

As forças aéreas de cooperação com o exército

O comando de apoio aéreo

Este artigo é de autoria do Coronel Walfrid H. Hard, das Forças Aéreas Americanas e instrutor da Escola de Estado Maior.
(Military Review de Julho de 1943)

Tradução do Ten. Cel. ARMANDO VASCONCELLOS

O presente artigo tem em vista divulgar as idéas gerais para o estabelecimento do Comando da Aviação de Apoio e qual o metodo de trabalho empregado para executar o apoio das tropas terrestres. Estas operações podem adaptar-se ao quadro esquemático de um Exército e, conseqüentemente, variar com a situação; portanto, o sistema de controle da aviação de apoio deve ser suficientemente amplo e flexível para poder tomar a sua conta alguma ou todas as situações em que tenha que intervir.

Neste quadro de trabalho ha inumeros aspétos a serem considerados.

A 1.^a questão consiste em que a *Aviação de Apoio às Forças Terrestres* deve ser constituída sob as ordens do Comando do Apoio Aéreo que ordinariamente constitue uma parte das Forças Aéreas. Esta parte das Forças Aéreas é organizada, equipada e especialmente treinada para executar especialmente esta espécie de apoio.

O Manual de Campanha 31-35 prescreve que um Comando de Apoio Aéreo trabalha para um Exército. Esta prescrição no entanto, não deve ser tomada rigorosamente ao pé da letra

porque pode ocorrer que não seja necessário nem desejável atribuir um Comando de Apoio Aéreo para cada Exército.

Em alguns dos teatros de operações, as Forças Terrestres podem ser empenhadas unicamente na guarda de bases aéreas, enquanto as Forças Aéreas aplicam sua potência ofensiva no bombardeio estratégico. Em outros teatros, a ação pode desenvolver-se até que tudo possa concentrar-se no campo aéreo de operações e, neste caso, toda a Força Aérea deve ficar submetida ao Comando do Apoio Aéreo. Dentro de qualquer teatro aquelas condições poderão mudar com o evoluer da situação. Por exemplo — no Norte da Africa a principal tarefa consistiu inicialmente no apoio aéreo às forças terrestres. As forças aéreas podem ainda levar a cabo operações mais ou menos independentes, como por exemplo contra a Italia, antes da invasão começar. Desde esse momento o apoio das forças terrestres retomara de novo o 1.º plano das cogitações.

Quanto ao segundo aspecto, permito-me citar um parágrafo da circular n.º 37, de instrução do Departamento de Guerra, datado de 29 de Junho de 1942: “Ha aparentemente a impressão de que, a montagem eficiente do combate da aviação deverá ser normal para permitir apoiar certos tipos de forças terrestres. Esta proposição contraria os princípios básicos em que assenta a doutrina para o emprego da força aérea.

“A curta duração do ataque de um unico avião reclama grandes formações de aviação em massa para tornar seu poder de fogo mais eficiente contra um determinado objetivo. Isto é particularmente certo si o fogo tiver que ser sustentado durante um longo periodo de tempo. Esta condição necessita que o combate de aviação seja mantido sob um Controle Central afim de permitir o emprego em massa para cada situação considerada. Com esta organização é possível evitar a rigidez de uma equitativa distribuição do combate aéreo em proveito de um certo numero de unidades terrestres subordinadas.

“A montagn “normal” do apoio aéreo, portanto, não pode ser predeterminada. Cada caso dependerá necessáriamen-

“te de estimativas tanto sobre a montagem como sobre o numero util dos meios para conseguir o resultado esperado”.

Esta condicional serve para dissipar a impressão que alguns de vós possais ter colhido durante algumas das manobras passadas.

Não esqueçai de que nas manobras o fim é treinar e por isso nunca conseguimos fazer exatamente o que planejamos nas condições dos combates atuais. Os resultados têm sido aliás, satisfatórios, mas, no caso da aviação, as quantidades dos meios não têm sido suficientes, nem tão pouco tivemos Exércitos levados ao campo de manobra durante o corrente ano.

Não vos deveis deixar dominar pela impressão de que as unidades aéreas podem facilmente, para muitos principiantes, ser dominadas nos combates pelas outras unidades, terrestres e navais.

A idéia de que o campo da luta pode, a qualquer momento, ser atacado por várias divisões, é não apenas falsa, mas não poderá resistir a nenhuma prova lógica.

A divisão é uma força capaz de ocupar, durante certo tempo, apenas algumas milhas de terreno. Luta somente em terra firme e seus movimentos são extremamente lentos, quando comparados com o das unidades aéreas.

Isto não quer dizer porem, que uma divisão represente uma força insignificante, pelo contrário, é uma poderosa força, admiravelmente apta a certas operações.

A aviação não tem sido e não pode ser considerada como uma *arma de acompanhamento* das forças terrestres, por isso, arreii da mente a noção de que as operações aéreas devam começar pelo lançamento de bombas imediatamente a frente da nossa Infantaria. Conservar a aviação sempre pronta a atender os pedidos de cada comandante de batalhão ou de divisão não é uma boa norma para tornar efetivo o apoio aéreo. A designação de missões gerais constitue, desde muito, o melhor modo para assegurar o máximo de apoio.

O 3.º ponto consiste em que o apoio das Forças Terrestres deve ter logar na seguinte ordem:

- a) — conquista e conservação da superioridade aérea;
- b) — segurança da informação;
- c) — ataque aéreo.
- d) — transporte aéreo.

Uma completa desproporção na montagem dessas fases é frequentemente suscitada nas questões de apoio aéreo, realizada por meio de ataques contra as forças terrestres inimigas. É admissível que esta forma de apoio venha quasi no fim da prioridade estabelecida para os pedidos das forças terrestres. O reconhecimento aéreo e os ataques aéreos do inimigo somente devem ser iniciados para desmoralizar as tropas quando os que realizam estes ataques podem conduzi-los com liberdade, graças a um completo controle aéreo. Exemplos desta natureza ocorreram durante a batalha da França e se repetiram na Malasia. Dai a impressão que pôde ficar de falta de assistência por algum tempo, devido a desproporção dos danos causados.

Durante a batalha da França, o Exército Britânico sofreu mais pela falta de apoio no combate do que pela necessidade do apoio de bombardeios.

A única justificativa que posso apresentar para esta ocorrência é que aos combatentes britânicos devia ter sido dada a missão de apoiar o Exército ou de defender a Inglaterra, mas nunca simultaneamente ambas as tarefas. Se esta fosse a correta interpretação da situação, a decisão teria sido evidentemente tomada para defender a Inglaterra porque, durante as semanas subsequentes, a batalha da França estaria certamente perdida ao passo que, em compensação, a batalha da Inglaterra corresponderia a salvaguarda de sua propria morada.

Durante qualquer engajamento será sempre afoito encarar a necessidade de se ter que ir "sobre a elevação". Certas informações só são uteis quando fornecidas pela aeronáutica, de modo que o reconhecimento será sempre pesado encargo para o próprio emprego dos meios uteis e, portanto, para assegurar um sucesso eventual. Estas duas necessidades de combater em

apoio e reconhecimento são complementares uma da outra. Assim é que o reconhecimento aéreo será efetivamente eficaz enquanto mantivermos a superioridade aérea, devendo diminuir seu rendimento à proporção que a superioridade diminua até provavelmente se tornar de todo nulo quando o inimigo consegue o controle do ar.

Os princípios interessantes que podemos aplicar na execução do apoio aéreo são pouco numerosos e facilmente assimiláveis. Eles podem ser enumerados como se segue:

- 1 — *A superioridade aérea local, obtida previamente, é essencial para tornar eficiente o apoio aéreo. Os aviões de combate inimigos em número suficiente podem tornar ineficazes os bombardeiros leves e infligir-lhes pesadas perdas.*
- 2 — *A aviação deverá ser empregada primeiramente em tarefas que não podem ser realizadas por outras armas. As aeronaves são mais vulneráveis e menos facilmente substituídas do que os outros meios. Os objetivos pois, devem ser suficientemente importantes para justificar a aceitação dos riscos a que ficarão sujeitas.*
- 3 — *Os ataques aéreos não se devem fazer dentro do alcance eficaz da artilharia, salvo em casos de emergência.*
- 4 — *A plena superioridade aérea será adquirida graças a flexibilidade, raio de ação e velocidade das aeronaves.*
- 5 — *As servidões das aeronaves devem ser bem compreendidas como também conhecidas, características, tanto favoráveis como desfavoráveis, de cada tipo utilizado afim de que possam realizar o máximo rendimento. Estas últimas são inúmeras para cada tipo ou modelo de modo que não podem ser completamente apreendidas a uma simples leitura de livros ou em conferências.*

Sómente com o trabalho, e o trabalho em cada modelo de aeroplano, se poderá saber empregá-lo.

Os modelos com azas baixas, por exemplo, não são de construção favorável para a observação dos objetivos

que não sejam facilmente identificados. Por que? Simplesmente porque a visão do piloto para baixo fica restrita. Assim poderíamos perguntar: "Por que não se constroe então um monoplane de aza alta?" A resposta não é difficil: é que normalmente são projetados modelos com dados incapazes de permitir a construção de um tipo suficientemente forte.

Em aditamento, diremos que todos os principios de guerra são tão bem applicados às forças aéreas como a qualquer outra especie de força, contanto que sejam applicados consoante as capacidades e servidões de cada tipo de força considerada. A liberdade de ação, que resulta do fato de que a aviação se desloca nas 3 dimensões, constitue o fundamento do poder aéreo. Este poder da aviação começou a ser compreendido exatamente agora e está sendo descrito de várias formas pelos comentaristas militares.

No Norte da Africa foi reconhecido que o maior tento para as operações havia de ser ganho com a superioridade aérea. Esse mesmo fator habilitou a Força Aérea Germânica a impelir para longe da Noruêga a mais poderosa frota do mundo.

Creta constitue um outro exemplo de afinidade com as forças navais podendo qualquer delas ser destruida ou repelida pela aviação.

A batalha de Midway fornece-nos até o presente um outro exemplo: mas por esta ocasião foram as forças navais inimigas que viram destruidas e postas fora de ação. Muitos casos parecidos se reproduziram nos combates do deserto ou nos bambuais da Nova Guiné, si bem que as características dessas operações difiram profundamente. Em todas estas operações as forças terrestres e navais receberam um forte apoio mas a massa deste apoio não foi executada na vizinhança imediata das forças apoiadas. Esse é o resultado do principio da *applicação da potencia no ponto decisivo* e não entra em con-

flito com o *princípio da concentração* segundo o qual toda a massa dos meios utilizáveis deve ser dirigida sobre o objetivo mais importante. O princípio da concentração sobre o *objetivo* aplica-se a cada unidade e a todos os meios sob controle do comando daquela unidade. Assim se um comando de apoio aéreo apoia um Exército, devemos admitir que o comando dêsse Exército deve poder dirigir a utilização racional de seu poder aéreo sobre o mais importante objetivo de acordo com as capacidades de sua força aérea. Isto é possível, porque com a velocidade, flexibilidade e mobilidade da aviação o comandante do Exército poderá aplicar rapidamente todo o seu poder aéreo sobre qualquer parte da frente. Seria, ao mesmo tempo, desarrazoado e errado mesmo acreditar que as frações desta poderosa força desenvolvida tivessem que ser distribuídas entre os comandos subordinados.

Por ocasião da campanha alemã na França, em maio de 1940, e desde então periodicamente, algum poder sobrenatural foi atribuído as F. A. alemães. Essa lenga-lenga surgiu em torno do *infalível* apoio aéreo devido aos comandos subordinados, o qual se exercia no espaço de menos de 10 minutos. Eles pareciam estar em toda parte e em todos os momentos.

Outros atribuem os sucessos alemães ao que vagamente se chamou de "unidade de comando". Essa noção é tão remota quanto o corpo aéreo a que pertence, apareceu "sorratamente nos livros" mas os sucessos foram primordialmente devidos às vantagens aéreas e às operações combinadas.

As forças aliadas porém, demonstraram sua habilidade em planejar e executar as operações tão perfeitamente como seus adversários, no E. da África e nas Ilhas Salomão. Estas forças foram detidas não por falta de cooperação ou "unidade de comando", mas, a meu modo de ver, em algumas operações, foi a circunstância de que as forças terrestres foram comandadas por comandantes terrestres, as forças navais por comandantes

navais e as forças aéreas por comandos aéreos. E' que a unidade de ação é facilmente obtida desde que a superioridade aérea tenha sido conquistada pelo combate ou adquirida.

Se tudo que dissemos é verdadeiro, põe-se uma nova questão: "Como então se poderá obter o apoio aéreo?" A resposta é muito simples e fácil. Em concordância com o Departamento da Guerra seria conveniente passar algumas unidades de aviação à disposição do comando do teatro de operações, afim de que possa empregar sua aviação na conquista da superioridade aérea e da informação antes de tudo. Enquanto realizam essa tarefa, o apoio útil ao *comando tático* terrestre ficará provavelmente muito limitado. De chofre, pode acontecer que parte ou tôda a aviação seja solicitada a apoiar uma determinada unidade do teatro de operações tal como um Exército — o que impõe que o próprio ar disponha da autoridade de um comando tático. Dest'arte, teremos um comandante tático terrestre e outro aéreo, os quais, assistidos pelos necessários oficiais de E. M., devem combinar uma linha de conduta para tôda a força em combinação. De sua decisão conjunta decorrerá um plano de operações para as forças terrestres e outro para as forças aéreas. E' óbvio que, desde que o ar neste caso deva ser reservado ao apoio, o plano de manobra aéreo deve basear-se nessa condição e condicionar sua adaptação ao plano de sua força terrestre. O mais antigo comandante apoiado deve assumir inteira responsabilidade sôbre a conduta das operações e deve ter plena iniciativa e sua decisão, sôbre se certo apoio deve ou não ser prestado, deve ser definitiva.

Um plano de manobra aéreo não é mais difícil de ser formulado do que um plano terrestre — conseqüentemente, podeis ter um plano terrestre assim concebido: "atacar em tal e qual tempo, com tal força para, tendo em vista envolver um flanco, atingir determinado objetivo". O plano aéreo para apoiar semelhante operação poderia ter em vista conquistar a vantagem aérea, obter a informação concentrando os ataques aéreos e, talvez ainda realizar o transporte ou suprimento das tropas em alguma zona, afim de apoiar seu ataque principal.

Naturalmente pode ocorrer que tropas dispostas em outras partes da frente, tenham que partir com a mínima montagem de apoio aéreo e quiçá sem nenhum auxílio desse gênero. Por isso, um plano de manobra da aviação de apoio necessita saber alguma coisa a respeito da natureza das forças inimigas, sua situação geral, sua possível atuação e, o que é mais importante, compreender a operação de nossas próprias forças, interessando também a natureza da ação e o provável momento de sua ocorrência. Um plano previamente concebido e coordenado trará sempre os melhores resultados porque então as unidades aéreas poderão estar perfeitamente preparadas. A informação é necessária; se não for suficiente, deve ser completada antes de se lançar à ação para poder empreendê-la em boas condições de êxito.

O comando das esquadrilhas de apoio aéreo ficam encarregados de fornecer o equipamento e o pessoal necessário para atuar junto aos Contrôles de Apoio Aéreo, bem como às Frações de Apoio Aéreo.

Um *Contrôle de Apoio Aéreo* é constituído por uma unidade ou destacamento aéreo que é enviado para o quartel general da unidade apoiada e pode exercer três funções:

1 — Controlar as operações da aviação de apoio;

2 — Exercer as atribuições de conselheiro técnico do comando apoiado tanto sobre as possibilidades como sobre o emprêgo da aviação;

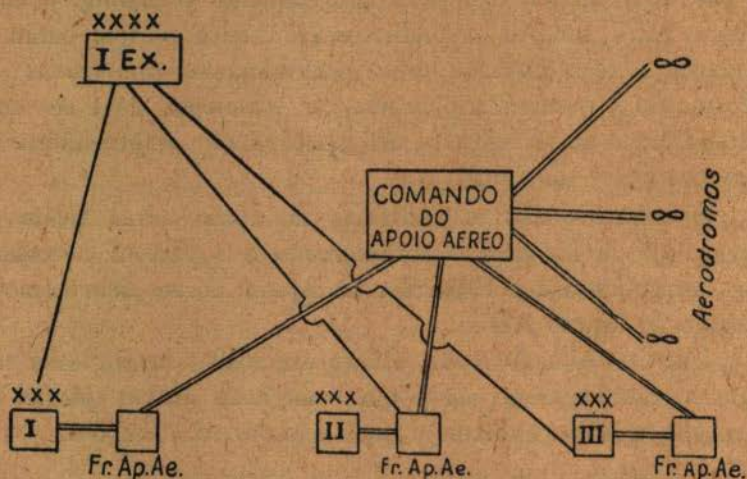
3 — Manter-se em ligação com outras unidades aéreas.

Estas podem ser unidades de bombardeio, de observação, o comando de bombardeio, o comando da aviação de combate ou outra qualquer força aérea.

Uma *Fração de Apoio Aéreo* é uma unidade aérea grandemente móvel que é destacada pelo Comando de Apoio Aéreo para integrar os elementos da unidade apoiada. Sua principal tarefa consiste em transmitir diretamente a um *Contrôle de Apoio Aéreo* os pedidos de ataques aéreos apresentados pelos comandantes subordinados.

Como esquema de uma situação típica procuremos agora descrever as operações aéreas e as funções do Contrôlo de Apoio Aéreo e das Frações do Apoio Aéreo.

A fig. 1 mostra um Exército tipicamente organizado com três corpos de Exército. A corrente normal entre o Exército e os vários Corpos de Exército é indicada no esquema por uma linha singela. Agora examinaremos a disposição do Comando de Apoio Aéreo em apoio a este Exército.



A primeira coisa a fazer é instalar o Pôsto de Comando do Comando de Apoio Aéreo imediatamente junto ao PC. do Exército (justaposto). Preferiríamos, se possível, tê-los em salas contíguas ou muito próximas. Cada um destes PC. é constituído de várias pessoas e, ordinariamente, uma sala não seria bastante para fazer funcionar todos seus elementos — mas certamente os dois PC. se instalarão numa mesma localidade, isto é, na mesma cidade ou vila e tanto quanto possível, devem ficar isolados de qualquer outro. Se porém ficarem distanciados é necessário estabelecer vários meios de comunicações para assegurar a ligação entre os PC. interessados. O Comando de Apoio Aéreo recebe do Comandante do Exército diretivas, (instruções particulares) que o indicam ou orientam sôbre as condições da operação terrestre a ser apoiada.

O Comando de Apoio Aéreo, em consequência, terá que montar o plano para as operações aéreas. Afim de controlar a aviação junto ao PC. do Comando do Apoio Aéreo faz-se necessário instalar um Contrôlo de Apoio Aéreo que se destina a fazer executar o plano da aviação concebido, isto é, redige e expede as mensagens sob forma de ordens, de execução dêste Comando de Apoio Aéreo. O Contrôlo portanto incumbe-se de preparar tôdas as missões planejadas. Para as missões imprevisas teremos que confiar em alguém que possa descobrir e identificar tão cêdo quanto possível, os objetivos que possam prejudicar nossas operações. Aliás, as Frações de Apoio Aéreo são acionadas pelos elementos subordinados ao Exército em concordância com as Diretivas (Instruções particulares às F. Ae., entre nós) do Comandante do Ex. Em qualquer tempo, um Comando Subordinado necessitando de apoio aéreo deve transmitir seu pedido à primeira unidade de uma Fração de Apoio Aéreo que, a sua vez, o transmite diretamente ao Contrôlo de Apoio Aéreo. Ao transmitir estas mensagens, a Fração de Apoio Aéreo passa a considerar como prioridade a execução do pedido que constitue a única função de que pode se encarregar além das constantes do plano. Obviamente esta Fração de Apoio Aéreo deve também concorrer para sugerir aos Comandantes Subordinados sôbre a maneira prática de localizar os objetivos, o tempo provável que carecerá para executar os ataques, etc., mas sua missão essencial consiste em transmitir os pedidos feitos pelos Comandos Subordinados. As transmissões entre o Contrôlo e as Frações de Apoio Aéreo são feitas diretamente e pelo rádio (linhas duplas indicadas na fig. 1).

As transmissões entre o Comando de Apoio Aéreo e os Aeródromos são estabelecidos e conservados pelo Batalhão de transmissões (de Aviação), que delas se encarrega normalmente.

Neste caso, o fio é o primeiro meio de comunicação, seguindo-se o rádio. Das ligações por fio, o teletipo é o método mais convenientemente empregado porque com êle podemos

fornecer despachos escritos e rapidamente; constitue-se assim no meio mais rápido e útil. As comunicações por fio, do Contrôlo de Apoio Aéreo para as Frações de Apoio Aéreo, são muito inseguras. Elas poderão ser estabelecidas durante uma situação de parada — mas durante as operações estabilizadas são duvidosas, motivo porque as Frações de Apoio Aéreo deverão instalar sempre todos os meios normais. Numa frente móvel seria impossível montar as comunicações por fio; somente o rádio poderia assegurar as transmissões entre as Frações de Apoio Aéreo e seu Contrôlo.

Nota-se aqui que centralizamos o contrôlo de modo que todos os meios de aviação poderão ser empregados sobre um flanco das forças, como facilmente poderão também aplicar-se sobre o outro.

Este contrôlo constitue um artifício muito importante pois que permite dirigir a aviação contra todos os objetivos qualquer que sejam as missões previstas no plano ou que venham a ser impostas depois de desencadeadas as operações. Cada Comandante de Apoio Aéreo estuda atualmente a reforma deste Contrôlo de Apoio Aéreo. Em alguns casos conviria que fôsse numeroso; em outros pode consistir em um simples par de oficiais com poucos auxiliares, mas em qualquer caso sua composição comporta os seguintes elementos:

Contrôlo de Apoio Aéreo

Secção de Transmissões . . .	{ fio rádio
Secção de Execução	{ representante do Comando terrestre representante do Comando aéreo
Secção de Operações	{ situação das esquadrilhas ordens de ataque e para transportes vias aéreas, etc.
Secção de Informações . . .	{ Mapa da situação Informações necessárias aos planos e ordens

- 1 — *A secção de comunicações* (transmissões) maneja os meios de transmissões entre o Contrôlo de Apoio e o Posto de Comando do Apoio Aéreo. Além disso, incumbem-se do serviço no centro de transmissões. Sua função, por conseguinte, consiste em receber e transmitir mensagens.

- 2 — *A secção de execução* (acceptance) é realmente o coração de todo o Contrôlo. É constituída de representantes dos Comandos terrestres e aéreo, como verdadeiro delegados podendo tomar decisões em seu nome. Isto se faz necessário não só para abreviar como para simplificar o processo de satisfação dos pedidos que possam ser encaminhados pelas unidades subordinadas. Cada representante do Comando interessado deve ter uma idéia perfeita, completa e apurada do quadro geral das operações e estar imbuído da idéia do Chefe. Para isso, aquele quadro deve ser conservado rigorosamente em dia. A função desta secção consiste simplesmente em aceitar ou rejeitar os pedidos dos elementos subordinados para a execução do apoio aéreo.

- 3 — *A secção de operações* organiza o *quadro da situação* em que é indicado o estado de eficiência de cada esquadrilha capaz de realizar o apoio. Esta secção expede as ordens, depois de seleccionar a unidade mais apta para executar a missão pedida. O objetivo e sua localização devem estar bem definidos. A carga de bombas, as rotas, e os objetivos, devem ser especificados nas ordens, inclusive outros dados, como o tempo limite de ataque e a possibilidade de seguramente ser estabelecida uma linha de bombas.

Esta secção também recomenda um objetivo secundário se já não estiver indicado no pedido.

sorte de uma potencia europeia. Inversamente, acenemos a qualquer potencia europeia com a possibilidade de entrega-las á sorte dos E. U.

Tornemos as bases uma ameaça potencial para qualquer nação.

Si os E. U., por exemplo, precisarem lutar ao largo de Fernando de Noronha, a sua Aviação poderá ir de salto em salto, sobre os campos comerciais concedidos, até á zona de operações, ao passo que a potencia europeia oponente terá de executar um grande salto de Dakar a Natal.

Facilitar, ao contrario, as bases, á potencia europeia, tornará um suicidio, para a frota americana, qualquer operação ao largo de Fernando de Noronha.

O nosso interesse está em ficarmos equidistantes de todos os partidos. Sob o ponto de vista brasileiro, a defesa das bases do Nordeste é mais um problema de forças aereas.

Para os partidos americano e europeu, a luta pela supremacia aérea, naquela estratégica região, *precederá* e não *seguirá* a ação naval.

Qualquer ação a empreender contra o Nordeste, vinha da Europa ou da Norte America, não virá em forma de uma anunciada e vagarosa força expedicionária, partida de Brest ou de Norfolk, mas na de uma ligeira ação de surpresa, vinda de Dakar ou de Porto Rico.

Começará pelo desembarque de forças especializadas, destinadas a tomar os nossos aerodromos, afim de possibilitar a citada supremacia aerea ou de forças de fuzileiros navais, embarcadas em navios rápidos.

Para nós, portanto, trata-se de armar as bases de modo que sejam capazes de impedir a conquista da supremacia aerea, ali, por outros povos.

Aviação, esquadra, forças mecanizadas ligeiras, em terra, apoiadas num sistema perfeito de comunicações.

Natal, particularmente, deve estar ligada, para o Sul, até Recife, pelo menos e para N. W. até Fortaleza, pontos complementares e que, nas mãos de um dos partidos, isolaria Natal.

Mantendo em nossas mãos o triangulo Natal-F. Noronha-Recife, isolamos toda a costa Leste da America do Sul da influencia americana e europeia.

Mantemos o trunfo em nossas mãos.

Indicar qual a repartição exata de forças para atingir esse fim seria avançar de mais. Porem, deduz-se facilmente que, em Natal e Fernando de Noronha, deve haver forte proporção de caça e bombardeio de longo raio de ação.

A' medida que vamos de Natal para Belem diminuem as necessidades de bombardeio e aumentam as de caça. Uma força naval de batalha está indicada para estacionar em torno de Natal, em que pese á deficiencia de ancoradouros. Em Belem e Fortaleza, forças ligeiras, com predominancia de meios defensivos.

De Recife até o Rio, ainda forças ligeiras, de escolta e patrulhamento.

Em terra, predominância de forças moto-mecanizadas apoiadas em boas comunicações.

O destino militar do Brasil, em termos de guerra moderna, é manter um forte agrupamento de forças aero-terrestre-navais no Nordeste e outro no Sul do país. No centro é fatal o aparecimento de um vácuo estrategico, a corrigir por um sistema completo de comunicações.

Com a repartição de forças acima ou com outra melhor, estremos em condições de equilibrar as ameaças latentes continentais ou extra-continentais.

A discussão sobre o tipo de sociedade internacional a ser creada depois da guerra já começou. E é significativo o vêr-se propôr, sem cerimônias, nessas discussões, o desaparecimento de certos países, a criação de outros, a aglutinação de grupos de países, etc., tudo em beneficio do equilibrio de poder das grandes Nações. Portanto, devemos conhecer os nossos problemas e o papel que nos cabe no concerto das Nações, estudar as consequencias que as transformações mundiais trarão para nós

e principalmente saber o que queremos. E' o que procuramos esboçar neste artigo.

BIBLIOGRAFIA :

- America's strategy in world Politics, by Nicholas John Spykman.
- U. S. Foreign Policy, by Walter Lippmann.
- The coming battle of Germany, by William B. Ziff.
- You can't do business with Hitler, by Douglas Miller.
- Vitoria pela força aerea, de Alexandre de Sewersky.

**FASANELLO VENDERÁ
NATAL - 23 DE DEZEMBRO
5 MILHÕES
DE CRUZEIROS NOS CLASSICOS
AVENIDA, 110 - AVENIDA, 147**

ELETRODOS PARA SOLDA ELÉTRICA



MARCA REGISTRADA
RUA TEOFILO OTONI, 52

Tipo MARRON/BRANCO

Para: Construções, Consertos e Enchimentos
em ferro fundido

Fabricantes: HIME-COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO DE JANEIRO

Telefone 23-1741

possibilitava o seu confecionamento com a composição ferrea em movimento, a paciencia, a resignação e o bom humor da tropa não se alteravam. E' que os soldados sabiam que jamais os oficiais fariam suas refeições, embora estas já estivessem prontas no carro *restaurant*, sem que se encontrassem todas as praças alimentadas.

E era cheios de orgulho e de satisfação que, nas horas de lazer, eles se distraiam enchendo os ares, e deliciando os habitantes dos lugares em que passavam, com as palavras vibrantes e quentes da bela canção do Grupo "SENTINELA DA BAHIA" e com os sons de um samba ou de uma valsa que o conjunto musical improvisado executava, composições dos proprios soldados e em que eram exaltados os meritos do *Gemac* (como são conhecidos os Grupos) ou feito humorismo a qual-quer fato ocorrido na Unidade.

Era essa a distração predileta da tropa e os "cantores" sentiam-se altamente lisongeados quando eram chamados á presença dos Officiais para uma ligeira exhibição...

2 — como um *psicólogo*, estudar minuciosamente o caracter, as aptidões, o temperamento de cada um daqueles que estão sob suas ordens, afim de distribuir-lhes convenientemente as missões, explorando-lhes as qualidades pessoais, para obtenção de melhor rendimento no serviço.

Quantas vezes o incentivo habil á vaidade do subordinado — pois isso é humano — produz um maravilhoso resultado, jamais alcançado em condições diferentes.

E' do seu *tato* em avaliar as situações surgidas e resolvê-las no momento preciso, com energia e de forma a não provocar melindres, que ele conseguirá manter em harmonia, perfeitamente coesas produzindo o maximo em proveito do conjunto, tantas individualidades dispares.

3 — Imprimir a mais absoluta *justiça* no julgamento dos atos de seus subordinados.

Nada revolta mais uma pessoa e a predispõe ao desanimo e á resistência passiva — o mais pernicioso inimigo da boa

marcha do serviço — do que uma decisão ou punição injustas. O chefe necessita analisar a infração, qualquer que seja o faltoso, com serenidade e isenção de animo, evitando julgamentos preconcebidos porém obedecendo a uma norma pre-estabelecida, dentro dos preceitos e principios regulamentares.

Todo aquele que, tendo cometido determinada falta pela qual é punido, tem a certeza de que nenhum outro, em semelhante situação, deixará de sofrer idêntico castigo, não sendo ele, assim, o “bode expiatorio”, conforma-se com a aplicação da pena.

O rigôr na manutenção da disciplina não caracteriza o comandante “mão” na critica que lhe faz o subordinado. Ele pode ser *rigoroso* e ao mesmo tempo *bondoso*, embora pareça isso um paradoxo. Rigôr na repressão ás faltas, bondade para fazer certas concessões áqueles que as merecem.

A aplicação justa das *punições* e das *recompensas*, constitue um dos fatores preponderantes com que um comandante conta para conservar alto e constante o grau de disciplina de sua Unidade.

4 — exigir que, durante as horas fixadas nos “quadros de trabalho”, todos estejam em atividade, tanto os que se dedicam á instrução, como os que se entregam ao serviço burocratico. O tempo empregado em ociosidade, além de prejudicar o resultado que se tem em vista obter, findo cada periodo, permite tambem ás praças, divagações prejudiciais á disciplina, que podem leva-las á pratica de atos desaconselháveis ou mesmo condenáveis e que seriam perfeitamente evitados si estivessem elas entregues aos seus afazeres militares. Para isso, uma assidua fiscalização por parte de cada chefe hierarquico se torna necessária. Ao comando compete, em casos especiais em que os trabalhos estão suspensos, encontrar habilmente um meio de trazer presa a atenção dos subordinados, seja promovendo competições esportivas em que todos os elementos da Unidade se engajem, seja efetuando certas revistas em forma de confronto entre as sub-unidades, seja ainda por meio de preleções

atraentes, diversões, etc., de maneira, porém, que nunca estejam os subordinados *sem ter o que fazer*.

5 — manter assíduo contacto com os subordinados.

Nada auxilia mais um comandante a ter *força moral*, *prestigio*, a ganhar a confiança e a simpatia de seus homens e a contar com o respeito e com a dedicação de seus oficiais e de seus soldados, do que um estreito contacto com os mesmos.

O comandante que conhece uma praça pelo seu numero ou nome, que lhe fala, que lhe faz perguntas, “sôbe 90 por cento no seu conceito” . . .

Engana-se redondamente todo aquele que julga obter maior disciplina e ter mais força moral, *deixando-se vêr poucas vezes de perto*.

O que acontece em tais casos é haver *receio* e *timidez* por parte do subordinado ao enfrentar o superior, nunca, porém um *respeito consciente*.

6 — ter habitualmente *bom humor* e ser *paciente* com certos individuos que, devido a atrazo intelectual ou fisico, nem sempre executam, com a esperada perfição, determinada tarefa.

E' sabido que a “atmosfera”, no quartél é, geralmente, reflexo do estado de animo do comandante. Si este está irascivel, nervoso, impaciente, transmite aos demais perturbação semelhante e o ambiente se torna intoleravel. Ao contrario, o seu bom humor permite a todos o trabalho sem sobresaltos, havendo, assim, maior rendimento no serviço.

Com relação aos tipos atrazados, podemos ainda trazer, como exemplo, o soldado OZORIO, do 4.º G.M.A. C. a que já nos referimos linhas atrás. Tendo um pequeno defeito em uma das espaduas e o sistema nervoso facilmente excitavel, esse soldado era incapaz de andar de passo certo, de oscilar o braço esquerdo e de cantar, ao mesmo tempo que marchava. A menor correção que lhe fosse feita, perturbava-o mais ainda e fazia peiorar a situação. Durante 4 meses, foi preciso que mo-

nitores e instrutores se dedicassem a um trabalho quotidiano de paciência, de estímulo e de sugestão, para conseguirem que ele tivesse confiança em si e se compenetrasse de que podia fazer como os outros. Não foi tempo perdido, pois, findo aquele prazo, enfileirava-se o Ozorio entre os 3 melhores atletas da Unidade.

7 — saber *decidir* rapidamente e ter *noção de responsabilidade*.

Nenhum chefe indeciso, tímido ou receioso de assumir a responsabilidade por um determinado ato, pode ter moral sobre os subordinados. A disciplina enfraquece quando é sentido “que não ha homem no leme” como se diz vulgarmente. Em contraposição, si o superior decidir sem hesitação e sem receio das consequencias que possam advir de seu ato, produzirá sobre o subordinado uma profunda impressão, conquistar-lhe-á a admiração e infundir-lhe-á mais confiança.

8 — saber crear o *amôr á Unidade*.

E’ esta uma virtude militar que nem sempre é bem compreendida. E’, no entretanto, um fator ponderavel, quando bem explorado, para a obtenção da disciplina no corpo.

Têr amôr á Unidade, não é esconder as faltas cometidas pelos seus elementos, não é deixar de puni-los, não é *fazer farol* e enganar os escalões superiores, ostentando um gráu de instrução ou uma perfeição de administração que o corpo está longe de possuir.

Ter amôr á unidade é dedicar-se a ela inteiramente, cuidando com esmero de sua instrução, de sua disciplina.

E’ ser inflexivel na repressão a faltas que possam reflectir sobre a coletividade, como sóem ser aquelas que são cometidas no exterior, fóra do quartél, isto é, embriaguez, desordens, roubos, indisciplina e falta de correção nos uniformes (gola aberta e tunica desabotoada, boné, gorro e capacete no alto da cabeça ou caídos para a frente e para os lados como capadocios, etc.).

E' desejar sempre que a unidade se destaque das demais pelo seu garbo, pela sua correção, pelo seu alto gráo de instrução, evidenciados nos exames e nas demonstrações, pela pres-teza em atender ás ordens emanadas das autoridades superiores.

Ter amôr á unidade, é estimular por todas as fórmãs os seus subordinados, elevar-lhes ao máximo o moral, defendendo-os desassombradamente, sem permitir jamais que sejam eles menospresados, caluniados, humilhados, ofendidos em seus brios e relegados a plano inferior no meio civil.

E' procurar falar seguidamente aos soldados, mostrando-lhes o caminho do dever, o procedimento que necessitam ter para honrar e dignificar a *sua unidade*, elevando-a no conceito dos chefes, no dos camaradas e no do povo, enfim. Quantas vezes uma preleção bem conduzida ou uma lição de moral feita em momento oportuno, têm mais influência sobre certos individuos do que mesmo um severo castigo e conseguem até a regeneração de elementos transviados e contumazes na pratica de atos delituosos.

A educação moral orientada dessa fórmula, permite serem alcançados resultados surpreendentes e facilita ao chefe "ter os soldados na mão", prontos para segui-lo cegamente, a qualquer momento, em defesa da Pátria.

Lembramo-nos, a proposito, de uma praça do já citado 4.º G. M. A. C. e que se distinguira pela *constancia* de seu número e de seu nome na 4.ª parte do Boletim da unidade, entre os punidos disciplinarmente.

Viajava essa praça, juntamente com outras, em um bonde, na Bahia. Nesse mesmo veiculo ia tambem uma pessoa amiga do comandante e desconhecida dos soldados. Algum, dentre estes, convidou a praça em questão para qualquer ato que implicava em transgressões disciplinar e desrespeito a ordens reiteradas do comando. Com agradavel surpresa, aquela pessoa, que prestava a maxima atenção á conversa dos soldados, ouviu da praça citada a seguinte declaração:

— Não, não farei tal coisa, porque o nosso comandante *não merece que se faça isso com ele !...*

Dias antes, o comandante, reunido o Grupo, tornára publico um fato altamente desabonador para o nome da unidade, si confirmado — um civil dirigira-se ao Cmt. da Região denunciando os soldados do Grupo como depredadores da economia particular e quiçá da nacional, por terem assaltado um coqueiral de sua propriedade, desrespeitando os moradores.

Inquerito immediato havia sido aberto e ficára provado ser infundada e malévola a attitude do paisano autor do telegrama.

Em consequência, apesar de sua situação social, fôra ele convenientemente castigado. Tivera de passar pela humilhação de retratar-se, junto ao General, pelas infamias assacadas contra a tropa e de pedir aos soldados desculpas pelo que deles disséra, mal informado, “leviana e impensadamente”, segundo suas palavras textuais.

A oportunidade fôra tambem aproveitada para ser frisado ás praças que lá estavam em defesa da costa e da população da Bahia contra possiveis inimigos e que lhes competia não cometer atos semelhantes aos que seriam praticados por quem tinham ido combater; que do seu procedimento, da sua correção, dependia a simpatia que lhes consagraria o povo e o conceito que a unidade haveria de gozar perante os superiores e perante as autoridades civis; que qualquer elemento da unidade que cometesse faltas de tal natureza seria indigno de continuar pertencendo a ela e de ombrear com os demais.

9 — ter *attitude militar* e exigi-la de seus subordinados.

Não se comprehende um militar sem a característica propria do mesmo — a attitude. Aquele que veste uma farda, deve esforçar-se por se tornar diferente dos que não têm essa honra. Para isso não é necessário ser arrogante, insolente. E’ sufficiente que guarde uma linha de conduta irrepreensivel, que tenha garbo e que não se esqueça, nas suas relações com os superiores ou subordinados, de praticar rigorosamente os preceitos regulamentares sobre continencias e sinais de respeito. Jamais

o militar deverá, por comodidade, falsa bondade e modestia ou por negligencia, dispensar dos seus subordinados as provas de respeito e de consideração a que tem direito e que os regulamentos prèscrevem.

Impedir que o corneteiro dê o sinal de comando, dispensar não só o cumprimento dos subordinados como que os mesmos se levantem á sua passagem ou quando a eles se dirige para falar, são procedimentos que concorrem, de maneira notável, para o enfraquecimento da disciplina do corpo e da autoridade do chefe. Este não deve abrir mão, absolutamente, de suas prerrogativas.

Deve, igualmente, dar aos subordinados todas as provas de consideração a que fazem jús, respondendo-lhes corretamente ás continencias, levantando-se para receber-lhes as apresentações e concedendo-lhes a atenção devida, quando vão á sua presença.

10 — possuir *valor profissional*.

E' esta, talvez, embora não o pareça, uma das mais importantes qualidades do chefe. E' ela que leva, insensivelmente, o subordinado a respeitá-lo, reconhecendo nele superioridade intelectual e cultura acurada. O superior que mostra ao subordinado conhecer, pelo menos tanto como ele, os assuntos pelo mesmo tratados, que assume, com proficiencia, a direção de uma instrução ou de um exercicio, que sabe fazer a critica sobre qualquer trabalho, apontando-lhe as falhas e indicando o meio de corrigi-las, conquista a admiração daqueles que comanda, bem como o seu respeito e obtêm deles uma *disciplina consciente*.

11 — demonstrar *valôr pessoal, coragem*.

Ninguem ignora que um comandante, isto é, um *conductor de homens*, conseguirá tanto mais destes, em qualquer situação, quanto maior for a fascinação que sobre os mesmos exercer e maior a confiança que tiverem eles nos seus dotes pessoais de coragem e de bravura.

Estas qualidades podem perfeitamente ser demonstradas nos períodos de paz. Ocasionalmente, ha, inumeras, para um chefe evidenciar seu destemôr, seu sangue frio, sua coragem pessoal, os quais ficarão profundamente gravados na memoria de seus subordinados.

.....

Com um chefe que saiba conduzir-se pela forma indicada, os subordinados darão fatalmente, quando preciso, as mais surpreendentes provas de heroismo e de combatividade, porque eles só esperam o momento de patentear o orgulho que sentem em tê-lo como comandante e de provar que os exemplos que dele receberam fôram de molde a não serem jamais esquecidos.

Seu entusiasmo, sua energia, seu valor, sua fibra, refletirão sobre toda a tropa, que o seguirá sem receio, qualquer que seja o perigo a que estiver exposta, porque ela sabe que tem a dirigi-la *um chefe* na verdadeira expressão da palavra, o qual a conduzirá sem dúvida ao sucesso, á vitória.

.....

Estamos em guerra.

Breve marcharemos para os campos de batalha. (*).

Meditem todos os militares que estão investidos das funções de comando, sobre as responsabilidades inerentes a esse cargo.

Façam um auto-exame. Ponham a mão. Deixem de lado vaidades pessoais e procurem corrigir-se de possíveis defeitos.

Lembrem-se que de seu tato, de sua competencia profissional, de seu tirocinio militar, da propriedade e do acerto de suas ordens, talvez mesmo o futuro do paiz e que a Pátria não lhes perdoará jamais o deslustre de sua honra e de sua dignidade nem o sacrificio de tantos de seus filhos, si oriundos de sua confiança que ela em nós deposita e façamos por elevar bem ao alto, junto ás Nações aliadas em luta contra o nazismo, o valôr do nosso soldado e o renome de nosso idolatrado BRASIL!

(*) — Este artigo foi escrito antes da partida da F.E.B. para a Europa.