

Operações Conjuntas (IV Exército / II COMAR)

Major Cavalaria
PAULO MARCOS

Recordemos o que vem a ser uma *Operação Conjunta*. É aquela "relacionada com o emprego coordenado de mais de uma Força Armada sem que haja, no escalão considerado, a constituição de um comando único".

As operações realizadas pelo IV Exército e II COMAR nos anos de 1974 e 1975 obedeceram inteiramente ao prescrito acima.

De fato, coube ao IV Exército, a organização e condução dos exercícios em sua ação terrestre, e à Aeronáutica, através do II COMAR, todo o planejamento do movimento e apoio aéreo.

Nesse sentido, via de regra, no que se referia ao cumprimento das missões em terra, era o II COMAR informado sobre as necessidades do IV Exército e reagindo, favorável ou desfavoravelmente, aos dados que lhe eram presentes, propunha, quando julgava oportuno, alterações, de detalhe inclusive, a fim de melhor poder dar o apoio que lhe estava sendo pedido.

As ligações de Comando entre os dois Estados-Maiores eram sempre muito fáceis pelo perfeito entendimento que existia e existe e pelo denominador comum — imperiosa necessidade de um melhor adestramento conjunto da tropa — que norteava os dois comandantes e seus comandados. Pela

amplidão da área de seus respectivos comandos, somente a capacidade de deslocar meios ponderáveis, a distâncias consideráveis e em em curto prazo, permitiria, como foi verificado, fazer face a qualquer ameaça. Tal empreendimento só seria possível com o emprego conjunto das duas Forças, o que foi feito.

Como dados iniciais para planejamento pela FAB, eram-lhe fornecidos:

- a) Local (ais) de destino da Força Terrestre;
- b) Local (ais) de partida da Força Terrestre;
- c) Natureza e efetivo da Força Terrestre, incluindo carga pesada a transportar;
- d) Dia e hora em que a Força Terrestre deveria estar na região de destino;
- e) Missão da Força Terrestre no destino; e
- f) Provável duração da Missão.

Após o estudo pela Força Aérea (II COMAR) houve, em alguns casos, a necessidade de reajustamentos pela Força Terrestre (IV Exército) quanto a local de partida de um ou outro elemento a transportar, efetivo a ser transportado e outros detalhes. Nada porém que afetasse a Missão da Força Terrestre no local de destino nem a composição dessa Força como um todo.

Realizado esse ajuste, partiam os Estados-Maiores do IV Exército e do II COMAR para o planejamento final e de detalhe, e o conseqüente envio de ordens até chegar a do aprestamento, confirmatória da realização da operação.

Esboçada assim, em linhas gerais, a forma de trabalho adotada e que provou ser eficiente, passaremos a relatar, de modo sucinto, as principais operações realizadas.

O QUE FOI REALIZADO

As três operações principais realizadas tiveram, todas, como quadro para a atuação da tropa empregada, a manutenção da ordem em problemas ligados à segurança interna.

Operação GAVIÃO

Para essa operação foi montado um quadro de iminência de grave perturbação da ordem na cidade de São Luiz, com conseqüente necessidade de reforço da guarnição local, em curto prazo, se possível inclusive com um elemento blindado.

Como outros objetivos a atingir avultavam o da coleta de dados reais para o planejamento de transporte por via aérea, o de aprestamento da tropa e o da experiência que essa mesma tropa adquiriria com seu emprego em área diversa da que conhecia e na qual estava habituada a operar, após longo percurso aéreo.

Em 15 de junho de 1975 foi desencadeada a operação e ao alvorecer desse dia aterravam em São Luiz três Anv C-130, um Anv C-47 e uma Anv C-95, transportando, respectivamente, uma SOP/19º BC de Salvador, CMDO - Elementos de Comando e Serviço e uma SOP/14º BI, Elementos do 7º Esqd C Mec incluindo uma viatura blindada M-113 e 1 Pel PE de Recife e uma SOP/23º BC de Fortaleza.

A operação decorreu dentro das previsões e os ensinamentos colhidos foram de real valia.

O regresso da tropa às suas sedes foi processado de acordo com o Plano organizado pelo II COMAR e cronometricamente concluído.

Operação CARCARÁ

A *Operação Carcará* foi montada tendo como quadro a necessidade da redução de forte base de guerrilha, localizada próximo a Barreiras no interior da Bahia. Para tanto foi cons-

OPERAÇÃO GAVIÃO (Jun 75)

Movimento Aéreo

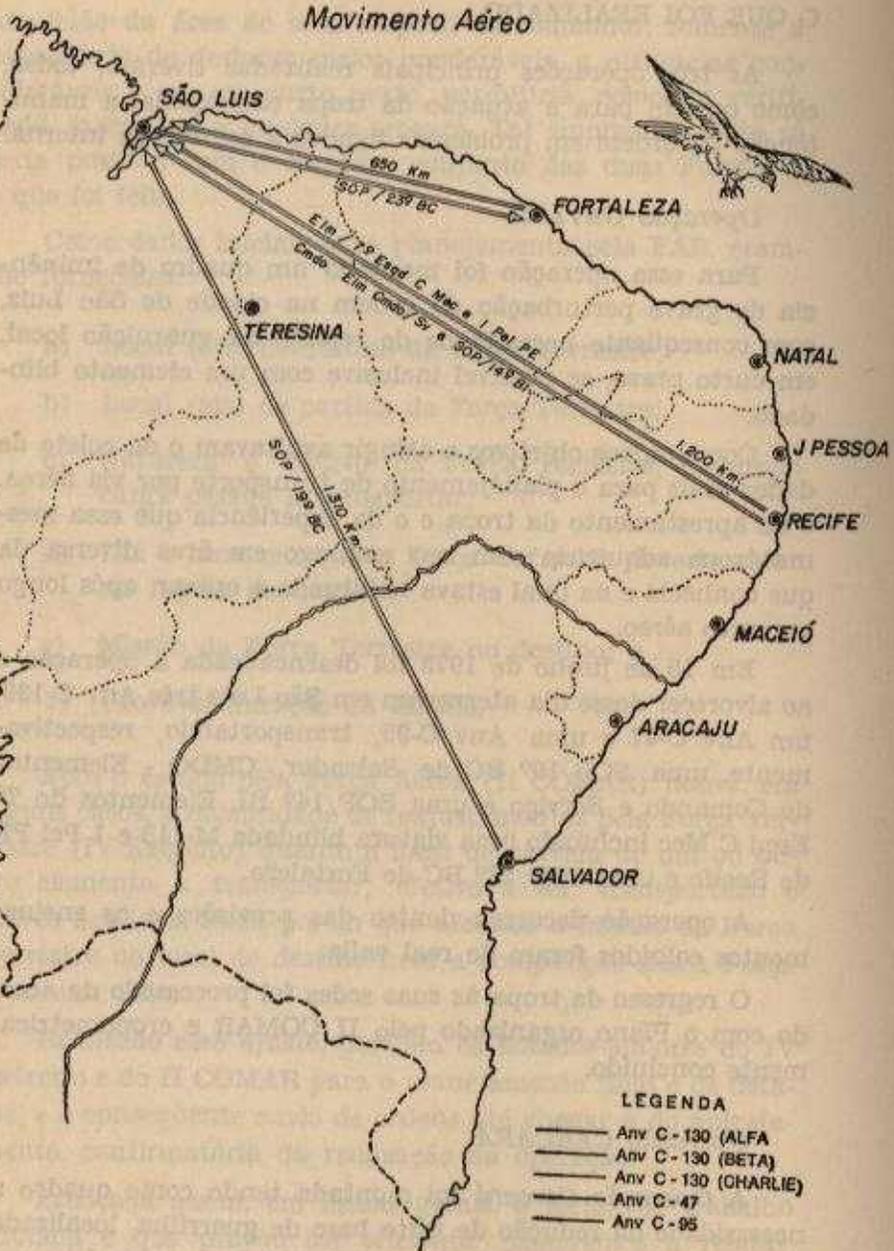


FIG. 1

OPERAÇÃO CARCARÁ (Out 75)

Movimento Aéreo

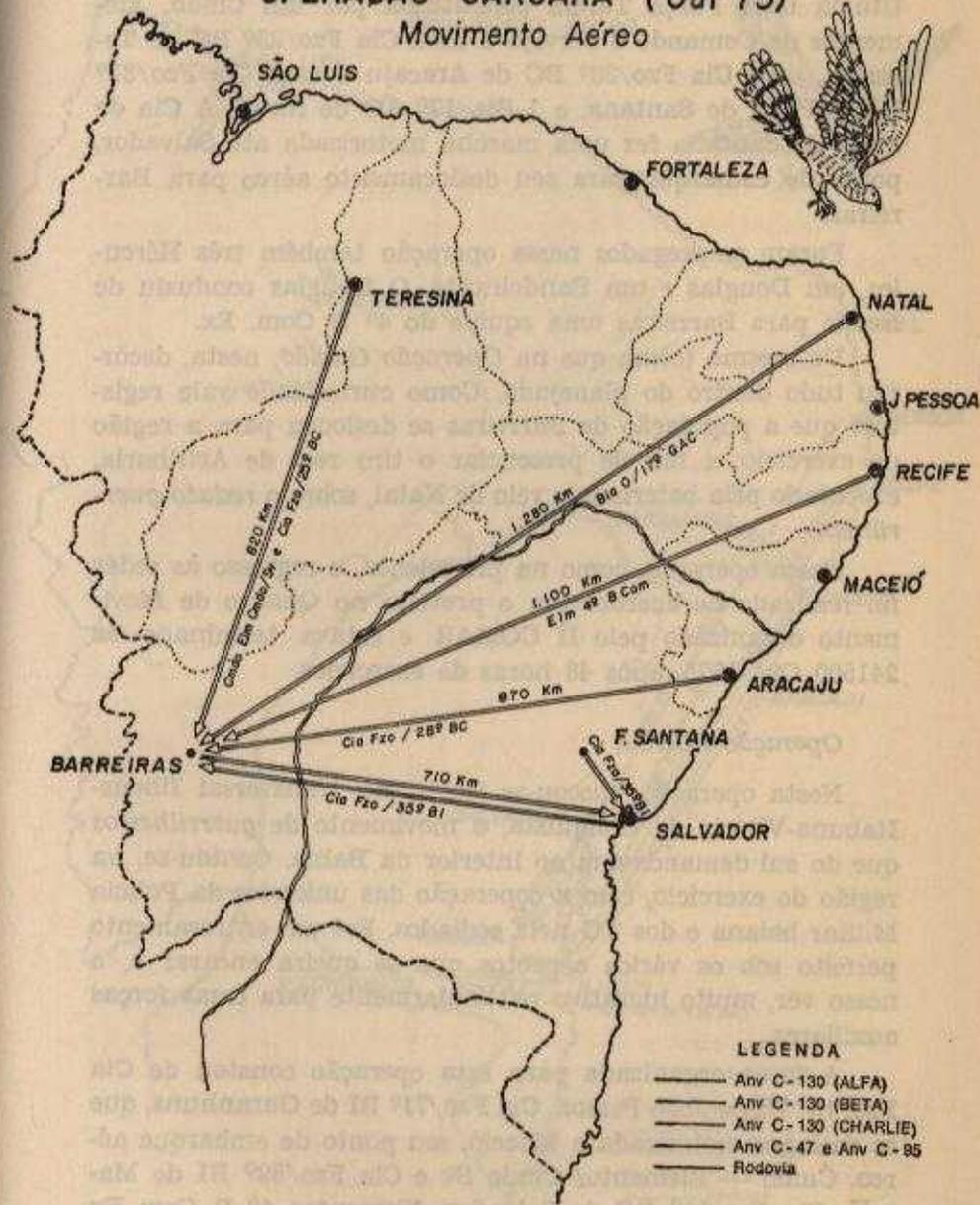


FIG. 2

tituída uma Força Tarefa constituída por um Cmdo, Elementos de Comando e Serviço e uma Cia Fzo/25º BC de Teresina, uma Cia Fzo/28º BC de Aracaju e uma Cia Fzo/35º BI de Feira de Santana, e 1 Bia/17º AG de Natal. A Cia de Feira de Santana fez uma marcha motorizada até Salvador, ponto de embarque para seu deslocamento aéreo para Barreiras.

Foram empregados nessa operação também três Hércules, um Douglas e um Bandeirante. O Douglas conduziu de Recife para Barreiras uma equipe do 4º B Com. Ex.

De mesma forma que na *Operação Gavião*, nesta, decorreu tudo dentro do planejado. Como curiosidade vale registrar que a população de Barreiras se deslocou para a região do exercício, a fim de presenciar o tiro real de Artilharia, executado pela bateria que veio de Natal, sobre o *reduto guerrilheiro*.

Nessa operação, como na precedente, o regresso às sedes foi realizado de acordo com o previsto no Quadro de Movimento organizado pelo II COMAR e estava terminado às 241500 Out 1975, após 48 horas de exercícios.

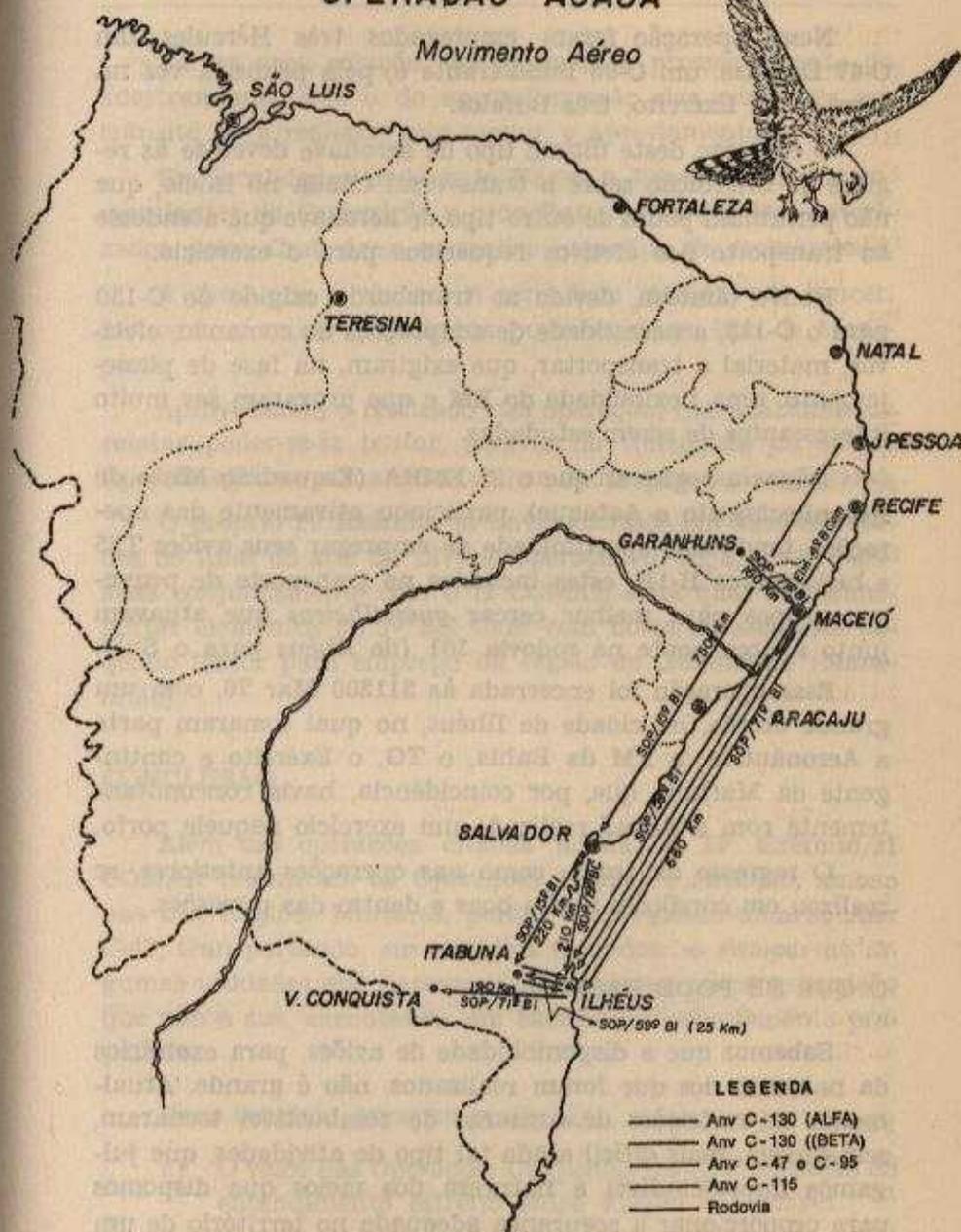
Operação ACAUA

Nesta operação buscou-se isolar, na transversal Ilheus-Itabuna-Vitória da Conquista, o movimento de *guerrilheiros* que do sul demandavam ao interior da Bahia. Contou-se, na região do exercício, com a cooperação das unidades da Polícia Militar baiana e dos TG nela sediados. Foi um entrosamento perfeito sob os vários aspectos que se queira encarar e, a nosso ver, muito lucrativo particularmente para essas forças auxiliares.

A força organizada para essa operação constou de Cia Fzo/15º RI de João Pessoa, Cia Fzo/71º BI de Garanhuns, que se deslocou motorizada a Maceió, seu ponto de embarque aéreo, Cmdo — Elementos Cmdo Sv e Cia Fzo/59º BI de Maceió, Cia Fzo/19º BC de Salvador, Elementos 4º B Com Ex de Recife.

OPERAÇÃO ACAUÁ

Movimento Aéreo



LEGENDA

- Anv C-130 (ALFA)
- Anv C-130 (BETA)
- Anv C-47 e C-95
- Anv C-115
- Rodovia

FIG. 3

Nessa operação foram empregados três Hércules, um C-47 Douglas, um C-95 Bandeirante e, pela primeira vez na área do IV Exército, três Bufalos.

O emprego deste último tipo de aeronave deveu-se às regiões de interdição sobre a transversal citada no início, que não permitiam pouso de outro tipo de aeronave que atendesse ao transporte dos efetivos requeridos para o exercício.

Houve também, devido ao transbordo exigido do C-130 para o C-115, a necessidade de adaptações de comando, efetivos, material a transportar, que exigiram, na fase de planejamento, uma flexibilidade do EM e que provaram ser muito interessantes de serem estudadas.

Temos a registrar que o 2º EMRA (Esquadrão Misto de Reconhecimento e Aataque) participou ativamente das operações, tendo tido oportunidade de empregar seus aviões T25 e helicópteros H-1H, estes inclusive no transporte de pequenos grupos para melhor cercar *guerrilheiros* que atuavam junto a uma ponte na rodovia 101 (de Ilhéus para o Sul).

Essa operação foi encerrada às 311200 Mar 76, com um grande desfile, na cidade de Ilhéus, no qual tomaram parte a Aeronáutica, a PM da Bahia, o TG, o Exército e contingente da Marinha que, por coincidência, havia concomitantemente com a *Acauã* realizado um exercício naquele porto.

O regresso da tropa, como nas operações anteriores, se realizou em condições muito boas e dentro das previsões.

O QUE SE PODE FAZER

Sabemos que a disponibilidade de aviões, para exercícios da natureza dos que foram realizados, não é grande. Atualmente as restrições de consumo de combustível tornaram, sem dúvida, mais difícil ainda tal tipo de atividades, que julgamos imprescindível à natureza dos meios que dispomos para proporcionar a segurança adequada no território de um Comando.

Talvez uma solução, que permita o prosseguimento do adestramento, seja o do aproveitamento das aeronaves em trânsito para realizar, pelo menos, o aprestamento.

Em localidades onde haja Bases, a ligação entre os comandantes da Guarnição e o da Base, permitirá que autorizados pelos Cmt Área se realize esse tipo de treinamento.

É óbvio que o vôo em si seria bem melhor, por vencer, inclusive, o receio que alguns possuem desse tipo de transporte.

Aproveitando o realizado nas operações que acabamos de relatar poder-se-ia tentar, através do transporte de outros tipos de efetivos e material, colher dados para aplicação real.

O próprio IV Exército já havia incluído em suas atividades do final do ano de 1976 a *Operação Uruaçu*, a ser realizada conjuntamente com o II COMAR e na qual iria transportar elementos do 7º BE Cmb com botes de assalto e pequeno trator para emprego na região de Guadalupe (Maranhão).

CONCLUSÃO

Além das operações citadas acima, o IV Exército/II COMAR realizaram as Operações *Pelopes* e *Rodopio*, ambas nas três Regiões Militares, porém, empregando uma só Anv C-47, transportando, em circuitos fechados, os *Pelopes* de algumas unidades que passavam 24 horas em outra guarnição que não a sua, executando um exercício aí adrede preparado.

Para concluir devemos reafirmar:

- a) O valor das *Operações Conjuntas* na concretização do entendimento estreito entre Forças Singulares.
- b) A oportunidade de execução de planejamentos coordenados dessas Forças.

- c) No âmbito dos comandos militares de Área a possibilidade de atender pronta e eficientemente a qualquer problema de segurança que surja em sua respectiva área ou mesmo em outra.
- d) A emulação que tal tipo de operação traz às Forças pelo fato de trabalharem juntas, resultando num apuro maior do adestramento.

Façamos votos, nós que participamos dessas operações e os que leram este artigo, para que o Brasil possa, em breve, superar o problema de combustível e que com a compreensão, que sabemos existir, nas três Forças Singulares, possamos ver **OPERAÇÕES CONJUNTAS** e até mesmo **COMBINADAS**, entre nossa Marinha, Aeronáutica e Exército.

ASSINE

"A DEFESA NACIONAL"