombardeiros em aviões de transporte, apesar de não ser econômica a providência. Além de tudo, um aeroplano nunca se gasta completamente: as asas, a fuselagem e a hélice duram quase indefinidamente; os motores podem ser reformados ou substituídos.

Depois da última guerra, havia tantos motores Liberty à venda por baixo preço que foi difícil ao Exército conseguir recursos do Congresso para adquirir motores aperfeiçoados e mais eficientes. Durante anos, a própria indústria de aviões ficou marcando passo. Para que isto não se reproduza, seria de toda a conveniência que, depois da atual guerra, os aparelhos militares ficassem imobilizados, prontos para alguma emergência, mas afastados de quaisquer cogitações mercantis.

Nem todas as fábricas do Governo, especialmente construídas para a guerra, poderão continuar em funcionamento. Mas é preciso conservar a capacidade de produção exigida pelos imperativos da defesa nacional e, com muito maior relevância, assegurar a continuidade dos conhecimentos técnicos, tanto de gabinete como de bancada.

A técnica receberá possivelmente o bafejo da expansão da aviação civil. Ainda não foi encontrado o aparelho realmente satisfatório para o uso particular — o que desenvolvesse 250 km por hora, tivesse um alcance de 300 km, transportasse quatro passageiros, permitisse dobrar

as asas de modo a ser conduzido pelas estradas, entre a casa e o aeroporto — e fosse vendável por menos de 3.000 dólares. Os helicópteros ainda não pousarão nos quintais imediatamente após a terminação da guerra; serão provavelmente utilizados, a princípio, mais como ônibus aéreos do que como autos particulares aéreos. O aumento do número de pilotos, do de aeroportos e da eficiência dos motores e combustíveis será um incentivo para a rápida generalização do emprego dos aparelhos leves.

### *CABERÁ AOS NORTE-AMERICANOS O DOMÍNIO DOS ARES?*

Mais do que a qualquer outra nação, a guerra deu o domínio dos ares aos Estados Unidos. As centenas de milhares de norte-americanos que aprenderam navegação aérea, a multidão de aviadores para os quais uma viagem de ida e volta à Índia é acontecimento tão natural

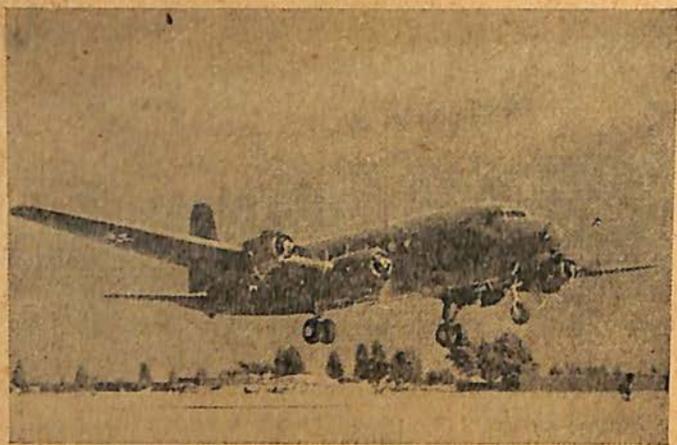


Fig. 6 — O Douglas C-54 é um aparelho que inspira confiança, maior do que duas vezes o conhecido DC-13, desenvolve uma velocidade de 320 quilômetros por hora, transporta 40 passageiros e tem uma autonomia de vôo de 2.400 quilômetros.

como uma excursão de fim de semana e que contemplaram do alto oceanos e continentes em desfile, sentindo a terra diminuir de tamanho — nenhum dêles há de querer abrir mão desse patrimônio aéreo, com grande sacrifício conquistado. E' que tal patrimônio encerra entusiasmo e glória, oferece perspectivas de abastança e proporciona vasto campo para novos êxitos. Parece até, as vezes, que, nos ares, não há lugar para mais ninguém, a não ser para os norte-americanos.

Mas os Estados Unidos, conquanto se tenham tornado a maior po-

tência aérea do mundo, não possuem a preempção do elemento gasoso. Não lhes é possível serem os senhores de todos os aviões, das bases e do comércio, nem podem esperar ter permissão para sobrevoar terras alheias, sem que outros possam, também, sobrevoar as suas. Até o momento presente, todas as negociações estão calcadas na preferência generalizada pelo céu aberto, mas fortemente entravadas pelo apêgo à noção do céu fechado. Já é tempo de admitir abertamente que só uma política semelhante a do céu aberto é a que mais convém a todos, como a única capaz de desenvolver o intercâmbio aéreo internacional.

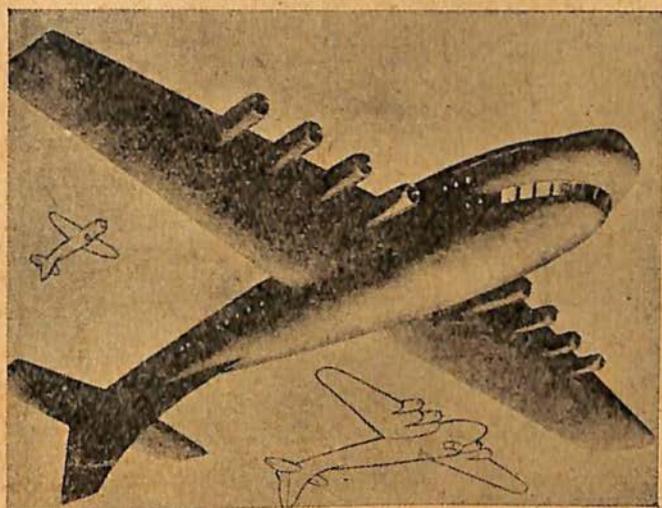


Fig. 7 — A BARCA VOADORA de Henry Kaiser, comparada com um Bombardeiro e um avião de combate — já está sendo construída, devendo aparecer em 1945.

Os ríspidos senadores que regressaram recentemente de uma excursão mundial, deplorando que os Estados Unidos nada fizessem para conservar a propriedade ou o contrôlo das bases que haviam construído por toda parte, estão ao mesmo tempo com a razão e sem ela. Com a razão, porque não encontraram, claramente definida, uma política de garantia para aquelas bases. Sem razão, por pensarem que a construção das mesmas devesse dar aos Estados Unidos o direito de usá-las para todo o sempre. Ficamos, sim, moralmente autorizados a utilizá-las dentro de certos limites. Mas o direito de comerciar por intermédio delas, ou de incluí-las, como elos, em uma cadeia de contôrno mundial constituída de aeroportos, é um direito que resultará de acôrds recíprocos mais amplos.

Muito cômodo e seguro é pisar com firmeza o solo e emitir conceitos arrojados sôbre o domínio dos ares no após guerra. Os entendidos no assunto podem estar de acôrdo no que se refere aos tipos de aviões, ao número provável de passageiros e às características, tomadas em comparação, dos outros meios de transporte. Para o período inicial, isto parece suficiente. Mas o mundo precisa conceber quão pequena ainda foi nesta guerra a demonstração do terrível efeito de que é capaz o poderio aéreo, quando pequenos e rídiculos nossos atuais aparelhos parecerão aos olhos da história, ao serem comparados com os que virão a dominar no futuro a navegação aérea. Contudo, é animadora a situação



Fig. 8 — A ASA VOADORA — Planejada para quando houver necessidade de aparelhos cinco vezes maiores que os atuais clippers — O modelo, em miniatura, jô foi submetido a experiência de vôo.

presente, em que grande se mostra a afluência de candidatos à carreira aeronáutica, cuja importância parece estar, porisso, no consenso geral. Poderão êles forçar os dirigentes das nações a cuidarem do problema com tenacidade, ou, pelo menos, induzir os líderes norte-americanos a formularem uma política concreta, antes de a magna questão se diluir em um debate estéril de palavras convencionais ou num programa de meros paliativos.

### OS TIPOS DE APARELHOS

Provavelmente, os aparelhos que voarem através da estratosfera dos céus do futuro serão verdadeiros gigantes aeronáuticos, sem fuselagem, só com asas, acionados por propulsão pirotécnica (foguetes), ao invés de hélices. Mas, imediatamente após a guerra, ainda domi-

narão os ares os aparelhos que hoje conhecemos, com motores e asas nos lugares habituais e guardando proporções que nos parecem as mais adequadas.

O avião que desde já parece estar destinado a se tornar o transporte preferido no imediato após guerra é o Douglas C-54 (fig 6), modificação aperfeiçoada do DC-4. Nenhum outro aparelho de grande porte, completamente experimentado, atualmente em fabricação, pode com êxito competir. Douglas possui uma fábrica exclusivamente para sua produção. Depois da guerra, o C-54 encontrar-se-á muito à frente dos seus congêneres, no campo das realizações aviatórias.

Apenas um outro avião de transporte, experimentado e em fabricação, existe atualmente: é o Curtiss-Wright C-46, bi-motor e menor do que o C-54, possuindo menor velocidade e autonomia de vôo. Acha-se em experiências o Lockheed Constellation, ultra-rápido, próprio para grandes altitudes, parecendo o mais naturalmente indicado para os longos vôos diretos.

As mudanças verdadeiramente revolucionárias operadas no equipamento aéreo nada têm a ver com o tamanho ou a forma dos aviões, mas com dois dispositivos destinados a sobrepujar o seu maior inimigo: o mau tempo. Um deles evitará a formação de gelo nas asas e na cauda, fazendo circular os gases aquecidos da descarga do motor pelo interior daquelas partes do aparelho. Outro é o *radar*. Com tais aperfeiçoamentos na técnica, os aviões poderão voar em todas as estações e enfrentar as intempéries. Apenas continuarão a existir inconvenientes meteóricos de menor extensão: tempestades violentas, rajadas repentinas de vento forte, etc.

### APARELHOS COM QUE SE SONHAM

Toda empresa de aviões de grande porte projeta possuir outros ainda maiores e mais rápidos. A grandiosidade desses projetos e o grau de possibilidade de execução constituem segredos militares, mas pode-se afirmar que deixarão em situação ridícula os atuais Douglas C-54 e Lockheed Constellation. Henry Kaiser está construindo uma *barca voadora*, de 180 toneladas (fig. 7). A *asa voadora* (fig. 8), para futuro ainda remoto, poderá torna-se um avião comercial muito útil quando houver necessidade de aparelhos cujo peso oscile pela ordem de 200 toneladas.