

# FALANDO SÔBRE MOBILIDADE

Cap R/2 (de Jnt)

JAYME DA FRANÇA DORIA

*"Diria que o ritmo acelerado da tecnologia militar, que resultou em poder de destruição, pôs em relêvo a necessidade de maior mobilidade em tôda a estrutura do Exército" — Gen (USA) Maxwell D. Taylor.*

## 1. CONCEITUAÇÃO

A partir da II Guerra Mundial e, mais acentuadamente, com o conflito coreano, muito temos lido ou, pelo menos, ouvido falar sôbre **mobilidade**. Praticamente, não há escrito ou conversa sôbre operações militares que não traga à baila tal palavra, em tórno da qual tantas discussões se têm travado. O que é, porém, **mobilidade**? Que magia encerra seu significado? Que a faz estar em tanta evidência? Quais são suas implicações e importância na conduta das modernas operações militares? Será ela algo inteiramente nôvo, que a moderna tecnologia de nosso tempo veio proporcionar? **Mobilidade** é a qualidade daquilo que é móvel; é a facilidade com que alguma coisa se move. Isto em vernáculo... Em terminologia militar é algo mais, embora muito semelhante. É a capacidade que uma tropa tem de se deslocar de um para outro ponto da sua zona de ação, ou de uma para outra zona, rápida e eficientemente, isto é, sem perda de sua coesão e de seu poder de combate. Em outras palavras mais incisivas, é a capacidade que tem um Chefe de concentrar, no tempo e no espaço, mais meios de combate que o inimigo. E a habilidade de um Exército para cumprir adequadamente sua missão na guerra, depende de seu maior ou menor grau de mobilidade e poder de fogo. A guerra moderna, com os meios de destruição em massa, exigirá o máximo de mobilidade. **Mobilidade**, para que possamos fixar o inimigo por um determinado espaço de tempo, de modo a torná-lo alvo das nossas armas. **Mobilidade**, para que possamos obter o máximo de resultado no emprêgo dos nossos engenhos de destruição em massa (atômicos), penetrando velozmente, bem a fundo, nas áreas adversárias.

A **Mobilidade**, hoje em tanta evidência, não é, todavia, uma novidade. É tão velha como a própria guerra, embora sua importância atual tenha crescido e continue a crescer, à medida que se desenvolvem os

meios de destruição em massa, exigindo de um lado condições para uma rápida reunião de meios para atacar, e de outro, impondo uma capacidade muito maior de dispersão organizada para fugir aos efeitos de um impacto do inimigo. Em resumo, se dispusermos de meios para reunir e atacar, como para dispersar e sobreviver, então teremos a **mobilidade**. A história da guerra oferece exemplos numerosos de Chefes que desde os mais longínquos anos se esforçaram para ser mais rápidos que o inimigo, reconhecendo, consciente ou inconscientemente, o valor da **mobilidade** e procurando explorá-la. A inclusão do cavalo como elemento de guerra entre os povos da Antiguidade, pode ter sido, a princípio, um simples meio de melhor locomoção ou um elemento de choque. Em última análise, resultou em **mobilidade**. Também os carros dos Hititas, 1.600 anos AC, deram àquele povo não só um meio de choque, mas também a **mobilidade** para perseguir profundamente seus adversários derrotados. Que, senão, a **mobilidade** sàbiamente explorada, permitiu ao genial CAXIAS a ousada manobra de Piquiciri, cruzando o rio Paraguai duas vèzes e, transpondo o Chaco, cair célere sôbre a retaguarda do inimigo, invertendo, assim, a frente da luta? E ROMMEL, inigualável, lançando-se sôbre as posições inglêsas de El Alamein, na fase áurea de sua investida pelo deserto e em ousada manobra, lançando a massa disponível sôbre as retaguardas do adversário através do flanco direito, que êle tinha desguarnecido? Que outro fator, além da **mobilidade**, permitiu a arrancada fulminante do 19º CEx, rompendo das margens do Reno a 9 de maio de 1940 e já a 12 ultrapassando Sedan? Porventura não foi um alto poder de **mobilidade** que permitiu a arrancada do famoso III Ex do Gen Patton? As conquistas da moderna tecnologia deram à **mobilidade** mais realidade, tornaram-na mais fácil, reduziram a um mínimo possível o binômio espaço-tempo, ao mesmo tempo que incentivaram o conceito de "necessidade de maior mobilidade", como fórmula mais adequada à aplicação da potência combativa, num momento dado e no ponto onde se espera obter a decisão.

A **mobilidade** de nossos dias, face aos meios mecânicos que a tornam possível, impôs uma reformulação dos campos de batalha, embora mantendo intocáveis os princípios da guerra. Seja ela terrestre ou aérea, especialmente esta, deu à batalha, quando combinado com as operações terrestres convencionais, novas dimensões, eliminando ou contornando a influência negativa dos diversos fatores que tradicionalmente afetam o combate, sejam êles o tempo, os espaços ou os obstáculos geográficos. Aqui aventa-se como o melhor exemplo a guerra que ora se trava no Vietnã. É que os veículos, tanto aéreos quanto terrestres, permitindo o deslocamento rápido de qualquer poder combativo, veio, inclusive, complementar o aumento da maneabilidade, exigido pelo aumento da potência de fogo, sobretudo das armas nucleares. Conquanto seja absolutamente certo que a **mobilidade** terrestre exerce uma influência decisiva no final do combate (exploração do êxito), não podemos negar que a **mobilidade** aérea, por motivos óbvios, se coloca em plano de maior relevo, já que permite ao Chefe empregar agressivamente suas tropas

aerotransportadas, quer isoladamente, quer em conjunto com os elementos terrestres. E o envolvimento vertical sômente é possível porque as forças, face aos meios de **mobilidade** de que dispõem, podem realizar movimentos estratégicos pelo ar que terminam, invariavelmente, ou num assalto através do lançamento do ar (pára-quedistas), ou no transporte de unidades até um ponto de onde se lançam ao ataque para a conquista de grandes objetivos.

É a **mobilidade** responsável pelas grandes vantagens conferidas às unidades convencionais, como responsável ela é pelos inúmeros e retumbantes sucessos obtidos por outras inteiramente móveis. ROMMEL, na sua arrancada através da França durante a invasão deste país e, mais tarde, Patton, varando irreverentemente a Alemanha, são os mais notáveis exemplos do quanto pode a **mobilidade** terrestre, sãbiamente explorada. Não será sômente a ação mortífera dos engenhos nucleares, mas também das armas convencionais, cujo poder aumenta dia a dia, que porão em destaque na guerra futura a **mobilidade**. É que, lado a lado com a dispersão que se faz exigida, está, também, a necessidade sempre crescente de **fogo, ligação e movimento**.

"Stonewell" Jackson, em sua brilhante campanha de 1862, legou-nos um exemplo a seguir, com a rapidez da INFANTARIA Confederada. Lee, em várias de suas grandes campanhas, fez da **mobilidade** a chave de seus êxitos, pela extraordinária capacidade que revelou de reunir, no tempo oportuno, unidades largamente dispersas, empregando-as no momento exato e no ponto desejado. Com Napoleão, vamos encontrar as tropas francesas manobrando rapidamente, porque eram capazes de realizar grandes jornadas de marchas, muito melhor do que qualquer outro exército da época.

A **mobilidade**, porém, nos termos em que a temos em nossos dias, não é simples, fácil e sem problemas. Dir-se-á uma faca de dois gumes. Seu emprêgo judicioso exige, antes de mais nada, que os Chefes e Estados-Maiors sejam altamente capacitados para conceberem e darem forma a diretrizes rápidas, livres de ordens minuciosas e com processos e métodos que estimulem o espírito de iniciativa dos escalões executantes. Não quer dizer que o conceito "tropas sôbre rodas ou lagartas" restrinjam o seu uso. Pelo contrário. A **mobilidade** deve ser extensiva a tôdas as tropas, inclusive as de apoio logístico e, mui especialmente, às de Comunicações, pois a rapidez com que o combate será executado e com que as tropas se movimentarão na área de batalha, reduzirá de muito o tempo de que o Comando e seu Estado-Maior disporão para fazer face às evoluções dos acontecimentos. Quanto à logística, a guerra móvel, isto é, a **mobilidade**, trouxe para ela consideráveis problemas, de uma amplitude quase ilimitada. Lembremo-nos, mais uma vez, de Patton com seu III Exército! A rapidez dos movimentos e a profundidade decorrente deixam uma ameaça constante às instalações logísticas fixas. Não obstante, a **mobilidade** deve ser uma constante, não só dos Altos Chefes, mas de todos, qualquer que seja o escalão ou nível de comando,

e seu aperfeiçoamento é uma preocupação presente em quantos tenham a missão de dirigir homens na batalha, pois a técnica da **mobilidade** vem-se modificando com a mesma rapidez com que dos laboratórios e fábricas vão saindo novos equipamentos, exigindo de todos nós uma capacidade criadora que permita ao máximo a utilização de tôdas as inovações.

Podemos afirmar: a habilidade de um exército para a luta, está em função do maior ou menor grau de **mobilidade** que apresente seu potencial de combate. Este determinará as linhas de ação que o Chefe escolherá. Da maior ou menor compreensão de seus intrincados problemas, resultará o sucesso ou a falha no cumprimento da missão.

## 2. FUNDAMENTOS DA MOBILIDADE TERRESTRE

Ao moderno Chefe, não importa o escalão, se exigirão conhecimentos profundos sôbre os meios mecânicos de **mobilidade** terrestre de que poderá dispor em combate, abrangendo as seguintes áreas:

- disposição e quantidade
- capacidade e limitações
- técnica de contrôle
- exigências da manutenção

que os americanos chamam de "áreas essenciais para o máximo desenvolvimento da mobilidade terrestre" e que não podem ser desconhecidas ou abandonadas, se se quiser produzir um alto grau de **mobilidade**, em qualquer situação considerada.

a) **Disposição e quantidades** — devemos saber com a maior precisão que veículos estarão disponíveis para o cumprimento da missão recebida; quais são os orgânicos e quais os de apoio; conhecê-los pelo tipo, localização, número, grau de mobilidade de cada um, a fim de que seja planejado adequadamente o seu uso.

b) **Capacidade e limitações** — sômente conhecendo o que cada veículo pode fazer e não pode fazer, podemos tomar uma decisão quanto ao seu emprêgo. Aqui — segundo, ainda, os americanos — o Chefe deverá fazer a pergunta: "O que podem (ou o que não podem) os veículos fazer?" O emprêgo indiscriminado dos veículos, sem observância da sua capacidade e limitações, importa em desprezar, conscientemente, tôdas as chances de um possível êxito. Os veículos militares de que dispomos em nosso dias são verdadeiros refinamento tecnológicos, eis que resultaram de anos e anos de pesquisas, estudo e longos períodos de experiências em várias guerras e em teatros os mais diversificados, quanto ao terreno e condições climatológicas. São, porém, em última análise, apenas máquinas, e como tais sujeitos à falhas que sômente um judicioso emprêgo poderá evitar ou, pelo menos, minimizar. Como os tipos são os mais variados, é mais do que um dever conhecê-los perfeitamente, se

quisermos ser móveis ao máximo para obter o sucesso. No caso da INFANTARIA, as exigências são ainda maiores, eis que nossa Arma, mercê de sua atuação no campo da luta, tem à sua disposição uma gama muito variada de veículos, inclusive os mecanizados; daí serem exigidos dos servos da "Rainha", mais do que de qualquer outro combatente, conhecimentos detalhados sobre tais meios de **mobilidade** terrestre, sobretudo quanto ao grau de proteção que oferecem, velocidade, alcance operacional, capacidade de transposição de cursos d'água, e quanto às suas limitações, — volume, peso, ruído, apoio logístico que exigem equipagem e, sobretudo, manutenção, ao que iremos juntar uma cuidadosa seleção e minucioso treinamento dos motoristas, pois os veículos, dissemos, são refinamentos tecnológicos que têm por detrás de si a mais delicada e sensível de todas as máquinas, o HOMEM; o Homem, que no desenrolar do combate é muito mais do que um simples condutor de viatura automóvel. Será de sua acertada maneira de conduzir os veículos no caos de uma batalha, que dependerá o êxito de todos os planos para seu emprêgo.

c) **Técnica de controle** — devemos ter presente que os veículos estão ou à disposição ou em apoio direto de uma unidade. Se, porém, se tornam uma responsabilidade do comandante, medidas devem ser tomadas para minimizar a situação, distribuindo-se as responsabilidades até aos mais baixos escalões. Os movimentos não devem ser somente controlados, porém cada unidade deve conhecer as posições durante todo o tempo, usando-se para tanto todos os meios de que se dispõe. Todavia, circunstâncias especiais, como por exemplo, no desenrolar de uma ação nuclear, meios mais rápidos e mais eficientes de navegação (movimento) e controle são exigidos. Presentemente, estão sendo desenvolvidos meios mecânicos de navegação que permitirão ao comandante controlar rápida e eficientemente os movimentos nos campos de batalha. Dentre vários, o mais importante e que é tido como a chave para o problema do controle de veículos, nas batalhas, chama-se "Indicador de Posição e de Direção de Veículos", graças ao qual será possível conhecer-se, a qualquer momento, as distâncias e as mudanças, ponto por ponto, de cada veículo empenhado.

d) **Exigências da manutenção** — talvez seja esta área a de maior importância na conservação da **mobilidade** terrestre. Aqui, as responsabilidades se dividem por igual entre todos, não importa o escalão, desde que haja veículos terrestres disponíveis. Sem uma manutenção adequada, jamais poderemos dispor dos meios mecânicos para a obtenção de um elevado grau de **mobilidade**. A manutenção preventiva é um dever de qualquer militar, não importa a graduação ou função. Onde existe um veículo, a manutenção deverá estar presente com o mais alto índice de eficiência, notadamente quando os veículos fôrem utilizados em operações de transposição de cursos d'água. A manutenção que, acima de tudo, é um dever de consciência, obedece a diferentes graus e tipos de responsabilidades. Cada comandante é responsável pelo cumprimento das instruções relativas à manutenção, para tanto atribuindo o tempo

necessário. Ela é fruto de um acurado treinamento durante a paz e só pode ser alcançada com alto índice de perfeição através de um processo de seleção meticuloso. O treinamento nos misteres da manutenção é tão importante como qualquer outro treinamento militar. Tem de ser minucioso e baseado num planejamento altamente técnico. Não deve, porém, excluir os chamados "expedientes de campo", ou simples meios de fortuna, com que, no desenrolar da batalha, ou longe dela, se possam recuperar veículos sem a ajuda das unidades de manutenção. Os "expedientes de campo" devem ser difundidos largamente, porque são de imensa utilidade. Dos princípios básicos da manutenção sobressai aquêlle que recomenda, como dever precípua de cada comandante, impedir o uso do material de que dispõe, além de um limite máximo. Mesmo nas circunstâncias mais dramáticas, tem cada chefe o dever de velar pelos seus meios mecânicos de **mobilidade**, pois éstos desaparecendo, conseqüentemente desaparecerá aquela. É dever precípua de todos nós velar carinhosamente para que todo material orgânico, à disposição ou pôsto em apoio, seja mantido nas melhores condições de uso. A manutenção preventiva é, assim, um dever de cada soldado.

Os fundamentos para o máximo desenvolvimento da **mobilidade** terrestre são as áreas que devem ser mais cuidadosamente planejadas, no afã de conseguir e manter a capacidade plena do movimento no campo de batalha. Todos os veículos, meios da **mobilidade** terrestre, são planejados para irem de encontro a tôdas as necessidades da unidade em combate. Cada um dêles tem um específico fim. Na batalha não há poupanças; todavia, quando se trata de veículos que tornam a **mobilidade** terrestre uma grande realidade, cada um, na cadeia de comando, deve estar atento para que cada veículo seja adequadamente usado e mantido.

**IMPORTANTE** — na preparação dêste trabalho, foi tomado por base o Subcurso 222, "Mobilidade", do Curso de INFANTARIA do Exército Norte-Americano; bem como notas diversas extraídas de várias obras e artigos sôbre o assunto.