



A Guerra Mecânica

Por CAMILLE ROUGERON — Trad. do 1.º Ten.
LUIS FLAMARIÓN BARRETO LIMA

Os ensinamentos decorrentes dos mais recentes acontecimentos militares, são assaz contraditórios no tocante ao emprego dos carros. E' possível, no entanto, que não haja nada de muito especial, na guerra mecânica.

A guerra de Espanha, foi para o carro o momento de um teste negativo. Nela se encontraram reunidas as produções mais recentes da Itália e Alemanha, do lado nacionalista, da U. R. S. S., ao lado dos governamentais. Mas, nem um nem outro, destes materiais, foi complemento sério à ação da Infantaria que apelou para o seu concurso. A metralhadora pesada, o canhão anti-carro, a simples granada de mão, algumas vezes até meios mais rudimentares, como o petardo ou uma garrafa de gasolina, inutilizava-os com facilidade. Foi preciso renunciar ao motor para transportar uma couraça que protegesse o peito dos infantes, que uma vez mais foram in-umbidos da missão principal, quer na ruptura da frente, quer a exploração da brecha nela aberta.

No decorrer das operações alemães na Polônia, a ação do carro e a do avião foram ambas de tal importância e muitas vezes intimamente ligadas, trouxeram concurso tão decisivo às operações, que parece difícil atribuir o mérito do sucesso, mais a um que a outro destes meios. Considere-se também o fato de que tanto em avião como em carros a superioridade alemã era arrasadora. Cremos que seria suficiente auxílio de uma destas armas às tropas alemães, para que o sucesso estivesse assegurado; era simplesmente uma questão de tempo e de perdas.

A campanha polonesa consagra, então, o triunfo do carro, das PANZERDIVISIONEM, que desde o primeiro dia, forçaram a frente em todos os pontos em que atacaram, que isolaram o comando das tropas, desorganizaram a mobilização e a concentração.

Na Finlândia, parece que o carro conheceu, novamente, os máus dias da guerra de Espanha e em tais condições, que obrigaram daí por diante, a duvidar-se, muito, do auxílio prometido às outras armas. Ali, a superioridade dos exércitos soviéticos era arrasadora, enquanto na Polônia e na Espanha, os dois adversários combatiam mais ou menos, com os mesmos efetivos. O exército que nesta campanha conduziu a guerra mecânica dera, relativamente, ao carro e ao avião de assalto, maior importância, que os exércitos de muitos outros países. Entretanto, os ataques de centenas de carros, acompanhados por igual número de aviões, precedidos por tiros de artilharia, não chegaram a forçar a frente nos setores fortemente defendidos, como os elementos mecanizados agindo isoladamente em setores menos poderosamente mantidos, não conseguiram causar grandes danos a algumas divisões finlandesas, disseminadas por centenas de quilômetros.

Certamente não faltará quem encontre nos três exemplos mais recentes de ação dos carros, diferenças que explicarão tal discordância nos resultados obtidos. Nem o comando nem o soldado dos exércitos soviéticos são comparáveis ao soldado e ao comando alemães; há igualmente grandes diferenças entre a conduta da defesa finlandesa e a polonesa. O material soviético é uma medíocre cópia de planos estrangeiros; o pessoal é tão incapaz de conservá-lo como de conduzi-lo...

Não exageramos a importância destas diferenças. No fundo, os três tipos de material empregados na guerra de Espanha, na guerra da Polônia, na guerra da Finlândia são muito semelhantes. Encontram-se, porém, em face de uma defesa — florestas, obstáculos, minas, canhões anti-carros, artilharia de campanha, — muito diferentes tanto em natureza como em densidade. Cremos que nisto se encontra a causa principal dos revezes e sucessos dos carros.

mando alemão não lançou ainda no Oeste sobre a estrada de Nancy ou de Bruxelas suas divisões blindadas, foi porque quando experimentou empregá-las, encontrou diante de si alguns obstáculos que não foram encontrados na Polônia. Se ao material se tivesse dado o décimo de atenção que se consagrou ao estabelecimento da doutrina, o carro teria desde muito tempo suplantado os 20 milhões de homens mobilizados, que em toda a Europa gelam em suas trincheiras ou se locomovem às polegadas em seus quartéis.

Como as frotas no mar e no ar, uma força mecânica é julgada pelo número de seus engenhos e sua potência individual.

O número é na guerra um fator de superioridade essencial. "Deus costuma dar a vitória aos batalhões de grandes efetivos", dizia já Napoleão. A fórmula se aplica tão bem à infantaria sob blindagem como àquela que em fileiras unidas se lançam ao assalto, sob a única proteção dos seus capotes esperando que um terço ou um quarto atinja o objetivo.

Foi devido unicamente à virtude do número e não à qualidade de um material cuja concepção não vale, provavelmente, nem mais nem menos que a dos carros em serviço um pouco por toda parte nestes últimos anos, que as divisões soviéticas lograram com êxito agarrar-se às linhas avançadas da posição Mannerheim. Quando a artilharia conseguiu fazer bem ou mal uma brecha nos obstáculos, logo quando carcassas de dezenas de carros assinalaram a estrada livre de minas por eles dragadas e duzentos novos engenhos se apresentaram sob fumígenos, diante de alguns canhões que não foram destruídos, acontece que alguns deles chegam ao seu destino. Não foi de outra forma que passaram as divisões blindadas alemães, nos casos muito raros em que tiveram diante de si, na Polônia, alguns canhões com bastante rapidez para deter uma divisão.

São necessárias dezenas de anos para que uma arma seja empregada na dose massiva que convém ao seu sucesso. Não se aceita com facilidade o consumo de munições que implica a generalização da metralhadora, nem o consumo de metralhadoras que é preciso consentir, para que após algumas ho-

ria hoje na posse de uma força blindada que lhe permitiria deixar milhões de homens em seus lares.

O carro foi creado há quasi vinte e cinco anos, para proteger o infante contra o projétil de metralhadora. Não parece, tendo em vista as blindagens dos engenhos com que se contentam a maior parte dos exércitos, até uma época recente que se tenha procurado fazer coisa melhor.

Não é, que não tenha sido proposto um pouco em toda parte, um tipo de carro que fosse em terra, uma réplica aquática que o couraçado representa no mar. Há 20 anos que um militar francês, perfeitamente qualificado por suas funções, reclamava o carro, portador de um canhão de 155 milímetros com 150 mm. de blindagem; autores alemães menos ambiciosos reclamam, hoje, o carro de 100 toneladas com 100 milímetros de blindagem. Estamos persuadidos que nem um nem outros dêstes projetos, apresentava a menor dificuldade técnica. O que faltou foi a compreensão da transformação total que teriam trazido tais realizações, mesmo em pequeno número.

Não há outro meio para melhorar a característica essencial do carro, a sua proteção, que aumentar a tonelagem. A mesma obstinação em recusar-lhe grandes tonelagens, condição absoluta das proteções espessas, foi observada durante dezenas de anos na marinha, em que se qualificava de mastodonte toda construção de 10.000 toneladas e em que se preferia algumas dúzias de couraçados de deslocamento moderado, a um número três vezes menor de navios, individualmente mais pesados. Esta época já passou na marinha. A guerra mecânica fará um progresso enorme, quando a virtude das grandes toneladas unitárias, fôr compreendida em terra.

Não é suficiente aliás construir um carro imenso, apenas melhor protegido que os atuais, para tirar da tonelagem o benefício apontado. Os exércitos soviéticos disto se aperceberam, hoje, com seus carros de 70 toneladas, que não resistiram aos canhões anti-carro finlandeses. E' necessário que dois homens estejam bem protegidos por uma couraça a prova dos canhões anti-carros que encontrarão em sua frente

de nada serve proteger mal uma dúzia dêles, para servir um carro eriçado de canhões e metralhadoras.

As centenas de engenhos em lagarta e blindada que o Sr. Duatry apresentava na última semana ao parlamento, sôbre um dos campos de instrução e que representam produção de alguns mêses em que êle dirigiu nossos serviços de armamentos, são os primeiros resultados duma política de material, que visa substituir milhões de homens impotentes, ante as linhas de fortins de cimento, por dezenas de milhares que servirão os carros e os aviões, que poderão transpô-las, o que é aliás o meio mais conveniente de evitar que o inimigo faça o mesmo.

Mas para nos dar a vitória, esta política não deve conhecer a timidez. Devemos nos considerar felizes se os nossos adversários tenham cometido pouco mais ou menos os mesmos êrros que nós, no que se refere às qualidades do material carros, aviões, artilharia anti-carro e artilharia de D.C.A. com os quais espera conduzir satisfatòriamente suas ofensivas e resistir às nossas. Tudo deve ser retomado sôbre bases novas. A vitória é o preço de uma corrida longa sôbre os programas, os prototipos, e as construções em série; no caso dos carros, seria penoso que a França e a Grã Bretanha não fossem capazes de tanto no plano intelectual como no industrial, seguir a andadura de que ainda há pouco deram o passo inicial.
