



Aviação Moderna e a Defesa Nacional

Pelo Ten. Cel. HENRI MARCIAL VALIN

Da M. M. F.

HISTÓRICO.

ESTRATÉGICA E TÁTICA:

Guerra terrestre.

Guerra naval.

Guerra aérea.

SEGURANÇA NACIONAL.

ECONOMIA NACIONAL.

Em 1870, as batalhas tomavam os nomes das vilas, em 1914 as cidades e rios; em 1940, após os nomes dos rios, tomam os nomes dos próprios países cuja existência ameaçam; chamam-se: batalha da França, batalha de Inglaterra.

Após o Tratado de Francfort, os 5 bilhões de contribuição de guerra foram cobertos por um só empréstimo; depois do Tratado de Versailles foram necessários 20 anos para reparar os danos, e vencedores como vencidos se viram mergulhados em uma crise européia. Mal restauradas, as cidades e vilas da Alemanha e da França foram de novo arrasadas, as ruínas se amontoaram nos mais belos países do velho continente, e os Estados, em consequência da luta gigantesca, engajam tôdas as reservas na aquisição de armamentos, que se pagam sempre mais caros com orçamentos cada vez mais depreciados.

No "ano terrível" (*) os soldados profissionais e os voluntários eram as únicas vítimas dos combates; durante a "Grande Guerra" todos os homens válidos estavam em perigo, mas à re-

Denominação dada antigamente à guerra de 1870-71.

taguarda, exceto nas cidades próximas do “front”, suas famílias e os que fabricavam suas armas estavam a salvo. Agora não há mais limite; as populações inteiras; infante na primeira linha operário na usina, mulher no lar, criança no bêrço nos recantos mais recuados do país, todos sofrem a batalha e estão sob a ameaça de morte que tomba do céu, a única que temiam os Gaulêses e que os surpreende após 19 séculos.

Isto é o progresso; a ciência descobre os meios aptos a facilitar as permutas, as relações e a aproximação dos homens, mas êstes os têm utilizado em um fim contrário. O automóvel e sobretudo o avião, sem o qual a ação do primeiro seria muito limitada, são os engenhos que têm revolucionado a história, a arte da guerra e a economia política, e fazem esvaír-se em torrente o ouro e o sangue da velha Europa.

“A Aviação e a Defesa Nacional”, tal é o tema que nos propomos ventilar aqui.

Após um breve histórico relatando as diversas fases do desenvolvimento desta arma, estudaremos sucessivamente os grandes problemas apresentados na marcha da guerra para colocar em ação esta formidável potência de destruição:

- problemas de estratégia e tática;
- problemas de segurança;
- problemas de economia nacional.

I — HISTÓRICO

Foi em 1910, há portanto 30 anos justos, que a aviação apareceu, pela primeira vez, na França, em um texto administrativo. Dois decretos dessa época criam uma Diretoria do material aeronáutico e uma Inspeção da aeronáutica.

Em 1912, era votada a Lei sobre a Aeronáutica e seu patrimônio, primeiro texto legislativo que dava por papel da aeronáutica: “a entrada em ação de todos os engenhos de navegação aérea suscetíveis de um fim militar”.

Em 1914, foi criada a Diretoria da Aeronáutica Militar compreendendo 22 esquadrilhas a 6 aviões e 5 companhias de aérostação.

Por ocasião da última guerra, criou-se por duas vezes uma Sub-Secretaria da Aeronáutica, e em 1917, o sr. Clemenceau, confiando no futuro da arma e prosseguindo no seu esforço para realização da unidade de comando, junta a esta Sub-Secretaria Aeronáutica Marítima; isto é de alguma forma a primeira maifestação do Exército do Ar.

Pelo papel que desempenhou de 1914 a 1918, a aviação parecia constituir apenas um instrumento de cooperação, trabalhando para as outras armas na batalha, sôbre as linhas ou ligeiramente além.

No armistício, as fôrças aéreas aliadas contavam 322 esquadilhas francêsas, 210 inglêsas e 43 americanas, cada uma de 10 a 18 aviões, e viam-se operar em 1918 em formações de bombardeio compreendendo até 120 aviões.

Entretanto, o "Bassin de Briey" situado a menos de 50 quilômetros do "front", e magnificamente balisado à noite por seus altos fornos, não interrompeu jamais a sua atividade. Isto provinha talvez do material (mecanicamente pouco seguro, ausência de paraquedas, fraca capacidade de transporte e raio de ação limitado), mas também, possivelmente, da carência de ousadia para a conceber e de confiança para a realizar, na conduta da guerra, a utilização da nova arma.

Vem em seguida um período confuso durante o qual a aeronáutica procura abrir caminho em todos os países, manifestando-se a necessidade de fundir os órgãos de guerra ativamente constituídos, e que levou à criação dos Ministérios do Ar na Itália, na Inglaterra e na França. Na França isto não foi sem dificuldades.

Em 1928, o Ministério do Ar foi constituído, mas em lugar de um tivemos quatro: justapunham-se as Diretorias da Guerra, da Marinha, da Aviação civil e dos Serviços técnicos; enfeitadas um Gabinete, uma Diretoria do Orçamento e era tudo; cada Diretoria teve uma Secção do pessoal, secção do material, secção dos terrenos.

Fazia-se necessária uma fusão, não se teve mais que uma oposição. As reorganizações sucessivas ulteriores não passaram de repetidas tentativas para a fusão. Duas causas expli-

cam estas demoras: de um lado, a diferença de origem e de formação dos diversos pessoais, de outro, e sobretudo, a luta surda mas viva, coisa muito humana, tramada pelos diversos Ministérios que se veriam despojados de uma parte das suas prerogativas. Assim, a aviação conservava uma organização quasi exclusivamente adaptada às missões de cooperação com o exército de terra. O Departamento da Guerra, temendo não ter siquer os meios aéreos necessários à sua manobra, hesitava em abandonar uma parte dos seus recursos em proveito de uma manobra puramente aérea.

A êsse tempo, no momento exato em que era criado o Ministério do Ar francês, um homem, cujo nome é inseparável da expressão Exército do Ar, em uma série de artigos cintilantes, forjava, além dos Alpes, uma nova doutrina do emprêgo da aviação. Refiro-me ao General Douhet. Eis a sua tese: guerra aérea total conduzida por um exército do ar independente, enquanto os exércitos de terra e do mar se limitam a uma defensiva nas fronteiras até que a decisão tenha sido arrebatada pelo exército aéreo.

Veremos adiante as teorias de Douhet e a maneira por que têm sido aplicadas no curso da guerra atual. Para o histórico basta-nos saber que durante 10 anos êle as sustentou com energia e entusiasmo incomparáveis, mau grado as inúmeras críticas vindas não só do seu próprio país, mas de tôdas as partes do mundo. Ora, enquanto isso, a aviação progredia a passos gigantescos:

A velocidade dos aviões era duplicada, triplicada e mais;

O pêso das bombas transportadas seguia a mesma progressão;

A distância de transporte dessas bombas até o inimigo se aproximava e depois ultrapassava 1.000 quilômetros.

Do ponto de vista francês, evidenciou-se, desde 1930, que nenhum ponto do solo nacional estaria ao abrigo de um ataque aéreo vindo de Este.

Diante da gravidade do perigo, o Governo colocou o Marechal Petain à frente de um órgão interministerial encarregado de estudar os problemas da defesa aérea do território, e a ma

alta autoridade militar do país, concluía, em 1931, que “as ações ofensivas da aviação levando o ataque às bases aéreas inimigas, à sua indústria aeronáutica, fazendo pairar sobre o território adverso ameaças de réplica ou de represálias, constituem o ato mais importante da defesa aérea”. E o Marechal reclamava em consequência: “a criação de uma poderosa aviação de bombardeio com grandes possibilidades em tonelagem e rádio de ação”.

O Exército do Ar francês estava virtualmente nascido, mas não foi oficialmente criado senão em 1933, por um decreto dizendo que êle devia ser capaz de participar:

- das operações aéreas;
- das operações combinadas com os exércitos de terra e do mar;
- da defesa aérea do território.

Em 1934, foi suprimida a Diretoria Geral Técnica, último remanescente da Sub-Secretaria dos Trabalhos Públicos, e que constituía, de algum modo, no seio do Ministério do Ar um pequeno Estado dentro do Estado.

Mas restava ainda a D. A. T., portanto os diferentes recursos permaneciam dispersos entre vários Ministérios e, nesta situação, não puderam jamais ser convenientemente aplicados antes de Setembro de 1939.

Recapitulamos, assim, o desenvolvimento da aviação na França até às vésperas da guerra atual.

Na Grã Bretanha e na Itália a evolução foi semelhante e a unidade não se realizou sem grande dificuldade.

Na Alemanha, vindo mais tarde, num ambiente diferente, aproveitando a experiência dos vizinhos, o Ministério do Ar englobou todos os elementos que, de perto ou de longe, interessassem à ação ofensiva ou defensiva no espaço.

Não insistiremos sobre a guerra da Espanha: ensaio de material e de processos de combate, pouco de tática, menos ainda de estratégia aérea, intervenções interessantes em colaboração na luta terrestre. Achamo-nos, portanto, em 1.º de Setembro de 1939, com:

— exércitos do Ar tendo as doutrinas teóricas mais ou menos baseadas na teoria de Douhet, porém um possuindo mais que os outros os meios de as pôr em prática;

— exércitos terrestres, um dos quais tendo por dogma a ofensiva violenta, de todos os modos, e decidido a experimentar, a qualquer preço, as mais audaciosas táticas e formas novas de guerra; os outros, à parte sua inferioridade em material e o respeito das garantias internacionais, constrangidos — ao abrigo de fortificações regularmente inexpugnáveis — a aguardar os efeitos de um bloqueio limitado, e a ampliação de seus armamentos, nos quais o mundo inteiro se propõe a trabalhar.

(Continua)