

AS FÔRÇAS DE INTERVENÇÃO

— Major EDGARD O'BALLANCE (Revue Militaire D'Information, maio, 1964).

— Tradução do Major Rubens Mário Jobim —
— Oficial de Estado-Maior.

AS FÔRÇAS DE INTERVENÇÃO

Na maioria dos países, as fôrças armadas têm por única missão defender o território nacional. Certas potências, entretanto, assumem responsabilidades internacionais, e lhes é indispensável dispor de meios capazes de serem postos em ação fora da metrópole, às vezes

a distância considerável. É o caso, por exemplo, dos países membros da O.T.A.S.E. e do C.E.N.T.O.; o mesmo se aplica àqueles que concluíram acôrdos bilaterais de defesa com suas antigas colônias.

As unidades metropolitanas geralmente não são equipadas e treinadas para cumprir tal missão; de outra parte, não dispõem, permanentemente, de meios de transporte e do apoio logístico indispensável; não são, pois, capazes de intervir além-mar a curto prazo. Assim, pareceu necessário constituir fôrças especialmente treinadas e dotadas de

armas e meios de transporte apropriados. Estas fôrças — imediatamente disponíveis — que surgiram em certos países, são conhecidas pelo nome de “fôrças de intervenção”.

Esses países são, essencialmente, a França, a Grã-Bretanha e os Estados Unidos: todos os três têm, com efeito, compromissos que podem a qualquer momento levá-los a intervir em qualquer ponto do globo. As fôrças de intervenção que êles organizaram são muito diferentes, em sua concepção e estruturas, dos antigos corpos expedicionários, cujas missões não eram, como hoje, múltiplas e variadas.



Elas devem ser autônomas, móveis, mais ligeiras e mais leves, pois devem estar em condições de fazer face a não importa que eventualidade e que forma de guerra.

CARACTERÍSTICAS DE UMA FÔRÇA DE INTERVENÇÃO

— Princípios:

Para ser eficaz, uma fôrça de intervenção deve estar apta a agir imediatamente; aliás, é nisto que ela mais se distingue do corpo expedicionário tradicional. Com efeito, sua utilidade depende, sobretudo, da rapidez com que pode ser posta em ação nos teatros de operações eventuais.

Deve, conseqüentemente, ser muito móvel e dispor de meios aéreos e marítimos suficientes para transportar a grandes distâncias unidades importantes e seu equipamento. É-lhes necessário, enfim, poder bem executar toda missão que lhe fôr confiada: as unidades que a compõem devem, assim, estar perfeitamente treinadas e aptas a combater em países muito diversos por seu clima e configuração.

— Condições de eficiência:

Para poder cumprir os vários tipos de missões, uma fôrça de intervenção deve dispor de efetivos suficientes. A divisão parece ser a grande unidade ideal, na medida em que é capaz de destacar unidades de combate para diversos pontos do teatro de operações sem ficar, ela própria, perigosamente enfraquecida. Uma fôrça de intervenção deve, por outro lado, conter elementos de tôdas as armas, inclusive da aviação e, em certos casos, da marinha. Sua composição terrestre deve incluir unidades de infantaria, blindados, artilharia e engenharia. Em outras palavras, é preciso que goze de uma autonomia suficiente para poder atacar e defender-se com seus próprios meios, sem ser obrigada a apelar à ajuda externa. Particularmente, é indispensável que a fôrça de intervenção disponha de seus próprios meios de transporte, quer sejam aviões, veículos terrestres ou navios.

Enfim, as unidades que fazem parte de uma fôrça de intervenção devem ser submetidas a um treinamento especial. Devem não somente ser bem preparadas para conflitos do tipo "nuclear" ou "convencional", mas igualmente serem adestradas nas táticas da guerrilha e da subversão. Para as intervenções de além-mar, elementos de pára-quedistas, de comandos e de fuzileiros navais são indispensáveis.

— Problemas de organização:

A mobilização de uma fôrça de intervenção apta a vários tipos de missões, não é feita sem graves problemas. Em primeiro lugar, esse gênero de fôrça custa muito caro, pois deve poder dispor dos melhores materiais, isto é, os mais modernos e os mais bem conservados. Ora, os orçamentos militares não são ilimitados, e os créditos neces-

sários à organização de uma força de intervenção não podem ser obtidos senão fazendo cortes em outros itens. A solução ideal consistiria, evidentemente, em aumentar o volume global do orçamento militar, mas eis aí uma medida que não pode ser adotada sem grandes obstáculos.

Um outro problema, aliás pouco sensível à opinião pública, é o da cooperação inter-armas. Com efeito, como uma força de intervenção deve compreender elementos de todas as forças armadas, é necessário que estas colaborem estreitamente e sem reticências. Ora, é preciso admitir que, atualmente, tal entendimento, não obstante indispensável, nem sempre é perfeitamente realizado.

Ainda é preciso que, uma vez obtido o acerto de pontos de vista entre o exército, a aviação e a marinha, os comandos aceitem cooperar plenamente: com efeito, como uma força de intervenção não pode ser mobilizada senão com homens e material pertencentes às três forças armadas, acontece com frequência que estas se esforçam por não se separarem senão de seus elementos menos indispensáveis, isto é, menos utilizáveis. Esta atitude é, evidentemente, muito perigosa, porque arrisca retirar da força de intervenção quase toda sua eficiência.

O último problema é o do apoio logístico à força de intervenção. Ele aparece principalmente logo que essa força é chamada a operar além-mar, a uma distância muito grande de sua base de partida. Mesmo que os elementos de intervenção contem só com efetivos reduzidos, o custo de funcionamento pode então se tornar enorme, desproporcionado, em todo caso, com a importância das unidades engajadas.

AS REALIZAÇÕES ATUAIS

— A força de intervenção britânica:

Potência marítima, tendo tradicionalmente importantes responsabilidades no além-mar, a Grã-Bretanha engajou-se em um certo número de conflitos coloniais no curso deste século. Quando o mar era o único meio de comunicação com suas diferentes possessões, consistia a política britânica em manter forças na proximidade de bases navais situadas em posição estratégica. A era da aviação levou-a progressivamente a modificar esta doutrina e a constituir uma verdadeira força de intervenção em território nacional.

Essa força, conhecida sob o nome de "Reserva estratégica do Reino Unido", não dispõe de efetivos consideráveis. A Grã-Bretanha continua, com efeito, a manter unidades nas proximidades das eventuais zonas de tensão: é o caso de Hong-Kong e Singapura. Além disso, a maior parte dos meios está atualmente engajada no Oriente Médio e no Extremo Oriente. Por fim, uma parte importante das forças armadas da Grã-Bretanha constitui o exército britânico do Reno (B.A.O.R.), que não é uma verdadeira força de intervenção, mas antes um "corpo expedicionário" do tipo tradicional.

A Grã-Bretanha propôs-se, como objetivo, elevar os efetivos de sua força de intervenção a três divisões, dotadas de apoio aéreo e dos serviços indispensáveis: não lhe foi possível, de fato, ultrapassar o nível de uma divisão.

A situação agravou-se devido às responsabilidades britânicas no além-mar, que longe de diminuir, como estava previsto, tendem a crescer; as recentes perturbações de Borneo, de Chipre, são um exemplo. Por outro lado, a Grã-Bretanha enfrenta sérias dificuldades no recrutar voluntários em número suficiente para seu exército, e os efetivos de sua força de intervenção continuam fracos e dispersos. É conveniente precisar, no entanto, que poderiam ser reforçados, se a situação o exigisse, pelos elementos do "Exército Territorial" (Ever Readies).

A participação da "Real Força Aérea" na força de intervenção é muito importante, se bem que a "V Força" no momento atual perfeitamente integrada à O.T.A.N. não faça parte dela. A R.A.F. fornece às "Reservas estratégicas" não somente apoio aéreo em caças, mas também, e sobretudo, os meios indispensáveis para assegurar o transporte de suas unidades até seu teatro de operações. A aviação de transporte que pode ser posta à disposição das reservas estratégicas, compreende essencialmente aviões "Britannia" e "Comet". As possibilidades serão aumentadas com a aquisição de novos aparelhos com importante autonomia de voo: "Belfast" e "VC-10". Com efeito, está previsto que a força de intervenção britânica deve ser inteiramente aerotransportada, e mais de cem exercícios de transporte são efetuados por ano. É assim que várias vezes uma brigada completa foi transportada, com todo seu equipamento, da Grã-Bretanha à Tripolitânia. Em novembro de 1963, um batalhão de infantaria voou para a Austrália, ou seja, uma roçada de perto de 18.000 km. Em muitas ocasiões, enfim, certas unidades das reservas foram enviadas por avião ao Canadá, para aí efetuarem diversos exercícios de treinamento, em condições árticas.

Desde que a situação não exija intervenção da força britânica a curto prazo, seus elementos podem ser transportados pela "Marinha Real": com este objetivo, foi criada uma força anfíbia constituída de dois porta-aviões e de meios de desembarque, que ficam permanentemente à disposição das reservas estratégicas. É de assinalar que os "comandos" da marinha, que dependem da "Marinha Real", não fazem parte da força de intervenção, embora sejam com frequência chamados a cumprir missões similares.

— A força de intervenção americana:

A necessidade de dispor de uma força de intervenção só recentemente se impôs aos Estados Unidos; foi preciso esperar que a doutrina da dissuasão nuclear absoluta fôsse abandonada em proveito da

estratégia da "resposta adequada". O núcleo dessa força de intervenção — que os americanos designam sob o nome de "strike command" (força de resposta imediata) — foi constituída em fins de 1961. Reagrupava, então, três divisões, dotadas de aviões de combate e de transporte. O "STRICOM" compreende atualmente oito divisões, bem como a "força aérea tática".

Atualmente, os Estados Unidos realizam, nesse campo, uma experiência original, que consiste em estocar previamente armas e material no estrangeiro, longe das bases de origem de suas forças de intervenção e na proximidade das eventuais zonas de tensão: divisões completas poderiam ser transportadas por avião até esses depósitos, a fim de intervir no prazo de algumas horas. Exercícios deste gênero devem se desenrolar proximamente no Extremo Oriente. Alguns tiveram lugar na Europa.

— A força de intervenção francesa:

Na França, uma parte das forças terrestres de intervenção é especializada, tendo em vista ações longínquas, no além-mar. A 11ª DI compreende elementos orgânicos divisionários e três brigadas: uma, destinada às operações anfíbias, está acantonada no Oeste. As duas outras, aerotransportadas, têm guarnição no Sudoeste.

— Conclusão:

Corpos expedicionários, numerosos e poderosos, não podem ser organizados, equipados e postos na zona de ação em vinte e quatro horas. Para responder em uma noite a um pedido repentino, para uma réplica imediata e vigorosa, mais vale criar uma força de intervenção mais ligeira, sempre em alerta: solução cara, é certo, e difícil. As aplicações práticas na África Oriental serão, sem dúvida alguma, cheias de ensinamentos, em particular quanto à interdependência das três forças armadas.

