



N. 10-59

Coordenador — Major AMERINO RAPOSO FILHO,
Instrutor da ECUME

SUMÁRIO

I — BASES FILOSÓFICAS

1. PERSEGUIÇÃO X CÉRCO (Cont) — Maj Amerino Raposo Filho.

II — GUERRA REVOLUCIONÁRIA

OS PARTISANS COMO ARMA DE GUERRA — Wing Commander John Gellner, da FAe Canadense traduzido da Revista Canadense "The Roundel".



TEORIA DE GUERRA

Teoria de Guerra é o trabalho científico que se destina a determinar os princípios intrínsecos, extrínsecos e de ação do fenômeno por excelência social, que é a Guerra.

A teoria da guerra representa a parte superior, subjetiva da guerra.

DOUTRINA DE GUERRA

Doutrina de Guerra representa um primeiro estágio na Teoria de Guerra, para determinado país e numa determinada situação. A dependência da doutrina a elementos concretos, mostra-nos desde logo, que ela não pode ser nem imutável, nem geral, sendo então, sómente aplicável àquele país e numa determinada época.

Sendo a Guerra um fenômeno social, cada agrupamento humano imprimirá suas características próprias e peculiares à aplicação das Leis e dos Princípios de Guerra, surgindo assim, não uma nova Teoria, mas algo dela derivado, que se convencionou denominar Doutrina de Guerra.

REGULAMENTO

Ao executante não interessa o domínio das concepções subjetivas, como acontece em alto grau na Teoria de Guerra e, em menor escala, na Doutrina de Guerra, porém, algo concreto, que lhe sirva de guia na realidade do campo de batalha, isto é, o Regulamento.

Então, é o Regulamento o repositório de normas e procedimentos para os executantes. Traduz o pensamento doutrinário, o modo operatório em situações diversas. Constitui um todo harmônico e homogêneo.

I — BASES FILOSÓFICAS

1. PERSEGUIÇÃO X CÉRCO

3. EXEMPLOS DA 1^a GRANDE GUERRA

(Continuação do número anterior)

Maj AMERINO RAPOSO FILHO,
Instrutor da ECEME

Dado o relêvo das manobras desenvolvidas durante a 1^a Grande Guerra e considerando, por outro lado, a proximidade dêsse conflito de nossos dias, apresentaremos dois exemplos, visando caracterizar o papel da Perseguição no conjunto da Batalha. A despeito das várias manobras que se deram nos principais TO, culminando em impiedosa perseguição às fôrças batidas — como é o caso de CAPORETO, TANNENBERG, etc. — contudo vamos colhêr um caso no Alto Comando Aliado e outro no âmbito do Exército, ambos de 1917. No primeiro, o propósito será apresentar o planejamento aliado para a retomada da ofensiva; no outro, analisaremos a concepção e a conduta operacional da perseguição no nível Exército.

a. PLANO PARA DESTRUIR OS EXÉRCITOS ALEMÃES

(1) Considerações

Esse plano foi concebido pelo Gen NIVELLE, que substituiu ao Gen JOFFRE no Cmdo-Chefe dos Exércitos Aliados na Frente Ocidental. Na realidade, tal plano fracassou, em virtude principalmente de divergências ocorridas entre os Chefes Aliados, por não haver unidade de comando e, ainda, pela falta de efetivos capazes de realizar a ruptura da defesa alemã.

Vejamos, no entanto, como foi concebida a manobra ofensiva, cujo propósito seria a destruição da massa principal dos Exércitos alemães na Frente Ocidental.

(2) Plano Aliado

Para atingir a esta finalidade, seriam realizadas três operações sucessivas, por todos os Exércitos:

- ruptura da frente;
- aniquilamento das reservas estratégicas do inimigo;
- exploração do êxito, realizada por todos os meios disponíveis.

Para a ruptura da frente, foi dada a máxima importância ao fator velocidade, devendo a posição alemã ser rompida dentro de 24 horas. Para a exploração do êxito seriam empregadas GU não empenhadas na ruptura e compostas de fôrças homogêneas.

Em resumo, a manobra ofensiva deveria ser conduzida em três tempos :

- 1º tempo — fixar o inimigo na zona compreendida entre o OISE e a região de ARRAS, mediante a realização de uma ofensiva franco-britânica, visando à conquista das regiões de CAMBRAI, HAM, SAIT, QUENTIN e TERGINIER.
- 2º tempo — romper a frente inimiga entre REIMS e o canal do OISE ao AISNE e alargar a brecha obtida, realizando imediatamente uma exploração lateral ;
- 3º tempo — lançar na brecha um Exército de manobra, a fim de cortar, na região de GUISE, as linhas de transportes do inimigo.

(3) Comentários

Em que pêxe a dúvida deixada pela concepção inicial, onde aparece a exploração do êxito em seguida ao aniquilamento das reservas estratégicas, contudo a perseguição brota, neste caso, nitidamente distinta da fase da ruptura e do alargamento da brecha. As três operações consideradas no planejamento envolviam o emprêgo das reservas do GEx, depois que as "reservas estratégicas alemães estivessem aniquiladas". Portanto, daí se depreende, que a perseguição seria considerada no nível Exército e no GEx.

Os três tempos da manobra em questão configuram claramente a perseguição como operação independente da ruptura e constituindo o 3º tempo.

Enquanto o grupamento previsto para o 2º tempo da manobra, iria romper e aproveitar o êxito, ficava um Exército sómente para atender à finalidade da ofensiva do GEx.

b. BATALHA DE CAMBRAI

(1) Considerações

Em novembro de 1917, decidiram os ingleses realizar uma ofensiva, empregando os carros de combate em massa. Por duas vezes tinham os carros atuado, até então ; a primeira, em 1916 no SOMME, sendo a segunda em abril de 1917, sem resultados apreciáveis.

A época era propícia, pois preparavam os aliados as ofensivas decisivas de 1918. Escolheu o comando inglês a região de CAMBRAI, uma frente calma, desde a primavera.

(2) Plano

O plano do II Ex consistia em :

(a) Atacar entre as entradas de PERANNE — CAMBRAI e BAPAUME — CAMBRAI, com sete Divisões (2 GEx), visando romper a linha HINDEMBURG e atingir CAMBRAI. O ataque seria apoiado por 1.000 peças de Artilharia, das quais 300 eram de grosso calibre, e 360 "tanks".

(b) A exploração do êxito seria realizada por um Corpo de Cavalaria, na direção de CAMBRAI.

(c) Encarava-se, também, a possibilidade de que três Divisões, em curso de reunião na região de BAPAUME, fôssem empregadas nos flancos da brecha, visando alargá-la.

Foram tomadas medidas especiais quanto ao segredo da operação, que só foi levada ao conhecimento dos franceses, na véspera de sua execução. Estes ressolveram, então, colocar à disposição dos ingleses 2 DI e 2 DC, sob o comando do Gen de GOUTE, transportando-as rapidamente, em caminhões para a região de PERONNE.

Os alemães defendiam a frente em que os ingleses iam atacar com as 20^a e 54^a DI, pertencentes ao II Ex.

(3) Ruptura e Aproveitamento do Êxito

Às 200715 desembarcou o ataque, sem nenhuma Preparação, precedido pelos carros, reunidos e dissimulados na floresta D'AVRINCOURT, que evoluíam sob densa nuvem de fumaça e eram poderosamente apoiados pela Artilharia.

As duas primeiras linhas da posição de resistência submergem nas primeiras horas do ataque e os carros encontram o caminho livre, exceto na frente de FLESQUIERES, aonde dezenas dêles são destruídos.

No fim da jornada os dois objetivos fixados tinham sido praticamente atingidos. A SE o ESCAUT tinha sido transposto em MARCOING e MES-NIERES e o Corpo de Cavalaria, ultrapassando os carros, iniciava a exploração do êxito. A NE o avanço tinha ultrapassado GRINCOURT e se aproximava do bosque de BOURTON.

A brecha aberta tinha mais de 10 km de frente e a profundidade atingia, em muitos pontos, 8 km. Desde que a frente se estabilizara não se tinha conseguido uma ruptura tão ampla e profunda, em tão pouco tempo, com perdas tão escassas.

Mas o êxito também surpreendera os britânicos, excedendo às expectativas mais otimistas. Não dispunham de reservas ao pé da obra para explorá-lo, pois as DI, que se deviam reunir em GAPAUME, estavam atrasadas e o Marechal HAIG não quis utilizar as GU francesas, sob o comando do Gen de GOUTTE.

Perdiam, assim, a grande oportunidade de transformarem aquélle bilhante êxito tático, num sucesso estratégico, de consequência imprevisíveis.

Nos dias 21, 22 e 23 os sucessos locais possibilitaram aprofundar a brecha, em alguns pontos. FLESQUIERES foi tomada e os carros chegaram até FONTAINE — NOTRE-DAME, onde os soldados alemães, já refeitos da surpresa, alvejaram-nos com granadas de mão, lançadas das partes altas dos edifícios, conseguindo imobilizar muitos dêles, que tiveram as lagartas danificadas.

NOYLES e o BOIS DE BOURTON foram ocupados e, em muitos lugares, se avistaram os edifícios de CAMBRAI. No dia 23 a frente se estabilizava na linha MOCAVES — BOIS DE BOURTON — CREVECOEUR — SANTEUX, apresentando uma bolsa, que tinha 7 km no flanco SE e, 6, no NW.

A 30 de novembro, os alemães atacaram com 4 Divisões o flanco NW e, com 7, o SE. No primeiro, os êxitos foram apenas locais, mas no segundo os britânicos foram surpreendidos, atingindo o avanço alemão a região VILERS — GUISLAIN E GOUZEACOURT.

Mas os britânicos reagiram bem e, com o Corpo da Guarda pôsto em reforço ao Corpo de Cavalaria, reconquistaram GOUZEACOURT.

Dois dias depois, novos ataques alemães foram desencadeados, estabilizando-se a frente em 6 de dezembro, praticamente na mesma linha donde partira a ofensiva de 20 de novembro.

(4) Comentários

Eis aí um exemplo em que não se realizou a Perseguição, isto é, não foi atendida a finalidade da missão que se tinha em vista. Mais surpreendidos que os alemães com o êxito da operação de ruptura e alargamento da brecha, os ingleses não se prepararam para lançar-se à per-

seguição profunda, mantendo um grupamento móvel para esse mister. E, note-se, que possuíam uma massa de carros que, pela primeira vez, era empregada na batalha.

Portanto, não houve acabamento da manobra ofensiva do II Ex; os grupamentos lançados à luta não desenvolveram a mobilidade que se impunha no caso. Outro aspecto a ressaltar na batalha de CAMBRAI foi a dependência perfeitamente caracterizada, do aproveitamento do êxito à ruptura; era seu complemento. No entanto, faltou impulsão. O que fêz o Corpo de Cavalaria foi, na realidade, explorar o êxito, dai não ter sido atendida a finalidade da manobra, que seria alcançada, se os ingleses dispusessem de poderosa massa, mais móvel que a da ruptura e do aproveitamento do êxito. Esse foi, finalmente, o outro ponto de relevo em CAMBRAI: pelo fracasso da operação, no quadro da concepção do II Ex, evidenciou-se a imperiosa necessidade de se cogitar na mobilidade das forças que vão participar da perseguição, como tendo que ser maior que a dos grupamentos da ruptura.

DOUTRINA PARA O SUL-AMERICANO

"Trata-se essencialmente de:

- respeitar a Doutrina, a parte permanente (ou menos variável) da experiência da Guerra;
- utilizar os Processos, tanto na Organização, como na Tática, como na Estratégia, escolhendo e adaptando os mais adequados às circunstâncias particulares ao meio e às modalidades da Guerra em cada Teatro de Operações, encarando quer o caso de se dispor de aparelhamento completo, quer também o de possuírem recursos deficientes e muito aquém das necessidades. É preciso, repito, encarar a Guerra do rico, dos meios poderosos, mas não abandonar a eventualidade da Guerra com recursos reduzidos.

Não se trata de copiar servilmente nenhum regulamento, nenhuma organização, mas de adaptar com inteligência.

Não se trata de aceitar cegamente opiniões alheias, mas de analisá-las, compreendê-las para aplicá-las com critério pessoal.

Adaptação inteligente, flexibilidade de espírito na aplicação dos processos de guerra. Eis a pedra de toque de nossos estudos, das nossas concepções e das nossas realizações. Como vimos, a diversidade dos TO eventuais e a situação ocasional dos meios de guerra, impõem soluções várias para cada caso, as quais, por sua vez, terão que se modificar à medida dos progressos do país e do aumento de possibilidades das organizações armadas."

Ten-Cel T. A. ARARIPE

(Trecho dum trabalho sobre Doutrina na América do Sul)

II — GUERRA REVOLUCIONÁRIA

OS PARTISANS COMO ARMA DE GUERRA

Wing Commander John Gellner, da FAe Canadense
Traduzido da Revista Canadense "The Roudel"

Nota do Redator :

Mais uma apreciação relativamente às operações da Guerra Irregular, temos o prazer de apresentar aos leitores de "Doutrina Militar Brasileira", desta vez olhada por um camarada da Fôrça Aérea Canadense.

Depois de fixar alguns pontos que dizem da relevância das operações de partisans no último Conflito Mundial — e, mesmo, recentemente, em várias regiões do globo — como arma excelente para desgastar, moral e materialmente, o inimigo, principalmente porque econômica, o articulista se atém a um aspecto original e palpítante, qual seja o de apresentar as condições a satisfazer, com vistas a um emprêgo objetivo, eficiente e útil dos partisans no quadro de uma guerra futura.

Em síntese, entende JOHN GELLNER que as guerrilhas, no seu entrosamento com as operações dos grupamentos de fôrças regulares, devem satisfazer aos seguintes requisitos, sob pena de produzirem efeito desastroso ao conjunto do Teatro de Operações :

- 1º — Considerar o pós-guerra ;
- 2º — Possuir um serviço de informações altamente eficiente e flexível ;
- 3º — Direção única para as ações de partisans ;
- 4º — Comando profissional e treinado desde o tempo de paz.

O melhor exemplo em favor da primeira exigência está no comportamento da Rússia durante a Guerra de 39/45, onde se percebe que a ajuda soviética aos guerrilheiros só aparecia nos países satélites, isto é, aquêles que professavam a mesma ideologia. E isso porque, muito interessavam aos vermelhos as tendências políticas dos países, terminada a luta. Ora, com o caráter, cada vez maior, de Conflito Ideológico a configurar uma guerra futura, sem dúvida que tal requisito se impõe, como altamente relevante. E, como decorrência, aflora a segunda condição, responsável pela utilidade ou não de se desencadear um certo número de ações de guerrilheiros, desde o início da luta em determinados TO.

É tão necessária a direção única para as ações de guerrilhas, quanto a unidade de comando nas operações militares ortodoxas.

Finalmente, não há negar a importância de comandos e quadros adestrados para as peculiaridades das lutas de partisans, com métodos e processos de chefia, liderança e combate apropriados, por isso que as necessidades operacionais impõem atuação de forças dispersas, à base da iniciativa e utilizando armamento leve. Para não acontecer o que viram os franceses naquela epopéia de bravura, heroísmo e desprendimento que foram as guerrilhas de Varcors, nos Alpes franceses, em julho de 1944, mas que culminaram em completo aniquilamento, precisamente porque os quadros do Exército do Armistício não estavam preparados para a guerra irregular.

Portanto, se reveste de crescente atualidade o trabalho que adiante se vai ler, para o qual encarecemos a atenção de nossos camaradas das Fôrças Armadas.

Maj A. RAPOSO FILHO

O PASSADO RECENTE

Da 2^a Conflagração Mundial, e após vários anos de guerra de guerrilhas (na Malaia, nas Filipinas, na Coréia, na Indo-China e Quênia), surgiram provas suficientes que permitem fazer uma estimativa objetiva da eficiência das operações de "partigiani" nas condições de uma guerra moderna. Tem sido escrita muita "bobagem" de fundo romântico, e também rodados filmes de cinema acerca de "Membros do Movimento Secreto de Resistência", "Os Combatentes da Resistência", os "Maquis", e muitos outros nomes que foram dados aos partisans durante o último conflito mundial. Neste estudo, tentaremos primeiramente apresentar a questão do valor dos partisans em sua perspectiva correta, lançando um ligeiro olhar às operações dos membros durante a guerra. Em seguida, examinaremos as condições que devem ser preenchidas, caso se deseje que os partisans constituam uma arma útil. Porque êles são uma arma de guerra e, como tal, a sua utilização está sujeita às mesmas regras gerais que se aplicam a quaisquer outras armas. Temos que nos preocupar apenas com os partisans organizados, operando num corpo apoiado e dirigido. Indivíduos isolados e grupos dissidentes demonstraram ser, de vez em quando, uma fonte de aborrecimentos, mas nunca tiveram a menor influência na condução da guerra. Aliás, êles perturbam usualmente os grupos organizados. Não existe razão alguma para se acreditar que as coisas se passarão de maneira diferente, em qualquer conflito futuro.

Na 2^a Guerra Mundial, os aliados utilizaram partisans em grande escala. Dedicaram muita energia e vultosos recursos para apoiá-los e, de um modo geral, verificaram que valeu a pena. Se esta exposição é, até certo ponto, qualificada, é porque os Aliados Ocidentais, em muitos casos, adquiriram vantagens imediatas e dissabores duradouros. Do lado soviético, os partisans foram controlados de forma rígida e tratados a sangue frio. E contribuíram muito para a salvaguarda da Rússia em 1941 e 42, e para as vitórias posteriores das armas soviéticas.

Em maio de 1945, o General Eisenhower disse o seguinte acerca do auxílio que os partisans lhe deram em sua "CRUZADA NA EU-

ROPA": "Considero que a destruição das comunicações ferroviárias do inimigo, a perturbação do tráfego rodoviário dos alemães e a pressão continua sobre a economia de guerra e os serviços de segurança interna dos nazistas na Europa Ocupada pelas forças organizadas da Resistência, desempenharam um papel muito considerável em nossa vitória final". E o General Sir Colin Gubbins, chefe do S.O.E. (Special Operations Executive) no tempo da guerra, disse: "Na França à medida que os Aliados se precipitavam pelas praias da Normândia e do Mediterrâneo, cem mil franceses, armados e equipados pelos Aliados... faziam uma guerra aberta por trás das linhas alemães... Na primeira semana da invasão da Normândia, foram efetuados 900 ataques com êxito aos sistemas ferroviários que conduziam ao front de Rommel, e as estradas e comunicações telefônicas e telegráficas foram continuamente destruídas... O porto de Antuérpia com os seus 600 guindastes, vital para o avanço dos Aliados, e preparado pelos alemães para ser demolido, foi salvo intacto por um Tenente belga da Resistência"...

Do outro lado, um historiador alemão, homem que, como membro típico do velho Estado-Maior alemão, é muito avesso ao emprêgo de superlativos, descreve da seguinte forma as atividades dos partisans soviéticos: "Além do mais, desenvolveu-se muito atrás da linha de frente, numa área em que, nos princípios de outubro (1941), havia sido travada a batalha de Bryansky... um grande território partisan, que dentro de pouco se estendeu a uns 170 km. em profundidade. Este foi o primeiro de uma série que, de então até 1944, o Comando Russo organizou e manteve atrás da frente do Grupo de Exército (alemão) do Centro, forçando-o a combater continuamente atrás das linhas. Eles (os partisans) nunca paralisaram os serviços de suprimentos alemães, mas causaram consideráveis perdas de material, negaram amplas áreas ao regime alemão, e dessa forma aterrorizaram a população pacífica, que converteram numa fonte contínua de perturbações e destruição".

Dois exemplos ilustrarão o desgaste que as operações contra os partisans impuseram aos recursos da Alemanha. Durante certas ocasiões, foi necessário utilizar até 500.000 alemães, italianos e tropas "ustachis" sómente na Iugoslávia, para combater os partisans de Tito e manter abertas algumas linhas principais de comunicações. Quando o exército nacional polonês do General Bohr se levantou em agosto de 1944, em Varsóvia, forçou o IX Exército alemão a empenhar-se durante dois meses, numa campanha difícil e dispendiosa, atrás de suas linhas.

As operações dos partisans, em pequena escala, também auxiliaram a causa Aliada. Basta citar apenas um dos numerosos golpes coroados de êxito: a destruição, por um punhado de noruegueses treinados e dirigidos por britânicos, da usina de água pesada Norsk Hydro, instalada em Vermork, no Planalto Hardanger, durante a noite de 27-28 de fevereiro de 1943. A água pesada (óxido de deutério) constituía um dos requisitos básicos das tentativas feitas pela Alemanha para produzir a bomba atômica. Assim, o ataque a Vermork teve talvez uma influência decisiva no progresso da guerra.

PRIMEIRA CONDIÇÃO PARA O EMPRÉGO EFETIVO DOS PARTISANS

Onde quer que sejam utilizadas armas para decidir conflitos políticos, é imperioso e vital que os que dirigem o seu emprêgo olhem para além da vitória. Esta declaração aplica-se, mais do que em

qualquer outro campo militar, ao emprêgo dos partisans como arma de guerra.

Durante toda a II Guerra Mundial, os Aliados Ocidentais observaram, em sua utilização dos movimentos de Resistência, uma política a prazo curto, à base de "primeiro as primeiras coisas". As primeiras coisas eram a vitória sobre a Alemanha e o Japão. O resultado foi que, em muitos casos, armamos gente que professou a disposição de utilizar suas armas contra os invasores alemães ou japoneses, ao passo que sua intenção real era armazená-las para uma tentativa de conquista do poder em seus respectivos países, uma vez terminada a guerra. E pior ainda, em alguns casos, fornecemos armas a organizações que jamais as usaram senão contra nós. Isto ocorreu principalmente na Ásia Sudeste. Os Soviéticos, pelo contrário, emprestaram apoio, metódicamente, apenas aos seus adeptos ideológicos, e chegaram a ponto de assumir atitudes agressivas contra os grupos de partisans não comunistas, ainda que os mesmos combatesssem eficazmente contra os alemães. Assim, já nos fins da guerra, na Ucrânia, o U.P.A. (Ukrajinska Povstancha Arija), o flagelo da retaguarda alemã, teve de se defender contra ataques soviéticos. O Exército Nacional Polonês teve casos idênticos.

Seria uma injustiça gritante culpar os organizadores das operações de partisans na Europa Ocidental e na Ásia Sudeste desta aparente falta de discriminação no emprêgo da arma que lhes foi confiada. A Comunidade Britânica e os Estados Unidos foram compelidos a participar de uma guerra que haviam procurado evitar por todos os meios. Pelo menos no princípio, não tiveram outro objetivo que repelir os agressores, e, para restabelecer a ordem que havia existido antes, tiveram de recorrer às armas, ainda que com relutância. Quanto mais rápida e econômicamente essa missão trágica fosse cumprida, tanto melhor. Terminá-la rápida e eficazmente, passou a ser o objetivo da guerra e a eficácia exigia o uso de quem quer que fosse e de todos, contando que se acelerasse a conquista da vitória. Por outro lado, para os alemães, os japoneses e os russos, seus inimigos na II Guerra Mundial, eram apenas obstáculos na longa estrada que haviam traçado para percorrer. A "Nova Ordem na Europa", a "Esfera de Co-Prosperidade da Grande Ásia", a "Revolução Mundial" estavam para êles além da vitória. Estes objetivos finais proporcionavam-lhes um padrão com o qual mediam sua atuação imediata. Este fato explica a razão pela qual os alemães não utilizaram e antes, pelo contrário, suprimiram o movimento de independência antisoviético na Ucrânia: contar com os ucranianos como associados, era coisa que não se ajustava em seu grandioso plano.

Pela mesma razão, os Soviéticos deixaram os alemães liquidar o Exército Nacional Polonês do General Bohr, que se havia levantado em Varsóvia (em agosto de 1944), embora pudesse ter explorado aquêle levante para uma ruptura decisiva das linhas alemães. Os Soviéticos possuíam seus títulos, o "Govêrno de Lublin" no seu vagão de bagagem, e convinha-lhes que os alemães aniquilassem os correligionários do governo polonês no exílio, em Londres. Em comparação com seu objetivo final (a implantação de um regime comunista na Polônia e, aliás, em toda parte), o adiamento da vitória e o sacrifício de mais algum sangue soviético nada representavam. Não há dúvida de que, se os Aliados Ocidentais tivessem estado no lugar dos alemães ou russos, teriam utilizado os ucranianos e os poloneses, acontecesse o que acontecesse a êles, após a vitória.

Alheios a ideologias e orientados sómente pela finalidade única de vencer a guerra, oficiais britânicos e mais tarde norte-americanos procederam a forjar uma arma eficiente com os vários movimentos

de Resistência que pululavam como cogumelos atrás das linhas inimigas. A eficiência exigia, que aqueles elementos fôssem unidos. Em consequência, formamos coalisões de movimentos de resistência que duplicaram a estranha aliança entre as democracias ocidentais e a Rússia comunista. Por exemplo, na França, o S.O.E. fundou cinco grupos principais de resistência: o "Ceux de la Liberté" (Os da Liberdade), o "Ceux de la Libération" (Os da Libertação), apolíticos; a "Organization Civil et Militaire" (Organização Civil e Militar), essencialmente direitista: a "Liberation" (Libertação), esquerdista (contendo o Congresso dos Sindicatos Trabalhistas, do qual a Confederação Geral do Trabalho já estava então tingida de vermelho); e a "Front National" (Frente Nacional), francamente comunista.

Os dirigentes do S.O.E. tiveram sérias apreensões por causa da atitude dos chefes do "Front National", que não cooperavam. Não obstante, fiéis à política geral de unir para a ação comum tôdas as forças anti-alemães, criaram uma frente única da Resistência. Uma vez feito isto, foi dada tôda a assistência aos "Franc-Tireurs" e "Partisans", a organização para militar do "Front National". Quando veio a libertação, havia tantas armas em mãos dos comunistas que, se não fôssem o fato de se achar à frente do governo provisório da França o enérgico General De Gaulle, e o país estar cheio de tropas aliadas, o Partido Comunista Francês poderia muito bem haver tomado o poder. Na Itália ocorreu uma situação idêntica. Muitos detalhes de como os comunistas receberam armas Aliadas apareceram há tempos na Imprensa, juntamente com a estranha história do assassinato do Major Hollohan, um dos dirigentes do O.S.S. norte-americano.

SEGUNDA CONDIÇÃO

SERVIÇO DE INFORMAÇÕES POLÍTICAS MERECEDOR DE CRÉDITO

Para dirigir e apoiar partisans, é necessário saber "quem é quem" em sua área de operações. Isto constitui requisito prévio indispensável, se se deseja dar apoio com discriminação, isto é, sómente àquelas organizações de que se pode esperar um impulso aos nossos objetivos políticos a longo prazo.

É igualmente importante compreender as forças políticas, sociais e econômicas que motivam a comunidade. Para obter estas informações, não é bastante reunir em tempo de guerra grande número de peritos. As informações de caráter político constituem um requisito contínuo.

As informações políticas devem ser avaliadas de uma maneira realista. Para conseguir isso, devem ser utilizados sempre elementos estrangeiros na coleta de informações, e sómente depois, mediante um sistema de verificação e reverificação. Tôdas as análises e avaliações devem ser efetuadas por pessoas que não tenham interesse algum em torcer as informações coletadas. Esse trabalho deve ser efetuado por indivíduos que não sejam oriundos do país, onde foi colhida a informação. As informações só podem ser revistas por métodos puramente lógicos e, diríamos ainda, quase matemáticos. O conhecimento do local, que afasta o espírito de seu caminho metódico das premissas à conclusão, é como que um empecilho. Na guerra passada, os políticos profissionais que formavam os vários governos no exílio, embora fôssem, em sua maioria, homens muito honestos e sinceramente dedicados à causa Aliada, muitas vezes foram responsáveis por alguns erros crassos, no tocante às tendências políticas dos países ocupados. Para dar apenas um exemplo, foi indubitablemente falsa a informa-

ção emanada de círculos franceses interessados (isto é, antidegau-listas), que fêz com que os chefes aliados acreditassesem que o General Giraud possuia adeptos entre os franceses. Daí veio a tentativa de converter aquele general em chefe de um governo francês no estrangeiro, gesto que quase destruiu o eficaz e valioso movimento da França Livre.

TERCEIRA CONDIÇÃO

DIREÇÃO UNIFICADA

Na última guerra, os russos tiveram, em seu Ministério da Defesa, a Diretoria-Geral de Operações dos Partisans, isto é, uma seção de Estado-Maior com autoridade igual à daquelas que controlavam as demais armas do Exército Vermelho. E, provavelmente, essa Diretoria ainda existe. A referida repartição fixou as diretrizes e controlou o emprêgo de todas as forças de partisans, às quais o Governo Soviético emprestou seu apoio.

Foi, sem dúvida, graças a este alto comando unificado, que os Soviéticos puderam utilizar os partisans em grande escala, e com êxito retumbante. Os Aliados Ocidentais nunca atribuíram, absolutamente, às suas repartições equivalentes à Diretoria-Geral de Operações dos Partisans, uma categoria comparável às das inspetorias das armas principais. Eles as dotaram de pessoal militar (ou, para sermos mais precisos, a maior parte civis sem experiência militar adequada, aos quais foram fornecidos uniformes e postos, por conveniência), mas não as subordinaram sequer a um Ministério de qualquer das Forças Armadas. O S.O.E. (Special Operations Executive), por exemplo, surgiu sob a jurisdição do Ministério de Guerra Econômica. Esta solução, eventualmente, foi bem-recebida pelos oficiais do S.O.E. (principalmente porque a maioria dêles era essencialmente civil, e propensa a ser impaciente com os métodos militares), mas isso prejudicou, por certo, o emprêgo estratégico dos partisans — em particular seu emprêgo na coordenação com outras operações militares. A tendência para executar a tarefa de direção e de apoio dos partisans como uma coisa misteriosa, em vez de um problema puramente militar, conduziu, por vezes, a uma multiplicidade de órgãos que, muito freqüentemente, não se coordenavam.

Tampouco houve, jamais, um estado-maior de operações combinadas, quando várias Forças Armadas aliadas trabalharam na mesma zona de operação dos partisans.

A direção das operações dos partisans na França proporcionou um exemplo típico. Três órgãos no Reino Unido preocupavam-se com aquelas operações. A seção "F" do S.O.E., sob o comando do Coronel Muckmaster, era uma organização puramente britânica, não oficialmente ligada a qualquer dos movimentos da Resistência Francesa, muito embora os seus agentes (que eram franceses ou britânicos que falavam francês) tivessem de fazer uso de um ou outro grupo de Resistência para a execução de suas respectivas tarefas. Alguns agentes britânicos famosos trabalharam na Seção "F", a saber: Odette Sanson e "Madeleine" (Oficial Assistente da Secção, Noor Inayat Khan), para citar apenas dois dêles. Havia ainda a Seção "R.F." do S.O.E., comandada primeiro pelo Coronel Hutchinson, e mais tarde pelo Coronel Dismore. Este era o órgão que dava apoio à Resistência Francesa. Possuía seus próprios agentes (dos quais Shelly, com seu nome verdadeiro de Wing Commander Yeo-Thomas, foi talvez o mais eficiente) e também providenciava os movimentos

dos elementos da França Livre que deveriam circular da e para a França. Finalmente, o QG da França Livre em Londres continha o B.C.R.A. ("Bureau" Central de informações e Ação), chefiado pelo famoso Coronel Dewavrin, melhor conhecido como "Passy".

O escopo do B.C.R.A. era mais amplo do que os das seções "F" e "R.F." do S.O.E. Infelizmente, as relações tempestuosas freqüentes entre o General De Gaulle e seus anfitriões britânicos lançaram sua sombra sobre a tão necessária cooperação entre o B.C.R.A. e o S.O.E. As coisas não melhoraram após alguns choques de personalidades, os quais podem ter sido devidos tanto à sensibilidade do Coronel Passy, como à impaciência ocasional, ou possivelmente mesmo falta de tato, de alguns de seus colegas britânicos. De um modo geral, o B.C.R.A. e a Seção "RF" conseguiram trabalhar em equipe, muito embora com algum atrito. A Seção "F" era uma célula de bôca fechada, completa em si, que trabalhava à sua moda. De vez em quando, agentes da equipe Seção "F" e da "R.F." do B.C.E.A. enganavam-se uns aos outros na França. Por vêzes, os órgãos francês e britânico pareciam estar competindo entre si.

Mas isto não se passou assim em toda parte. Em alguns países ocupados — e a Noruega foi um exemplo notável — um só movimento de Resistência foi apoiado de maneira incomparável um único órgão, com sede na Grã-Bretanha. Isto, porém, não foi o resultado de planejamento superior, mas do alto moral no país (onde todos os patriotas se juntaram na luta contra os invasores) e no estrangeiro (onde um governo no exílio, sem oposição e respeitado, trabalhou em cooperação das mais amistosas com os britânicos).

QUARTA CONDIÇÃO

COMANDO PROFISSIONAL E TREINADO EM TEMPO DE PAZ

A ambição natural do militar profissional é comandar tropa. Isso lhe proporciona a maior satisfação — e, em tempo de guerra, é a melhor oportunidade de conquistar o reconhecimento dos outros. Dentre todos os trabalhos de Estado-Maior, o menos atraente para um oficial da ativa é o do "camarada que fica lá na sala dos fundos", do homem anônimo, a quem foi confiado um trabalho especializado e secreto. Não admira, pois, que, na última guerra, a direção das operações dos partisans estivesse, pelo menos no que concerne aos Aliados Ocidentais, quase inteiramente em mãos de militares amadores. Entre eles havia muitos homens hábeis, com inteligências apuradas e espíritos aguçados. Por outro lado, eram, em geral, lamentavelmente destituídos de experiência e treinamento militar. A falta de conhecimento de coisas militares constituiu um sério obstáculo, porque tornou difícil o emprêgo dos partisans em coordenação com outras armas (que eram comandadas por militares).

O mais sério dos inconvenientes foi, talvez, o de que os organizadores amadores da guerra dos partisans raramente pareciam ser capazes de ver seu trabalho em relação correta com a conduta geral da guerra. Quase sem exceção, eles superestimavam, de maneira berlante, o que a sua arma podia fazer. Até um homem do calibre do Comandante Yoe-Thomas estava convencido de que, se tivessem sido bem apoiados, os homens da Resistência Francesa poderiam ter conseguido, mais economicamente e com menos danos para o país, tudo o que foi feito pelo bombardeio Aliado. Ele passou por alto o fato de que o bombardeiro era uma arma que estava quase sempre à mão

(especialmente depois que o radar tornou possível o bombardeio sem visibilidade), e assim podia ser utilizado onde e quando o comandante necessitasse dêle. Ele era o que os alemães chamavam uma arma "operativa", adequada igualmente para a execução das intenções estratégicas e táticas do comandante. Geralmente, os partisans só podiam ser utilizados dentro da estrutura do planejamento estratégico; eram uma arma nem sempre à disposição e nem sempre eficaz, muito embora fosse muito útil, de um modo geral. Esta limitação é dada pela própria natureza das operações dos partisans e, assim, é permanente. Não encontramos em qualquer dos muitos livros escritos sobre a guerra de partisans, qualquer vestígio de compreensão deste fato básico. Em vez disso, contém uma colossal dose de grandiloquência acerca do que pareciam ser, para os autores desses livros, manifestações dos espíritos fossilizados dos soldados profissionais no mais elevado escalão, mas que eram, na realidade, apenas estimativas sóbrias do valor militar das operações dos partisans.

Outra dificuldade era a ignorância dos procedimentos militares. Em particular, os amadores são propensos a desprezar os "exercícios", que são tão caros ao militar profissional. Eles vêem nos exercícios um dispositivo inventado pelos militares para satisfazer seu espírito limitado, pelo qual uma fórmula é substituída pelo pensamento, ao passo que, de fato, os exercícios se destinam a evitar cometer erros em momentos de tensão. Basta um exemplo para ilustrar o que são as consequências de improvisação demasiada e de "exercício" de menos.

Durante toda a guerra, os serviços de contra-espionagem alemães, tanto o civil "S.D.", quanto o militar "Abwehr", usaram com êxito transmissores de telegrafia sem fios, apreendidos em suas campanhas contra os movimentos de Resistência. Muitos agentes aliados foram atraídos por meio de mensagens de rádio transmitidas pelos alemães, e acabaram sendo presos e fuzilados. Numerosos grupos de partisans foram destruídos, quando colhidos em emboscadas armadas pelo mesmo método.

Certa vez, um bravo radiooperador britânico que havia caído em mãos dos alemães, concordou em transmitir uma mensagem para os seus captores, mas tinha a intenção de advertir o seu comando de que o transmissor de que se servia estava sendo utilizado, então, pelo inimigo. E se bem o pensou, melhor agiu, pois introduziu na mensagem sólamente um, em vez de dois sinais regulamentares de checagem (que geralmente é uma letra fora de lugar em certa passagem da mensagem).

Se essa mensagem tivesse sido captada na Inglaterra por alguém com "limitada" mentalidade militar, a reação teria sido automaticamente a seguinte: "Identificação insuficiente — não se providencie". Mas a resposta veio de um homem acostumado a usar sempre a cabeça em vez dos "exercícios", o qual respondeu: "Você esqueceu o sinal duplo de segurança. Seja mais cauteloso".

O resultado foi que o plano do operador prisioneiro fracassou redondamente. Os alemães ficaram sabendo que ele havia tentado ludibriá-los, e fizeram-no pagar por isso. E ficaram sabendo então que as mensagens que estavam enviando deveriam conter dois "sinais de segurança".

O FUTURO

Uma guerra entre as potências comunistas e as democracias ocidentais, se ocorrer, deverá ser particularmente propícia para as operações de partisans, porque será um choque de ideologias. Prová-

velmente, ambos os lados teriam adeptos no campo inimigo — nós, todos os povos amantes da liberdade que se encontram na órbita comunista; e os nossos adversários, todos os comunistas na nossa órbita. A menos que as condições se modificassem muito nos anos vindouros, teríamos provavelmente que combater no campo de batalha europeu os partisans comunistas da França e Itália, enquanto que os Soviéticos se defrontariam com problemas militares análogos nos países satélites, e, provavelmente, também, em uma ou outra das partes não russas da União Soviética. As armas nucleares, entretanto, têm espicaçado a imaginação da Imprensa e do público, e parecem ter-nos induzido a desprezar as lições da 2ª Guerra Mundial e das campanhas de guerrilha dos anos do pós-guerra. Entretanto, os partisans, pequenas organizações que não podem ser combatidas com bombas atômicas, têm exercido grande tensão sobre os recursos econômicos e militares das grandes potências.

Até agora, os nossos adversários na guerra fria parecem estar bem à nossa frente no emprêgo dos partisans, como arma de guerra.

HISTÓRIA MILITAR E DOCTRINA MILITAR

— “Os melhores ensinamentos para o futuro se encontram nas lições do passado.”

General H. C. B. VON MOLTKE

— L. Rousset, ao estudar a personalidade de Von Moltke, Chefe do Estado-Maior Alemão durante 30 anos, escreveu:

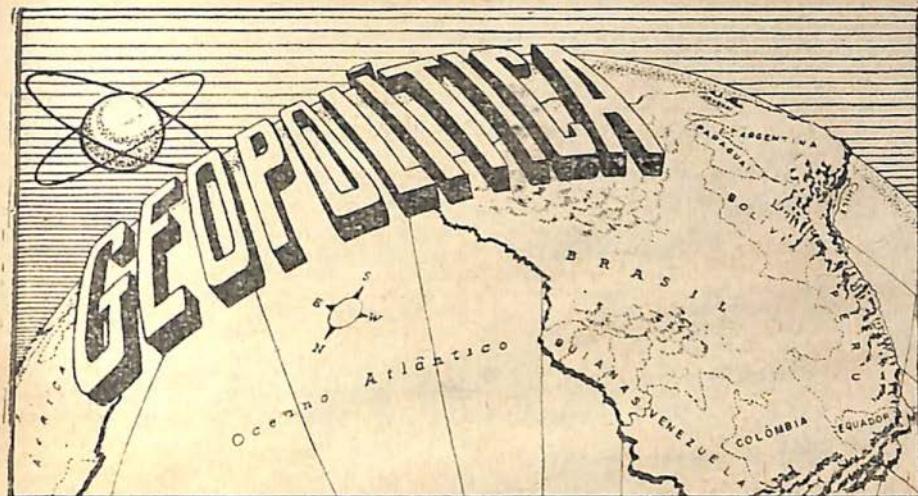
“Desprovido de gênio criador e tendo disso consciência, não procurou ele inventar uma nova forma de arte, mas apenas reencontrar, no exame atento e refletido das guerras anteriores, o segredo da conduta das grandes operações, que parecia perdido. Assim procedendo, mostrou-se mui sábio e avisado, pois dessa forma se tornava tangível e, ao mesmo tempo, acessível ao maior número o objetivo consagrado nos altos estudos militares.”

— “Para compreender-se a evolução normal da Doutrina Militar e prever seu desenvolvimento futuro, é essencial um conhecimento generalizado de História Militar.”

General BLUMENTIT

Livros publicados pela BIBLIOTECA MILITAR e que se relacionam com DOUTRINA MILITAR BRASILEIRA :

- 1 — HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL (2 Volumes) —
Cel Genserico de Vasconcellos.
- 2 — A BATALHA DO PASSO DO ROSÁRIO — Gal Tasso Fragoso.
- 3 — CAMINHOS HISTÓRICOS DE INVASÃO — Ten-Cel Antonio de Souza Júnior.
- 4 — A REVOLUÇÃO FARROUPILHA — Gen Tasso Fragoso.
- 5 — LUTAS AO SUL DO BRASIL — Gen F. de Paula Cidade.
- 6 — NOÇÕES MILITARES FUNDAMENTAIS — Cel J. B. Magalhães.
- 7 — DO RECONCAVO AOS GUARARAPES — Maj Antonio de Souza Júnior.
- 8 — HISTÓRIA DA GUERRA ENTRE A T. ALIANÇA E O PARAGUAI — Gen Tasso Fragoso.
- 9 — COMPREENSÃO DA UNIDADE DO BRASIL — Cel J. B. Magalhães.
- 10 — EVOLUÇÃO MILITAR DO BRASIL — Cel J. B. Magalhães.
- 11 — OS FRANCESES NO RIO DE JANEIRO — Gen Tasso Fragoso.
- 12 — REMINISCÊNCIAS DA CAMPANHA DO PARAGUAI — Dionísio Cerqueira.
- 13 — OS SERTÕES COMO HISTÓRIA MILITAR — Ten-Cel Umberto Peregrino.
- 14 — RICARDO FRANCO — Gen Silveira de Melo.
- 15 — ANTONIO JOÃO — Gen V. Benício da Silva.
- 16 — NOTAS DE GEOGRAFIA MILITAR SUL-AMERICANA — Cel F. Paula Cidade.
- 17 — CAXIAS E NOSSA DOUTRINA MILITAR — Maj Amerino Raposo Filho.



ANO II — N. 6
(DEZ 59)

Coordenador: Major OCTAVIO TOSTA
da Seção de Geografia e História do BME

SUMÁRIO DA SEÇÃO

EDITORIAL

“Sentinelas do Atlântico Sul Duas Marinhas Irmãs” — LYRA TAVARES, Gen.

I — PODER MARÍTIMO

“Algumas Considerações sobre Poder Marítimo” — A. C. RAJA GABAGLIA, Almirante.

“Poder Marítimo da República Argentina” — CARLOS A. GARCIA FAVRE, Cap de Na (Trad. por Adyr Fiuza de Castro, Maj.).

II — ESTUDOS E ENSAIOS

“Áreas Internacionais de Compreensão e Áreas de Atrito” — “Tendências Expansionistas” (Concl. dos ns. ant.) : 6. “Tendências Expansionistas — Vetores de Transformação do Mosaico Internacional” ; 7. “Conclusão” — GOLBERY DO COUTO E SILVA, Cel.

III — CONTRIBUIÇÃO AO ENSINO

Escola de Comando e Estado-Maior do Exército — “Programa de Geopolítica do Brasil” (3º Ano do Curso — 1959) — Major OCTÁVIO TOSTA.

IV — ARTIGO ESTRANGEIRO

“A Geopolítica e a Marinha do Futuro” — L. M. CHASSIN, Gen.

(Transc. do “Mensário de Cultura Militar” N. 3 de Out 48).

V — INDICE BIBLIOGRÁFICO

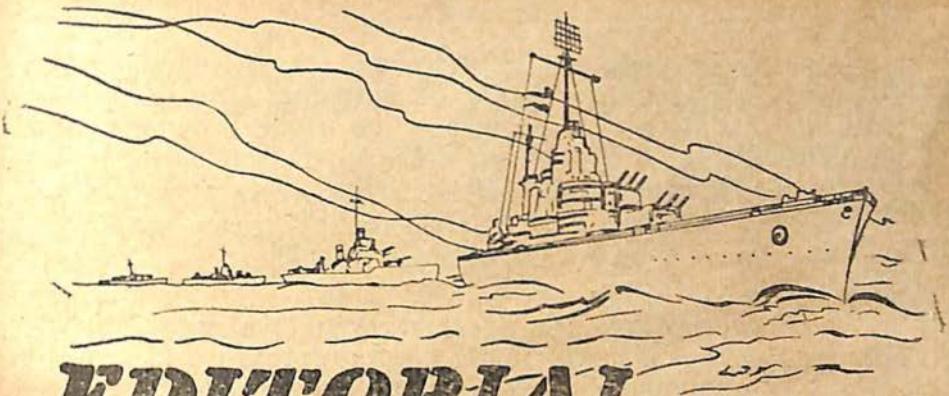
“Poder Marítimo” — OCTÁVIO TOSTA, Maj.

1. “Military Review”
2. “Revista Marítima Brasileira”
3. “Boletim do Clube Naval”
4. “A Defesa Nacional”
5. “Revista do Clube Militar”

As declarações expressas nos artigos da **SEÇÃO DE GEOPOLÍTICA** são da exclusiva responsabilidade dos respectivos autores e não implicam no endosso oficial às opiniões ali contidas.

A matéria divulgada na **SEÇÃO** pode ser reproduzida em livros, jornais ou revistas, exceto quando sejam expressamente reservados os respectivos direitos. As transcrições deverão consignar a fonte e, no caso de artigos assinados, deve ser referido sempre o nome do autor.

Solicitamos dois exemplares da publicação que transcrever matéria da **SEÇÃO DE GEOPOLÍTICA**. A correspondência deve ser endereçada ao Major Octavio Tosta — “A Defesa Nacional” — Ministério da Guerra — Rio de Janeiro, Brasil.



EDITORIAL

SENTINELAS DO ATLÂNTICO SUL

DUAS MARINHAS IRMÃS

General LYRA TAVARES (*)

Proporcionou-me o ilustre Major Octávio Tosta, coordenador desta brilhante seção de Geopolítica, um prazer muito grande, ao distinguir-me com a missão de escrever estas palavras iniciais de homenagem à nossa gloriosa Marinha de Guerra, quando já temos à vista a celebração do Dia do Marinheiro.

A incumbência ainda me é muito mais grata porque se trata de exaltar, nesta mesma homenagem, a expressão, também grande e heróica, da Marinha Argentina, tanto mais que ambas, embora defendendo Bandeiras Nacionais diferentes, surgiram, ao mesmo tempo, na defesa comum da liberdade do Continente.

(*) O General Aurélio de Lyra Tavares possui o curso da Command and General Staff School (Fort Leavenworth). Foi observador Militar na África do Norte, durante a 2ª Guerra Mundial; Subchefe da Missão Militar de Ocupação da Alemanha; Chefe da 4ª Seção do Estado-Maior das Forças Armadas; Instrutor da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais e da Escola de Estado-Maior do Exército. É Membro da Comissão de Exportação de Materiais Estratégicos (Ministério das Relações Exteriores); da Comissão de Execução do Tratado de Amizade com Portugal e Sócio Efetivo do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Além dessas altas funções é Bacharel em Direito e Engenheiro Civil. Sua invejável e polimórfica cultura é demonstrada nos seus brilhantes trabalhos: "Território Nacional" — "Soberania e Domínio do Estado" — "Segurança Nacional" — "Antagonismos e Vulnerabilidades" — "Quatro Anos na Alemanha Ocupada" — "Telecomunicações e Segurança Nacional" — "Impressões da África do Norte" e "História da Arma de Engenharia".

A partir de então, nunca deixaram elas de estar juntas, no quadro da mesma política continental, sempre que se tratava de fortalecer ou preservar, na linha avançada do Atlântico Sul, a segurança da nossa civilização comum. E é essa, precisamente, uma das garantias do respeito aos interesses que cada vez mais entrelaçam os nossos povos, em face das apreensões e das ameaças eventuais que possam pesar sobre os destinos dessa civilização.

A consagração do Dia do Marinheiro não constitui, por isso mesmo, apenas motivo de contentamento e de evocações: sugere, também, no plano alto do espírito, ao mesmo tempo a compreensão verdadeira e a afirmação consciente do papel da Marinha Brasileira na história e na projeção da nossa Nacionalidade.

Essa história e essa projeção obedecem, na sua síntese, à influência predominante de três imposições geográficas fundamentais: a Ibéria, de onde nos vieram o homem e o espírito que erigiram a nossa civilização e demarcaram as nossas fronteiras; a terra jovem da América, eleita, pelo destino, para servir, ao mesmo tempo, de amplo estuário e de terreno fecundo às lutas da liberdade sobre o despotismo; e, finalmente, o cenário imenso do Atlântico, sobre cujas águas vieram até nós, através dos tempos, ora o influxo do progresso que impulsionou a construção da nossa grandeza, ora a ameaça estrangeira, em face da qual sempre se conservou vigilante, e jamais vacilou, a Marinha Brasileira, na defesa do que é nosso.

Ao Sul do Continente, afirmavam-se, também, num quadro idêntico, o espírito e a bravura da Marinha Argentina, nascida, como a nossa, nas lutas contra o jugo colonialista ou contra a cobiça estrangeira, em que se empenhavam, inspiradas nos mesmos ideais de independência, os povos irmãos da América.

O Atlântico representou, desde o início da nossa história comum, um papel predominante na conquista e na preservação da Independência.

Foi esse o grande ideal que, desde muito cedo, mobilizou as aspirações solidárias dos povos da América. Ligavam-nos a consciência e o sentimento de que era sobre ele, como campo aberto às incursões do inimigo eventual, que cumpria levar o primeiro esforço da nossa defesa.

A despeito de todos os obstáculos e dos parcos meios a nosso alcance, começou a estender-se e a afirmar-se, sobre

a superfície do mar que banha as nossas terras, o espírito das nacionalidades novas, surgidas deste lado do Atlântico.

Assim nasceram a Marinha Brasileira e a Marinha Argentina, em cujas primeiras ações se aliavam à técnica e à experiência de grandes Capitães que apoiaram a causa da nossa Independência, a bravura e o despreendimento de um número cada vez maior de denodados cidadãos em cuja personalidade se reuniam e se destacavam a vocação para o mar e a devoção extremada ao serviço da Pátria.

É essa a origem comum do espírito imortal das nossas Marinhas de Guerra. Elas sempre o afirmaram, através dos tempos, inclusive no período de transição em que o Brasil e a Argentina, herdeiros de questões vindas das duas Coroas ibéricas colonizadoras, tiveram de resolver, entre si, litígios de origem, através de longo processo, às vezes marcado por desentendimentos e lutas ocasionais.

A verdade é, porém, que dessas lutas e desses desentendimentos do passado, apenas ficou a tradição de nobreza e de lealdade de Armas irmãs, que se uniriam definitivamente, na defesa de destinos e interesses que são intimamente solidários.

No quadro novo do mundo atual, revigora-se, cada vez mais, a consciência desses destinos, diante dos quais constituímos um mesmo todo geográfico, um mesmo pensamento e uma civilização comum.

O Atlântico continua a constituir, ainda mais do que no passado, não apenas a grande estrada do nosso intercâmbio e do nosso progresso, como, nos momentos de perigo, a grande cintura de proteção que abraça e, ao mesmo tempo, resguarda as duas pátrias irmãs, cobrindo-as contra o transbordamento das lutas que possam eclodir no velho mundo tumultuado.

Além da faixa de águas contíguas, que pertencem ao domínio das nossas soberanias nacionais e se integram nos nossos próprios territórios, com as suas riquezas peculiares, o mar que nos circunda representa para nós uma faixa de segurança sobre a qual, na preservação da paz e na defesa do Continente, atuam, quando se torna necessário, as nossas Marinhas de Guerra, em íntima solidariedade e em atenta vigilância.

Foi sobretudo no desempenho dessa grande missão comum que elas surgiram e se tornaram fortes e respeitadas. Nunca deixou de trazê-las unidas a consciência do grande papel que lhes cumpre representar no quadro da se-

gurança continental, desde que elas surgiram no mar, defendendo, sob a inspiração dos mesmos ideais, os pavilhões diferentes das duas grandes Nações da América.

Nasceram ambas com a mesma destinação comum, desde que os nossos povos ganharam a consciência de que o baluarte de uma grande nação marítima, como pensavam Taylor e Brown, não poderia circunscrever-se às fortificações presas ao seu litoral. Cumpria ampliá-lo, oceano adentro, nos costados dos "navios de todos os tipos, capazes de sulcar o mar alto e fazer face ao inimigo, enfrentando as tempestades e os perigos".

Para a emancipação de colônias submetidas à ação de poderosas frotas navais das Coroas ibéricas, no passado, como, hoje, para a preservação da independência e dos grandes ideais que congregam os povos do Continente, os destinos das Armas terrestres teriam, e terão, que ser apoiados e decididos no mar.

As comemorações do Dia do Marinheiro, que estamos por celebrar, sugerem ao nosso espírito de soldados, entre as evocações e perspectivas que a él acodem, ao fixar-se, no passado e no presente da nossa Marinha de Guerra, a consciência do seu relevante papel e o grande tributo de glórias que lhe deve a Nação.

Cumpre, além disso, sobretudo para que estejamos dentro da realidade do mundo em que vivemos, glorificá-la no quadro mais amplo da sua missão continental e do mesmo grande oceano ao qual se vinculam e do qual dependem os destinos comuns do Continente.

É ante essa visão mais ampla e mais verdadeira do seu grande papel histórico que saudamos o Dia do Marinheiro, abrangendo, numa só e grande homenagem, a Marinha de Guerra do Brasil e a Marinha de Guerra da Argentina, como sentinelas em que repousam a liberdade e a paz da América, nas águas do Atlântico.

I — PODER MARÍTIMO

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SÔBRE PODER MARÍTIMO

(*) Almirante A.C. RAJA GABAGLIA

Em tôdas as épocas depende a exportação da eficiência do poder marítimo.

O comércio exterior mundial é dominado, sucessivamente, por fenícios, gregos e romanos, ao exercer cada um desses povos o controle do Mediterrâneo. Na Idade Média, tal comércio pertence aos Estados-Cidades italianos, menos pelo seu entrosamento com as caravanas árabes que por causa de suas esquadras.

A partir do século XV, o deslocamento do predomínio italiano para o ibérico, converte português e espanhóis em senhores do Atlântico. Com a destruição da Invencível Armada, o comércio marítimo passa para a Inglaterra e seu corsários tornam precária a rota dos galeões espanhóis.

A Grã-Bretanha, dona incontestada de todos os mares, pode conquistar os impérios ultramarinos, descobertos por espanhóis e português, e pode, na era do vapor, dominar tôdas as grandes linhas marítimas de comunicação, e, assim, canalizar para as Ilhas Britânicas fabuloso ingresso proveniente dos fretes.

Ainda em tempo de paz, em 1938, cabe à Inglaterra — com o movimento importação-exportação de 117 milhões de toneladas, contribuindo a navegação com 340 milhões de esterlinas, investidos no pagamento de alimentos e matérias-primas importados — manter o prestígio nacional em tôdas as águas do universo; prover os produtores e os consumidores com o transporte mais econômico; dar, direta ou indiretamente, emprêgo a cerca de um milhão de homens.

Ora, a Inglaterra, país insular, nunca pôde obter muito mais do que a metade dos alimentos necessários à sua população, e, além disso, depende dos navios mercantes para as suas matérias-primas, lã, algodão, borracha, minérios, petróleo, etc. Encarando, pouco depois, na beligerância, o duplo perigo da fome e da invasão, para o qual as embarcações de comércio constituem permanente defesa, é com o seu poder marítimo que pode conservar livres as comunicações através dos mares.

A tonelagem marítima internacional alcança, em 1952, 90 milhões, valor jamais atingido na história da humanidade. Ultrapassa de um terço o máximo volume da frota comercial em 1939. Representa quase o

(*) O Almirante Antônio Raja Gabaglia possui o curso da Escola Superior de Guerra e é membro fundador do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Foi Instrutor de História Naval na Escola Naval, Adido Naval e Militar junto à Embaixada do Brasil em Londres e Adido Naval junto à Embaixada do Brasil em Paris. Comandou o 2º Esquadrão de Contra-Torpedeiros, o 5º Distrito Naval e foi Vice-Diretor de Portos e Costas. É autor dos seguintes trabalhos: "Em Águas do Pacífico", "Fernandes Vieira", "A Importância do Poder Marítimo em relação ao Brasil" e "Guerra e Direito Internacional".

dôbro da de 1914, nas vésperas da I Grande Guerra, quando a economia mundial parece ter chegado a proporções de equilíbrio para a satisfação das necessidades dos povos em todos os setores.

A guerra pode ser considerada sinônimo de destruição dos meios de transporte marítimo. O fim das guerras napoleônicas deixa completamente desertos os portos europeus, desertos os oceanos. A II Guerra Mundial, embora registrando a destruição quase total das frotas mercantes dos países vencidos e de cerca da metade de tódas as frotas existentes anteriormente, termina apresentando uma surpresa: 69 milhões de toneladas de 1939 transformam-se em 78 milhões em 1945. E o tráfego internacional, bruscamente interrompido no inicio do conflito, pode ser rapidamente retomado, ainda que, durante alguns anos, com o caráter de uma economia estatal, quase inteiramente disciplinada e controlada.

A liberdade para o comércio marítimo decorre do exercício do domínio do mar. Exercer o domínio do mar é garantir, de fato, a segurança de suas comunicações contra os ataques adversos, protegendo-as. O poder marítimo, em sua essência, é o modo pelo qual se exerce esse domínio. Aos territórios ultramarinos, dispersos pelos quatro cantos do globo, geográficamente separados, é o poder marítimo quem lhes dá unidade, mediante a proteção do tráfego mercante e estabelecimento de trocas vitais entre êles.

Extensão da noção do domínio do mar é a do domínio litorâneo ("maîtrise du rivage"). A noção do domínio litorâneo, frisa o Almirante BARJOT, "é particularmente valiosa para a defesa da península Europa. Representa uma extensão moderna do papel da Marinha. Longe de ter diminuído, seu papel se encontra hoje aumentado. Crescerá ainda com o desenvolvimento aeronaval".

Apesar dos progressos que possam ser realizados na navegação aérea, a maior parte do volume do comércio internacional será transportado pelo mar e pelo mar serão conduzidas as Fôrças Armadas, com seu armamento e equipamento, para a ocupação do território de um dos beligerantes que dará fim à guerra. E nem as mercadorias, nem um Exército poderão ser transportados sobre um oceano hostil se não sob a proteção da Marinha de Guerra, isto é, a garantia do comércio e dos transportes de material e pessoal necessários às operações militares estará no controle das linhas marítimas de comunicação e das linhas de transporte e suprimentos das Fôrças Navais em operações.

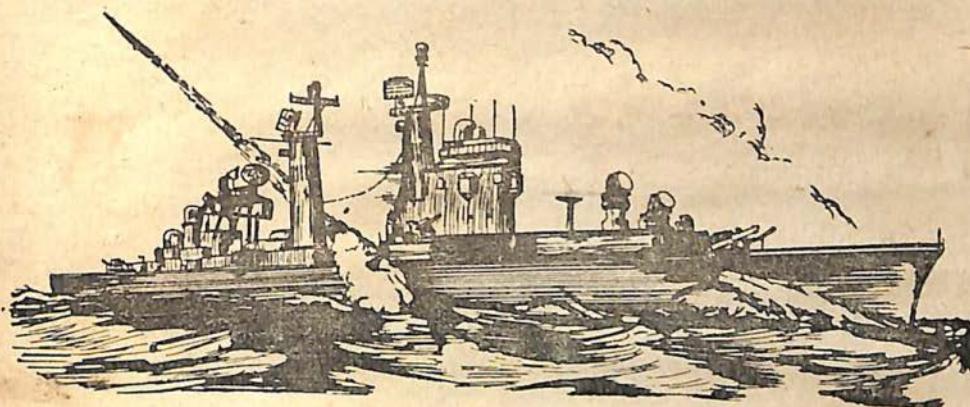
A tendência é o aumento intensivo do comércio marítimo pelas facilidades que tal sistema de condução oferece, vale dizer, maior cubagem e peso para a carga, já por sofrer o mínimo o seu valor mercantil, já pelo custo unitário inferior a de qualquer outro meio de transporte. Comparando-se o movimento importação-exportação da Grã-Bretanha de 1938 com o de 1951, encontram-se, respectivamente, os valores de 117 e 115 milhões de toneladas. Deste último dado, verifica-se aumento tanto nas mercadorias desembarcadas como nas embarcadas, salvo o carvão exportado, reduzido a 25 % da quantidade relativa àquele primeiro ano.

Como sustenta o Almirante Lemonnier, "Nas linhas intercontinentais, navios e aviões disputam fretes e passageiros. O movimento destes últimos parece se estabelecer na proporção de 30 % por via aérea e de 70 % por via marítima. O transporte de mercadorias é feito, ainda, na proporção de 98 % pelo mar. Pode-se discutir quanto ao futuro dessas proporções. Os valores variarão, sem dúvida, amplamente, em benefício da aeronave. Mas, qualquer que seja o aumento do tráfego por via aérea, a via marítima permanecerá um meio de trocas essencial entre os países separados pelo mar".

É que os Estados marítimos estão, por natureza, sujeitos ao mar, para a regularização da vida econômica. A importação e a exportação constituem os grandes fatores do progresso da civilização.

Assim, enquanto o mar fôr utilizado como o caminho natural para o comércio e a via de transporte de Fôrça e de material, a Marinha de Guerra existirá.

Os Estados marítimos que encaram a guerra com seriedade, estudam o seu aspecto marítimo e constituem um poder marítimo. A criação dêste obedece a uma finalidade, e esta é, no caso de guerra, poder disputar, conquistar e exercer o domínio do mar; provavelmente, o mais econômico é o de impô-lo em relação ao inimigo provável, ainda em tempo normal, pelo conveniente preparo de um poder marítimo tal que o desanimo de qualquer disputa. O poder marítimo só pode ser conseguido por meio de um poder naval adequado, ou seja, dotado de Fôrças navais e aeronavais bem agrupadas e proporcionadas em poder combatente, ofensivo e defensivo, com condições necessárias de mobilidade e flexibilidade, tendo em vista êste ou aquêle provável teatro de operações, de bases navais permanentes e móveis, de uma eficiente Marinha Mercante, com unidades padronizadas em tipos de navios de alta velocidade, visando ao sistema de comboios, e da indispensável capacidade industrial, econômica e financeira do Estado.



Poder marítimo, define magistralmente o Almirante Nimitz, ao dizer que êle "não é uma expressão limitada. Inclui muitas armas e diferentes técnicas. Poder marítimo significa mais do que navios de guerra, aeronaves, fôrças anfíbias e marinha mercante. São, também, elementos do poder marítimo as facilidades portuárias de New York e da Califórnia; as bases em Guan e no Kansas; as fábricas indispensáveis à guerra; e as fazendas produtoras de suprimentos".

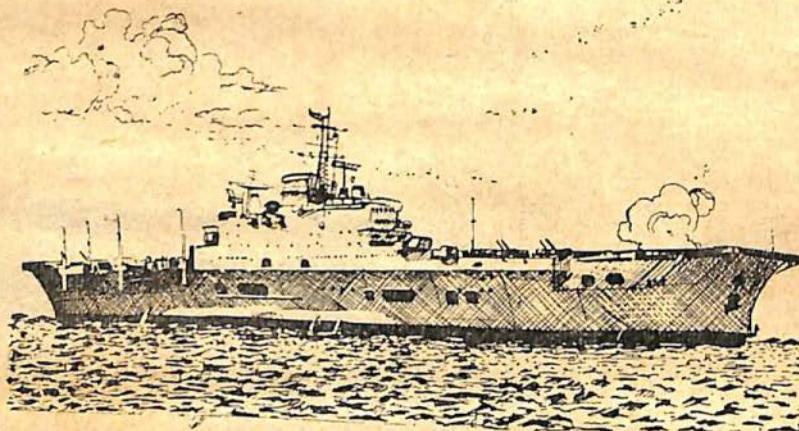
Aplicação incorreta do poder marítimo faz a estratégia alemã, na II Guerra Mundial, ao empregá-lo com o fim exclusivo de procurar impedir as comunicações marítimas britânicas, baseando-se a mesma, de um lado, no desprezo do seu próprio transporte marítimo, por considerá-lo indispensável, e, por outro lado, na invulnerabilidade das suas comunicações terrestres. Mas, o que acontece? O poder militar dos Estados Unidos, Grã-Bretanha e Rússia consegue não só neutralizar os ataques alemães às comunicações marítimas britânicas, como, ainda perturbar as comunicações terrestres germânicas.

Adstrita ao poder marítimo, notável é a influência da aviação no emprego estratégico e tático das fôrças navais. A Aeronáutica, é, no presente, o maior fator de ligação dos poderes marítimo e terrestre, con-

tribuindo decisivamente para o estabelecimento da estratégia única na guerra hodierna e para a unificação de comando no grande teatro de operações. Destarte, observa o Almirante Lemonnier, "as Esquadras passaram a ser, antes de tudo, aeronavais".

A força naval só poderá operar se controlar o espaço aéreo sobre o teatro de operações. A superioridade aérea é uma das condições necessárias para a obtenção do domínio do mar. Se para o controle do ar sobre o oceano é bem acentuada a contribuição dos aviões baseados em terra, o certo é que a supremacia aérea sobre o alto mar só pode ser conseguida pela aviação embarcada, que passa, assim, a fazer parte integrante do poder naval, aumentando, de fato, não sómente o alcance como o poder ofensivo da força naval. Contar esta apenas com força aérea de cooperação baseada em terra, será limitar seu raio de ação e mais, submetê-la a graves se não fatais riscos, pois, não será exercida, evidentemente, defesa aérea constante e efetiva, maximamente se operar no limite ou fora do limite do raio de ação dos aviões de caça, só podendo operar a força Naval, com segurança, aquém de algumas centenas de milhas do litoral.

A tese de quem controla a subsuperfície ou o ar, controla *ipso facto* a superfície, não é verdadeira. Ao contrário, para controlar a subsuperfície e o ar sobre o alto mar, é preciso, primeiro, controlar a superfície.

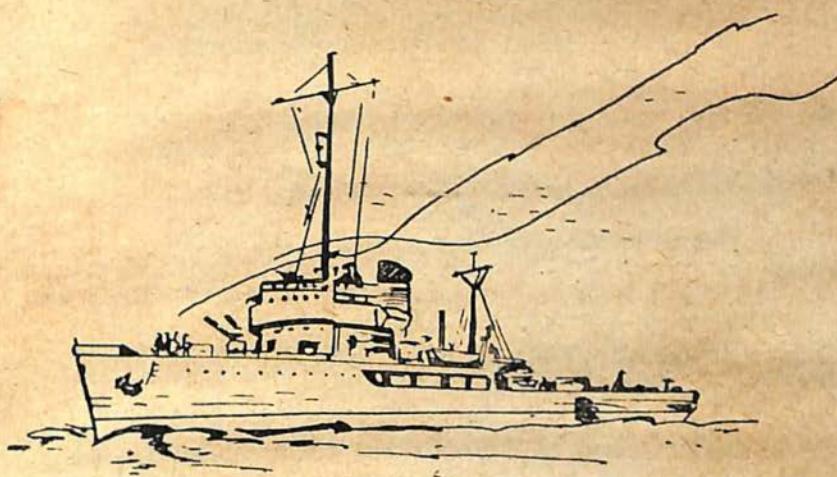


O avião com base em terra não pode exercer o controle do mar, salvo se a destruição por ele levada a efeito nas áreas terminais ou costeiras for de tal vulto que permita então considerar sem importância os acontecimentos no alto mar. Neste, não é o grande bombardeiro, que bombardeia voando horizontalmente a grande distância, o que consegue resultados decisivos, mas o bombardeiro de mergulho e o torpedeiro, ambos, por injunções táticas, aviões menores, e, consequentemente, de menor raio de ação. Em movimento e dentro do fundeadouro, os navios podem tornar nulos os ataques dos bombardeiros de grande ou média altitude, através de manobras esquivas, evitando os pontos de queda das bombas. No caso de navios fundeados, outros serão os resultados dos grandes bombardeiros com base em terra, então seguros na sua ação. O porto ou a base naval não se torna insustentável apenas porque esteja dentro do fácil alcance dos grandes bombardeiros terrestres, sendo necessário que sua proximidade seja tal que possibilite o emprêgo dos maiores tipos de aviões de ataque.

Na defesa da força naval, a manutenção da patrulha aérea de combate deverá constar de determinado número de aviões de caça, o que

só poderá ser obtido através do navio-aeródromo como parte integrante da mesma força. Grave restrição a que está sujeita a aviação baseada em terra, prende-se à defesa que o avião deve dar ao comboio ou à força naval com a exigência de estar na posição conveniente por ocasião do ataque. Com efeito, não será fácil fornecer tal proteção a navios que se encontrem ao longe, na imensidão oceânica.

O navio-aeródromo permite o emprêgo de aviões bombardeiros de mergulho e aviões torpedeiros, que são os tipos mais adequados e eficazes no ataque naval, anulando a limitação em alcance do avião e provendo o único meio de fornecer cobertura aérea a navios em alto mar, levar o ataque a todas as distâncias na superfície da terra, maximamente quando o atacante dispõe de superioridade naval, que possibilite, com razoável segurança, deslocar para qualquer área aquela base flutuante. É o navio-aeródromo poderoso elemento da marinha oceânica e o será por muito tempo, de vez que o rendimento do avião, que parte de terra, não será jamais igual a do avião embarcado, que tem sua base no próprio teatro de operações. É difícil, pois, imaginar possa o avião com base em terra vir a superar inteiramente as vantagens que apresenta o avião embarcado, que parte de sua base móvel, ambos usufruindo todas as vantagens ofensivas da mobilidade, quais sejam a concentração e a surpresa.



A única base aérea que pode, em grandes proporções, fazer as suas próprias condições atmosféricas, é o navio-aeródromo. Ele é, para os aviões baseados em terra, um alvo não só difícil de localizar como difícil de atingir. Estes últimos, apesar do aumento de velocidade e de raio de ação, não poderão eliminar as dificuldades de ação das bases afastadas, porque ficarão subordinados a condições meteorológicas variáveis, subsistindo sempre a vantagem das bases aproximadas.

Há necessidade de superioridade aérea para o êxito de qualquer operação marítima, como há necessidade conjunta e simultânea de superioridade aérea e no mar para possibilitar a realização de operações anfíbias. A força naval que perder a superioridade aérea estará condenada à impotência e à destruição.

Demonstra a II Guerra Mundial que o poder marítimo, constituído por uma esquadra equilibrada, isto é, por Marinha dotada de aviação própria, não pode ser substituído pelo poder aéreo em separado, nem tal substituição é presumível por mais que o poder aéreo possa progredir, afirma o Almirante Bernotti.

O valor do navio-aeródromo vem sendo, todavia, pôsto em dúvida. Seus adversários salientam o fracasso ocorrido na "Operação Maibrace", realizada em setembro de 1952, no Mar do Norte, da qual participaram fôrças navais, terrestres e aéreas de nove países da NATO (Organização do Tratado do Atlântico Norte), onde um submarino (laranja) reivindica ter afundado, em algumas horas, 4 navios-aeródromos (azuis), num conjunto de seis. "Essa façanha não foi confirmada pelo relatório oficial do exercício. O submarino teria atacado *fora do jogo*, isto é, *depois* de ter sido *neutralizado* pela aviação antisubmarino", comenta o Vice-Almirante Pierre Barjot. E acrescenta o Almirante francês: "O navio-aeródromo sabe perfeitamente que o submarino está na primeira fila de seus inimigos, tornando-se, por sua vez, um adversário do submarino. Um navio-aeródromo ligeiro, da classe *Lafayette*, constitui o "pivot" dos Grupos de caça antisubmarino, denominados Grupos "Hunter-Killer", e cujo papel é precisamente expulsar os submarinos das áreas infestadas. Assim, surge para o navio-aeródromo moderno uma nova tarefa, a de conduzir a luta antisubmarino. O equipamento do navio-aeródromo ligeiro em aviões radar "Hunter", detectores de shnorckel, em helicópteros, em aviões com boia sonora (sonobuoy) e em aviões "Killer" completam o aparelhamento da Fôrça-Tarefa de navios-aeródromos de hoje".

Os opositores do navio-aeródromo citam resultados obtidos do último conflito mundial: sómente os aviões com base em terra afundam 247 submarinos e os navios (sem aviação) 246; os navios-aeródromos e os navios escoltados por aviões baseados em terra, vêm em seguida, respectivamente, com 44 e 32 submarinos.



Para B.J. Hurren "A questão não é saber quantos submarinos foram afundados, mas quantos comboios passaram. E a questão subsidiária: o navio-aeródromo desempenhou, ou não, um papel essencial? As duas questões a resposta é pela afirmativa. Cérc de 75.000 navios mercantes foram escoltados através do Atlântico em 2.200 comboios. Em média, segundo o Comandante da Fôrça Submarina inimiga, em 131 navios, um foi afundado. Voltando aos números 247 e 246, pouco importa a quantidade de submarinos afundados desde que os comboios tenham passado. Em outras palavras, o inimigo pode ter 10.000 submarinos no mar ou nos portos: melhor para élle, desde que não hostilize a nossa marinha mercante. Por consequênciia, o fato dos navios-aeródromos só terem a seu favor alguns dos 781 submarinos afundados indica, de modo um pouco paradoxal, o valor absoluto do navio-aeródromo. Na verdade, não tardam a compreender os Comandantes de submarinos, ao dizer: "Rapazes, quando houver nas proximidades um navio-aeródromo, a melhor coisa a fazer é *ec'ipsar-se*". A circunstância dos aviões terrestres e dos navios sem aviação terem afundado tantos submarinos, prova, simplesmente, que os comandantes preferiam se arriscar quando não havia navio-aeródromo nos lugares de ataques".

Dos navios de guerra, é o submarino o menos atingido nas duas provas do atol de Bikini ("Test Able" e "Test Baker", julho de 1946), efetuados sob a direção do Vice-Almirante Blandy, da U.S.N. Com efeito, quatro dêles (*Tuna*, *Seahaven*, *Dentuda*, *Parche*) alcançam Pearl Harbor pelos seus próprios meios.

Permanece, assim, o submarino praticamente imune ao bombardeio atômico, e, também, à detecção pelo radar. Não se consegue contato com um submarino imerso se não a poucos quilômetros, continuando o mar quase que impermeável aos raios luminosos dos projetores mais possantes, aos raios infravermelhos e ultravioletas, assim como às ondas de rádio de qualquer comprimento, salvo a pequenas distâncias.

Na futura guerra submarina, deverá ser levado em conta o emprêgo intensivo do submarino de alta velocidade em imersão, equipado com schnorckel, munido de torpedos de grande alcance, talvez autodirigidos.

Em princípio, qualquer arma nova causa surpresa tática e daí de-
correr o seu êxito. Uma vez, porém, isolada e contra-atacada, sua im-
portância decrescerá e passará, então, a fazer parte do conjunto das
demais armas.

O certo é que todos os meios de combate empregados na II Guerra Mundial persistirão por muito tempo. Manter-se-á em vigor a velha norma dos armamentos militares: "Os novos meios ajustam-se aos antigos sem os suprimir, ou só os suprimindo após longo tempo".

A presença de armas novas poderá ocasionar um desequilíbrio momentâneo entre fôrças navais contendoras, mas tais armas terminarão fatalmente por fortalecer a ação das que as antecederam, revigorando o valor dos princípios estratégicos. A superioridade porém, de uma das fôrças navais, poderá facultar o tempo necessário para que sejam vencidas as dificuldades oriundas do aparecimento de novas armas.

É óbvio afirmar, em face do desenvolvimento das armas novas, que uma fôrça naval sómente poderá enfrentar, com êxito, outra fôrça naval, se dotada de iguais meios de combate. Assim, o antídoto eficaz de um projétil dirigido supersônico terá que se outro projétil dirigido de grande maneabilidade e de maior velocidade, isto é, um contra-projétil. As armas novas vêm acrescer as tarefas da marinha de guerra, sem, de qualquer modo, reduzir as existentes. A importância do poder naval é aumentada necessariamente com as novas armas, exigindo o emprêgo de táticas mais eficazes e rápidas.

Resumindo e concluindo o capítulo da previsão do emprêgo dos projétils dirigidos, assim se expressa o Comandante Chagas Diniz: "Os projétils foguetes, cujos efeitos constam das Regras de Jôgo da Escola de Guerra Naval, já são considerados *armas clássicas*, e os projétils dirigidos incorporaram-se, irrecusavelmente, ao instrumental de guerra. Um preponderante emprêgo, estratégico e tático, ofensivo e defensivo, está, sem dúvida, assegurado aos projétils dirigidos. As possibilidades estratégicas poderão ser previstas por uma extrapolação cautelosa do espetacular emprêgo das V-2. Taticamente poderão desempenhar função saliente, algumas vezes decisiva, nas três fases de uma batalha: domínio do ar, isolamento do campo e no próprio combate. Na próxima guerra, é previsível, os projétils dirigidos substituirão o avião em alguns casos e o canhão em muitos outros. Não os eliminarão porém. Pode-se esperar dos projétils dirigidos, como consequência de inevitável aperfeiçoamento, uma extraordinária eficiência. Realizarão proezas impossíveis ao homem; terão reflexos "instintivos" de fração de segundo, mas os cérebros eletrônicos nunca terão o discernimento do humano, e não se deve superestimar a amplitude de seu emprêgo. Além da circunstância de que se deve contar com o "fator tático constante", isto é, de que toda arma encontra seu antídoto, os projétils dirigidos são dotados de limitações muitas vezes intrínsecas".

O navio de guerra de superfície é vulnerável ao explosivo atômico, como o são, igualmente, as bases navais e aéreas, os Exércitos, as indústrias... A aparição desta nova arma aumenta, por sua vez, em grau elevado, o poder ofensivo do navio, que dela poderá se utilizar assim como foi dito dos projétils dirigidos. Demais, o navio contará sempre com as

qualidades de mobilidade e de dispersão. Ora, como os efeitos da bomba atômica são diretamente proporcionais às distâncias, a contramedida a ser adotada, no caso de ataque atômico, será a dispersão dos navios no mar, dentro do dispositivo, ou no fundeadouro.

No entanto, constitui o navio de guerra, no estado atual, um objetivo pouco remunerador para o emprêgo contra élle de arma, a um tempo, de fabricação difícil e de elevado custo. Como diz, em seu relatório, o Capitão-de-Fragata Engenheiro-Naval Carlos Almeida da Silva, representante da Marinha do Brasil: "Os resultados das provas que acabamos de assistir (Bikini), parecem indicar que os navios de guerra serão, exceto em casos especiais, os últimos alvos a serem escolhidos quando fôr usada a bomba atômica".

Bem significativo é o seguinte conceito do Almirante Nimitz: "Os falsos profetas, a propósito da bomba atômica, anunciam que a Marinha está condenada. Mas, não os tomeis a sério. Enquanto élles vociferam, a Marinha trabalhará para adaptar-se à nova arma, como já o fêz, desde há muitos séculos, a cada aparecimento de uma arma nova".

Depois de examinar a validade dos princípios de guerra na segunda contenda internacional dêste século, conclui o Contra-Almirante Ageton, na U.S.N.: "Se os princípios básicos não sofreram modificações face ao extensivo emprêgo da aviação no último conflito, é pouco provável que qualquer arma moderna ou aperfeiçoamento futuro provoque alterações nos mesmos. Contudo, devemos ter cuidado em não aceitá-los como axiomas ou regras a serem inflexivelmente seguidos. Devemos evitar torná-los um dogma, o que limitaria a originalidade. Cumpre sejam aplicados com inteligência, habilidade, e sómente após um estudo profundo. O continente norte-americano com seus três grandes oceanos — Atlântico, Pacífico e Ártico — proporcionou ao nosso povo um verdadeiro insulamento dentro de um mundo conturbado. Nas duas grandes guerras, o domínio do mar impediu a destruição de nosso país. Independente das novas armas, atuais ou futuras, o controle dos mares, continuará a representar um fator preponderante, de importância tão destacável quanto o foi na época de Mahan".

*

* *

"A próxima medida será o desenvolvimento de uma esquadra de submarinos atômicos, equipados com mísseis, que poderão, após uma viagem de mais de 950 km submersos, vir sorrateiramente à superfície perto da costa. À distância relativamente pequena de alvos importantes, êsses submarinos poderão lançar mísseis de alcance médio com blocos ofensivos H, enquanto permanecem sob a protetora superfície da água.

Esta arma irá revolucionar a guerra naval da mesma maneira que os satélites preparam o caminho para os aviões que voarão tanto em nossa atmosfera como no espaço sideral".

PODER MARÍTIMO DA REPÚBLICA ARGENTINA

Capitán de Navio CARLOS A. GARCIA FAVRE

(Traduzido pelo Major Adyr Fluza de Castro) (*)

O presente artigo foi escrito especialmente para a "Seção de Geopolítica" pelo Capitán de Navio D. Carlos A. Garcia Favre, Adido Naval junto à Embaixada da Argentina no Brasil. O Comandante Garcia Favre possui o curso da Escola de Guerra Naval, foi Chefe do Estado-Maior da Frota de Mar; Oficial do Estado-Maior de Coordenação; Oficial do Estado-Maior da Armada; Sub-chefe da Secretaria de Informações do Estado e Chefe do Serviço de Comunicações da Frota de Mar. Comandou a Fragata "Trinidad" e o Rasteador "Bouchard".

I — SITUAÇÃO GEOGRÁFICA

Quando os homens se convenceram de que a Terra era redonda, subdividiram-na de acordo com considerações geométricas ou astronômicas; por isto, nós mesmos fomos obrigados, nas escolas, a admitir o hemisfério norte, o sul, o oriental, o ocidental, as zonas, etc.

Entretanto, um estudo mais aprofundado, aliado aos novos rumos das ciências geográficas, provocou subdivisões mais lógicas e mais úteis, que tomam em consideração a natureza física de cada uma das partes. Assim nos apresentam agora, por exemplo, o hemisfério das águas e o das terras, classificação essa que para nós, argentinos, se reveste de suma importância.

De um lado do globo terrestre se concentra tóda a massa de continentes: a Europa, a Ásia, a África e as duas Américas. No outro lado se encontra o extenso e solitário mar, que rodeia a Austrália, as outras numerosas ilhas da Oceania, o inóspito continente Antártico e, quase que totalmente, o território argentino, junto ao do Chile que lhe é paralelo, estendido na direção do Pólo Sul.

Esta simples constatação nos indica que, ao contrário do ensinado nas escolas, o nosso território, além das características extremas ou periféricas, reúne, pelo menos sob o ponto de vista da Geografia social, tódas as características de insularidade. Observação pueril, poder-se-ia dizer, sómente digna de ensino nos cursos elementares; mas já sabemos como esta circunstância geográfica tem sido uma das principais determinantes de nossa gênese e de nosso desenvolvimento histórico, e como continuará a ser uma das mais poderosas determinantes de tódas as manifestações da vida exterior argentina no futuro.

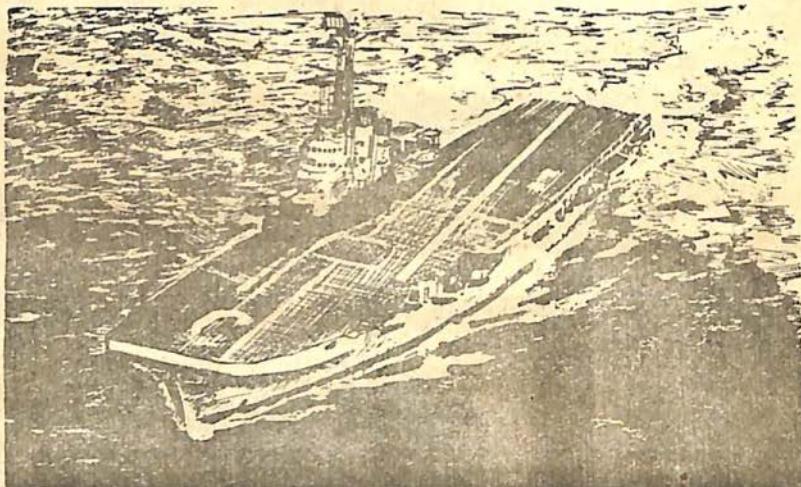
(*) O Major Adyr Fluza de Castro possui o curso da Escola de Estado-Maior do Exército. Foi Membro da Missão Militar Brasileira de Instrução no Paraguai, Instrutor de Artilharia e de Tática Geral na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército. Serve atualmente no Estado-Maior do Exército.

Acresce que a circunstância média que separa essa quase ilha do centro de gravidade da civilização importa em nada menos de dez mil quilômetros, de via totalmente marítima.

Este outro fator, tão fácil de ser observado e tão fácil de ser ignorado, é de uma importância transcendental, ao se meditar no papel que nos tocará desempenhar no mundo.

Que temos a nosso redor? O mar, os países com os quais nos convém irmanar esforços, dos quais, entretanto, pouco poderemos receber.

Em consequência, pode afirmar-se que a Argentina tudo espera pela via marítima.



Navio-aeródromo "INDEPENDÊNCIA"

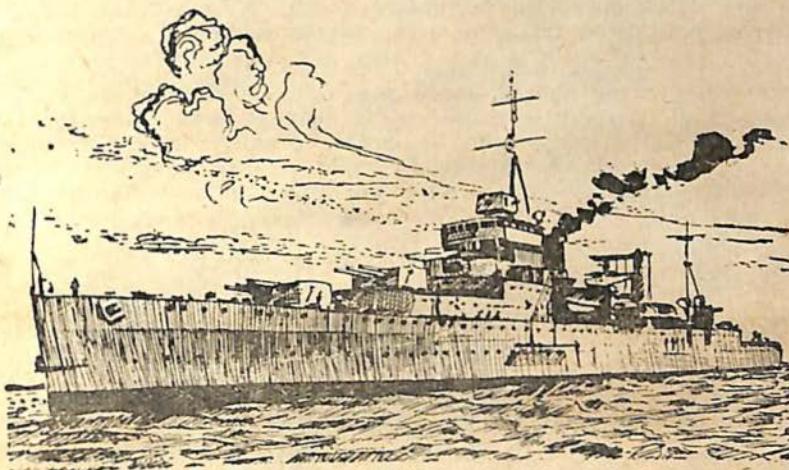
II — SITUAÇÃO ESTRATÉGICA DA REPÚBLICA ARGENTINA

A política dos povos — disse Napoleão — é determinada por sua geografia. Esta, tanto na paz como na guerra, exerce impulsionavelmente sua influência na vida das nações, determinando sua grandeza ou decadência.

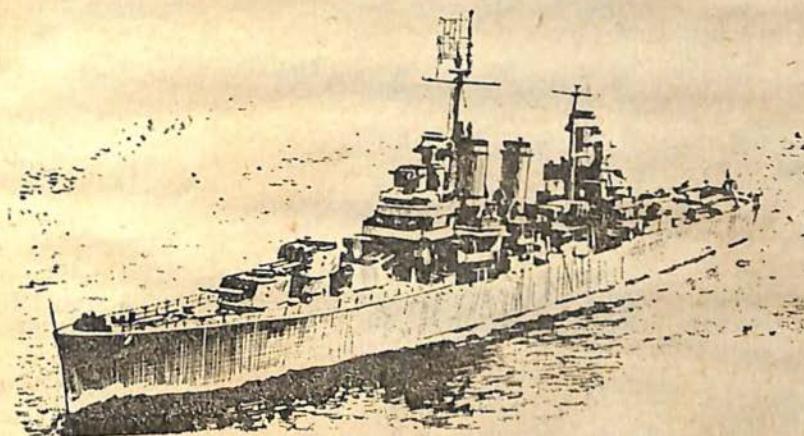
Segundo Wegener, situação geográfica é situação estratégica, o seu valor depende fundamentalmente do grau de importância que tenham as Rotas Comerciais para os próprios interesses e para os do inimigo; em outros termos, depende da situação dos beligerantes a respeito dos objetivos sobre os quais se disputa o domínio.

No mar, estes objetivos nada mais são que as rotas comerciais marítimas, cujo curso está traçado exclusivamente pelo império da geografia.

Pois bem, a República Argentina pertence ao tipo do país "peninsular afim", ou semioceânico, razão pela qual a proteção de seu comércio terá de ser um de seus objetivos fundamentais na guerra.



Cruzador "LA ARGENTINA"



Cruzador "9 DE JULIO"

Com efeito, observando o mapa do mundo (gráfico n. 1), vemos nosso país ocupando o extremo austral do continente no hemisfério sul, enquanto que no hemisfério norte se encontra a maioria dos continentes e dos grandes centros de potencial da humanidade, em seus aspectos político, industrial, comercial, populacional, etc. Nossas rotas comerciais marítimas, assinaladas no gráfico, são necessariamente orientadas para os citados centros, seguindo os caminhos que a geografia exige.

Por elas circulam na paz, e por elas terão de circular em tempo de guerra, em direção aos grandes centros consumidores da Europa e da América do Norte, quase todos os nossos produtos e, convertidos em divisas, por elas circulam também de volta as matérias-primas, manufaturas e armamento de que a Nação necessitará para sustentar seu esforço bélico.

III — VIAS DE COMUNICAÇÃO

Do estudo das vias de comunicação utilizadas por nosso comércio exterior, destacam-se três principais áreas focais:

- a) Área focal do Prata, com um movimento de importação de 97% do total do país, e uma exportação que atinge a 87% do total;
- b) Área focal de Baía Blanca, com um movimento de importação de 2% e de exportação de 12%;
- c) Portos da Patagônia, com um movimento comercial muito pequeno, devido a sua reduzida população, e que só atinge a 1% de ambas as transações.

Uma vez que o nosso mercado tradicional tem sido a Europa e posteriormente a América do Norte, é lógico concluir que as rotas mais freqüentadas em tempo de paz são: (gráfico n. 2).

1. Para o Atlântico Norte e dêle vindas, com um intercâmbio comercial de 87% para as importações e 96% para as exportações;
2. Para a África do Sul, pelo Atlântico Sul, importações 9.5% e exportações 1%;
3. Para o Pacífico, via estreito de Magalhães ou Cabo Hornos, importações 2,5% e exportações 2%.

O restante 1% de importações e exportações é feito por rotas terrestres.

IV — PODER NAVAL

Como vemos, a posição geográfica da República Argentina obriga ao desenvolvimento de um Poder Naval capaz de assegurar a continuidade dessa corrente comercial marítima, que é a porta de nossa economia. Como podemos consegui-lo? Mediante um Poder Naval adequado.

Já são conhecidas por todos as afirmações de MAHN, CALIRWELL e WEGENER sobre a influência enorme que teve o poder naval sobre o desenrolar da história dos povos, a ponto de se assegurar que o poder naval de um Estado é o símbolo de sua política exterior. A História está repleta destes exemplos.

Como se materializa esse poder naval?

Geralmente é aceita a definição de constituírem o poder naval: a Marinha Mercante, a Força Naval e as Bases Navais.

Insularidad geográfica de la República Argentina (posición dominante de las rutas australes)

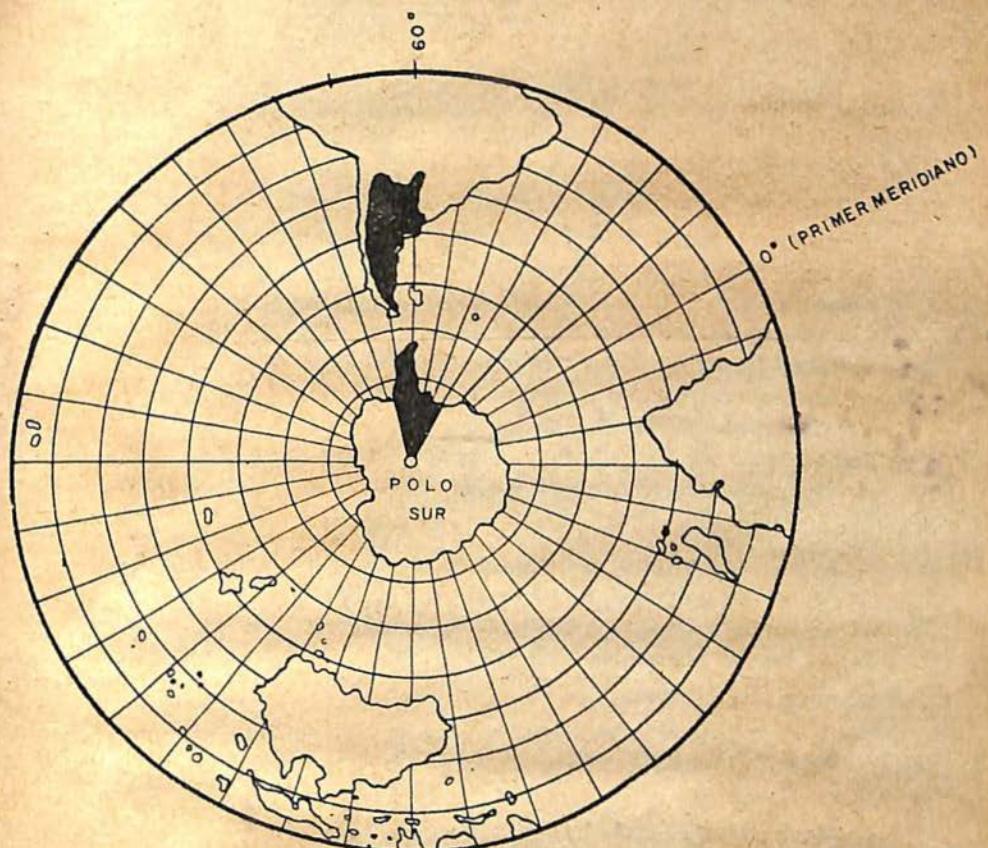


GRÁFICO N.º 1

V — MARINHA MERCANTE

Nossa Marinha Mercante Nacional, que compreende duas grandes companhias estatais (Frota Mercante do Estado e Frota Mercante Argentina de Navegação de Ultramar) e várias companhias particulares, ultrapassa, atualmente, um milhão de toneladas. O comércio exterior do país mobiliza anualmente cerca de 25.000.000 toneladas de mercadorias, das quais 20% são transportadas em barcos nacionais.

Dêsse milhão de toneladas de barcos argentinos, 34% são petroleiros, os quais só satisfazem 13% das necessidades nacionais de importação de combustíveis líquidos.

VI — FÔRÇA NAVAL

A Esquadra Argentina, depois de desfazer-se dos encouraçados "Rivadavia" e "Moreno", diminuiu de 60.000 toneladas a sua Frota de Mar, ficando agora com um total aproximado de 80.000 toneladas de navios de linha, assim distribuídos:

- a) 1 navio-aeródromo "Independência" (ex-Warrior)
- 2 cruzadores leves, tipo "9 de Julho" (ex-Usa Boisé)
- 1 cruzador leve "La Argentina"
- 2 cruzadores leves tipo "25 de Maio" (em reserva)
- 6 contratorpedeiros tipo Buenos Ayres
- 5 contratorpedeiros tipo Mendoza (em reserva)
- 8 fragatas (escolta anti-submarina)
- 8 Navios tipo Bouchard (fabricação nacional)
- Embarcações de desembarque e lanchas torpedeiras
- Navios auxiliares (transportes, patrulheiros, petroleiros, etc.)
- b) Aviação Naval
 - Aviões de patrulha AS. tipo Netuno, Martin Marines e Catalina.
 - Aviões de patrulha, tipo Corsair e Panther.
 - Aviões de treinamento tipo NA e Beechcraft.
 - Aviões de transporte tipo DC-3 e DC-4.
- c) Infantaria de Marinha

Efetivos reduzidos, mas altamente especializados para efetuar incursões anfíbias e defesa de costa.

d) Bases Navais

As Bases Navais foram localizadas com o propósito de permitir pontos de apoio situados convenientemente de acordo com as áreas focais a defender e atendendo às possibilidades oferecidas pela costa, pobre em portos naturais.

- a. Na área do Prata, conta-se com as bases de Rio Santiago, Darsena Norte e a Base Aérea de Punta Indio;
- b. Na área de Bahia Blanca, a Base Naval Principal de Pôrto Belgrano e a Base Aérea de Espora.
- c. Em Mar del Plata, uma Base para submarinos e um aeródromo;
- d. Na Patagônia só existem estações aeronavais, como as de Maldryn, Rio Gallegos, Rio Deseado, Rio Grande e Ushuaia;

Rutas marítimas de la República Argentina

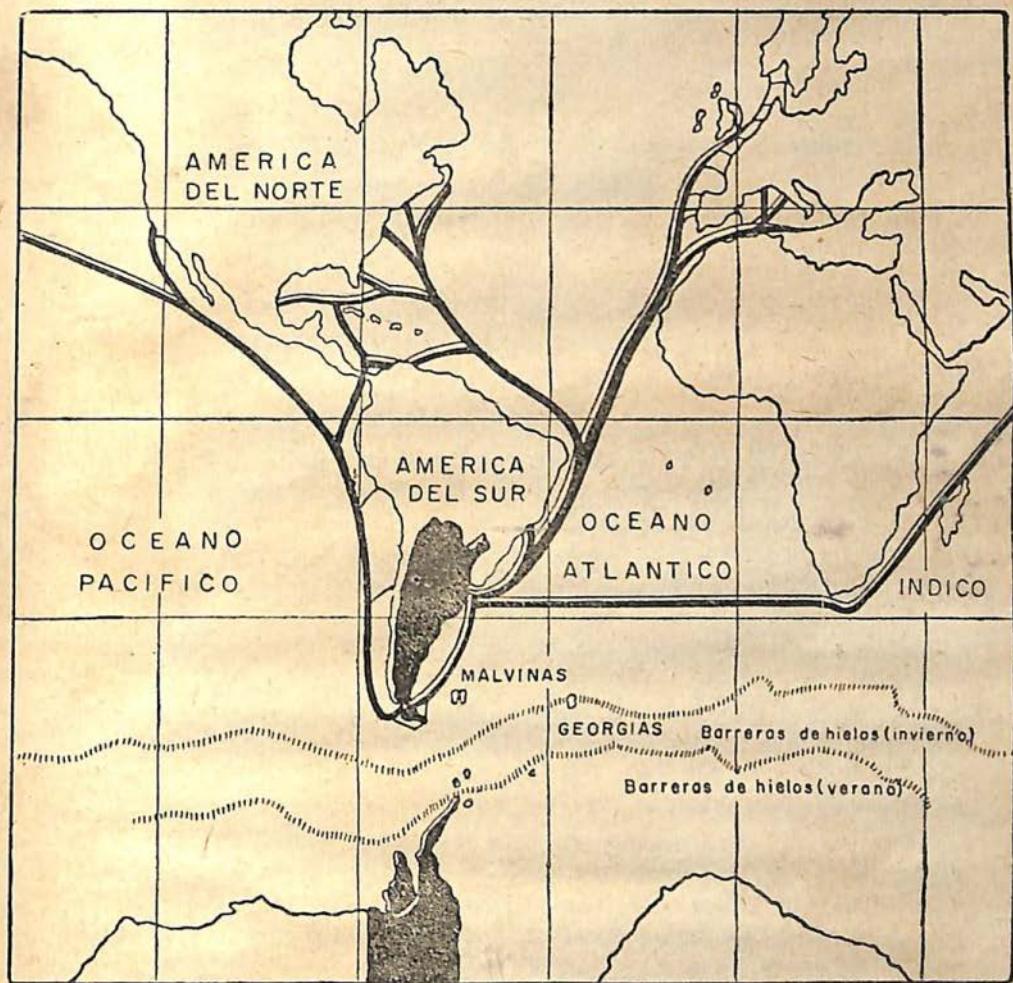


GRÁFICO N. 2

e. Na Antártica também só existem estações, que desempenham funções de observação meteorológica e de confirmação da soberania.

Deste modo o poder naval da República Argentina, desenvolvido para defender a soberania da Pátria e assegurar suas comunicações marítimas, não se furt a seus compromissos internacionais de lutar pela segurança deste continente, conjugando esforços com seus irmãos da América.

Assim é que suas Fôrças Navais têm orientado seu desenvolvimento de acordo com missões, conjugadas com os países vizinhos, que visam a defesa do tráfego marítimo contra possíveis ataques por parte de potências que ameaçam a destruição da nossa civilização ocidental.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Interêsses Argentinos en el Mar — Segundo R. Storni
- 2) La Marina en la Defensa Nacional — Gastón Clement.
- 3) Curso de Cultura Superior Universitária — Universidade Nacional de La Plata.

*
* *

IMPORTÂNCIA DO PODER MARÍTIMO

“A despeito do uso crescente do transporte aéreo, o mar ainda é a via de comunicação mais usada do mundo para o transporte transoceânico de cargas e grandes contingentes de pessoal.

A manutenção do fluxo do tráfego oceânico tem sido, e continuará a ser em futuro previsível, um elemento vital de todas as operações de guerra.

A fim de mantermos este tráfego oceânico, devemos ser capazes de utilizar as rotas marítimas, ao mesmo tempo impedindo-lhes a utilização por parte do inimigo. Isto, na expressão mais simples, significa poder marítimo.

Compreende, em consequência, não sómente a Marinha, o Corpo de Fuzileiros Navais, a Guarda da Costa, e nossos elementos de reserva, mas a Marinha Mercante, nossos portos marítimos, os equipamentos portuários, as indústrias aeronáuticas e de construção naval, e todas as indústrias básicas.

É missão da marinha obter o controle do mar, de modo a garantir sua utilização para fins de transporte, e manter o tráfego do inimigo prejudicado.

O controle dos mares só pode ser garantido conseguindo-se dotar a marinha de quantidade suficiente de homens, navios, aviões e respectivas armas, para a execução das tarefas recebidas”.

II — ESTUDOS E ENSAIOS

ÁREAS INTERNACIONAIS DE COMPREENSÃO E ÁREAS DE ATRITO

(Conclusão das partes publicadas nos ns. 3, 4 e 5)

Coronel GOLBERY DO COUTO E SILVA

6. TENDÊNCIAS EXPANSIONISTAS — VETORES DE TRANSFORMAÇÃO DO MOSAICO INTERNACIONAL

Resta, apenas, complementar tal esquematização com a identificação das principais tendências expansionistas que se manifestam no panorama conjuntural, como vetores de transformação desse mosaico internacional.

Comecemos por encarar o quadro potencial do Antagonismo Dominante em que se defrontam os dois grandes centros de poder dos EUA, de um lado, e do binário Rússia-China, do outro. Qualquer das áreas-esplanadas que os cobrem a ambos, poderá ser objeto de arremetidas expansionistas partidas do Oriente comunista, já que tudo indica não assumirá o Ocidente a iniciativa de um ataque. Mas, dentre tôdas essas áreas, as mais vulneráveis, por falta de um potencial efetivo suficiente — de que, a rigor, carecem tôdas — ao mesmo tempo que pela ausência de uma sólida estrutura regional que possibilite e assegure a participação, eficaz e a tempo, do poderio ocidental radicado aquém-oceano, quando não mesmo por escrúpulos ou temores que se rotulam de um neutralismo as mais das vezes incoerente, abrem largas brechas à infiltração solerte ou ao ataque violento — talvez muito mais provavelmente à primeira do que a segunda — o Oriente Médio tumultuado, a Índia e o Sudeste asiático, onde, ademais, condições de vida das mais precárias, aliadas a um crescimento demográfico explosivo, oferecem campo favorável à penetração pacífica do comunismo multiforme. Nem desta poderão sequer estar salvaguardadas, à distância, as áreas da África atlântica e meridional ou da América Latina, trabalhadas intensamente, como é de todo sabido, por fôrças de desagregação poderosas que o comunismo sabe explorar, hábilmente, em seu proveito.

Fora dêsse quadro, mas sempre no mesmo inseridas sob condicionamento mais ou menos direto, torsões, tensões e mesmos sismos geopolíticos de natureza variá perturbam as áreas mais instáveis do Oriente Médio, da Ásia do sudeste e da África atlântica e meridional, sem que se tenham definido ainda, com suficiente clareza, os vetores de uma transformação certamente em processo, aqui e acolá prenunciados talvez por alguns esforços bem sucedidos de integração parcial, sob a égide embora de um nacionalismo justamente anti-colonialista, mas de lamentáveis tendências neutralistas e xenófobas.

Na península européia, como no subcontinente da Índia também, embora sobre bases completamente diversas, progride, lenta mas decididamente, a tarefa de integração regional, sob a ameaça de possíveis avanços da avalanche que se contém ainda, milagrosamente, por detrás das cortinas de bambu e de ferro. Enquanto isso, na América, sobretudo a Latina, vão-se aos poucos dissolvendo velhos antagonismos e rivalidades históricas — de forma alguma totalmente superados, como já pensam muitos — na consolidação paulatina de uma consciência coletiva mais atenta aos interesses comuns e aos inegáveis benefícios de uma solidariedade leal entre vizinhos.

É que, talvez, se esteja realmente a esboçar uma nova ordem para o mundo: senão — praça aos céus evitá-lo! — o Império Universal, com sua paz ecumênica, mas seu incontrastável e despótico cesarismo interior — a cristalização do poder em unidades de larga base geográfica, verdadeiras panregiões de economia e organização social superiormente equilibradas.

7. CONCLUSÃO

E será, pois, com uma nota de confiança nos destinos do Brasil que, mesmo em face de tais perspectivas, poderemos encerrar esta despretenciosa palestra, salientando que, panregião em si mesmo, nosso país, capaz de articular, sob uma liderança caracteristicamente democrática, as unidades muito menores e de potencial bem mais reduzido que o cercam, está fadado, não só a subsistir galhardamente nesse mundo de amanhã em que tantas outras soberanias poderão vir a socobrar ou diluir-se, mas ainda a firmar-se, no contexto internacional, como campeão das virtudes cristãs e dos inigualáveis padrões democráticos em que, a despeito de passageiros repúdios, sempre desejou e desejará viver e progredir, para engrandecer, por sua vez, a cultura da humanidade.

III — CONTRIBUIÇÃO AO ENSINO

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO

PROGRAMA DE GEOPOLÍTICA DO BRASIL

Como no ano anterior, foram ministradas no corrente ano, pelo Major Octávio Tosta, aos oficiais-alunos do 3º ano, diversas palestras sobre Geopolítica. Essas palestras, constituíram um pequeno *Curso de Geopolítica do Brasil*, cujo programa está apresentado abaixo.

1ª PARTE — GENERALIDADES

I — CONCEITUAÇÃO DE GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGIA.

II — TEORIAS GEOPOLÍTICAS

1. Ratzel e a Antropogeografia.
2. Kjellén e o Estado Moderno.
3. Mackinder e o coração continental.
4. Mahan e a teoria do poder marítimo.
5. Haushofer e a Geopolítica alemã.
6. Spykman e a contribuição norte-americana à Geopolítica.
7. Seversky e a Geoestratégia aérea global.

III — FUNDAMENTOS DO PODER NACIONAL.

2ª PARTE — GEOPOLÍTICA DO BRASIL

I — A CONQUISTA DO ESPAÇO.

1. Luta pela continuidade do litoral.
2. Influência do meio geográfico.
3. Atração dos Andes.
4. Busca do Rio da Prata.
5. Domínio da bacia amazônica.
6. Antagonismos.

- Sete Povos das Missões — Sacramento.
- Palmas (Missões).
- Ivinheima — Rio Branco.
- Acre — Região Sul do paralelo das nascentes do Javari.
- Japurá — Negro.
- Pirara e Amapá.

II — ELEMENTOS DO PODER NACIONAL.

O Espaço.

- extensão, forma, contextura.
- ecumena.
- posição.
- circulação.

III — ÁREAS ESTRATÉGICAS.

1. Núcleo Central e Áreas Secundárias.
2. Áreas Marginais e Áreas Problemas.

IV — PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL.

1. Afinidades.
 - formação histórica.
 - raças.
 - língua, religião, costumes.
 - situação econômica.
2. Antagonismos.
 - formação histórica.
 - perdas territoriais.
3. Linhas Tradicionais da Política Exterior do Brasil.
 - manutenção do "statu-quo".
 - política de fronteiras.
4. Relações com a Argentina.
5. Relações com a Bolívia, Paraguai e Uruguai.
6. Relações com o Chile, Peru e Equador.
7. Relações com a Colômbia e Venezuela.

V — PROJEÇÃO MUNDIAL DO BRASIL.

1. Afinidades.
2. Antagonismos.

VI — CONCLUSÕES.

IV — ARTIGO ESTRANGEIRO

A GEOPOLÍTICA E A MARINHA DO FUTURO (*)

General L. M. CHASSIN

O presente artigo foi escrito há mais de dez anos, porém, suas idéias básicas continuam verdadeiras e algumas de suas previsões parecem se confirmar. Seu autor, o General CHASSIN é um brilhante escritor e estudioso de assuntos internacionais. Dentre seus trabalhos destacam-se: "Esquema de uma Estratégia Mundial" e "Filosofia das Coalizões".

Definiu-se a geopolítica como a "arte de utilizar a geografia para fins políticos". E esta fórmula humorística comporta, sem dúvida, certa dose de verdade, tanto mais que os apóstolos mais célebres da nova ciência jamais foram capazes de dar, ao objeto de suas cogitações uma definição clara e precisa. "A geopolítica disse-o Kjellén, dentre elas o de espírito mais didático, é a teoria do Estado considerado como um organismo geográfico ou um fenômeno espacial". Convenhamos que é ainda bem nebulosa a definição. Entretanto, após ter tentado descobrir, na confusão de um número considerável de obras, as idéias mestras que serviram de guia aos MacKinder e aos Haushofer, pode dizer-se que a geopolítica consiste, muito simplesmente, no *estudo da influência que podem ter, sobre a política mundial, as constantes geográficas eternas de nosso planeta*.

Ela compreende também o estudo da evolução dessa influência em função dos fatores de civilização, em particular dos meios de locomoção e dos armamentos.

Sem discutir os fundamentos e os métodos da geopolítica, é extremamente interessante mostrar como algumas de suas teorias — as de MacKinder, principalmente — têm-se mostrado proféticas, e como, nesta hora de perturbações, parecem aplicar-se ao que será talvez a última fase da luta secular da terra contra o mar. Este exame nos conduzirá à procura de qual poderá ser o papel desempenhado pela Marinha em um tal conflito, levando-se em conta, evidentemente, não apenas as condições geopolíticas do problema, mas também o fato capital de havermos nós penetrado, em parte, na "idade do ar", e, por outra parte, na "idade atômica".

* * *

O primeiro grande mestre da geopolítica foi o geógrafo inglês Halford MacKinder, o qual emitiu, já em 1904 uma nova concepção do mundo; da qual deduziu assombrosas previsões. Como todos os teoristas, MacKinder julgou dever retomar sua tese, para submetê-la a re-

(*) Publicado na "Revue de Defense Nationale", na "Revista Militar", Argentina n. 9, de 1949 e no "Mensário de Cultura Militar, Brasil", n. 3, de 1948.

toques que acreditava necessários ao real desenrolar dos acontecimentos. A Grande Guerra parecia, com efeito, lhe haver trazido alguns desmentidos e em 1919, ele adaptou aos novos fatos uma nova geopolítica. Por extraordinário que pareça, era o teorista que tinha razão, contra os fatos. Os acontecimentos de 1914-1918 — como mais tarde os de 1939-1945 — haviam, somente, introduzido algumas rugosidades ou desigualdades na rampa de escoamento geral dos fenômenos. Mas passemos aos textos.

Sabe-se que Wegener, o geofísico a quem se deve a teoria do deslocamento dos continentes, considera as terras emersas como provenientes de uma única ilha, flutuando no oceano mundial. Para MacKinder, também existe uma ilha mundial (World Island), que nada mais é senão o conjunto constituído pela Ásia e seu prolongamento peninsular: a Europa. A Eurásia tem uma importância geopolítica capital.

“Durante milhares de anos, diz MacKinder, tôda uma série de hordas a cavalo desembocou da Ásia através do amplo corredor existente entre os Montes Urais e o Mar Cáspio, atravessando as estepes da Rússia Meridional e atingindo a Hungria, no próprio coração da península europeia, onde compeliram os povos vizinhos — russos, alemães, italianos e gregos bizantinos — à resistência, assim modificando o curso da História. Se tais invasores nem sempre conseguiram triunfar sobre as resistências nacionais, a despeito de seus esforços para esmagar a oposição pelo terror, é que sua força residia, principalmente, em sua extrema mobilidade, exercendo-se, em consequência, muito bem nas estepes e planícies, ao passo que se fazia impotente nas florestas e regiões montanhosas. (1).”

“A concepção a que assim chegamos da Eurásia é a de uma terra contínua limitada ao norte pelos gelos e em todos os demais lados pelo mar, medindo 54 milhões de quilômetros quadrados, ou seja mais de três vezes a superfície da América do Norte. Suas partes central e norte, medindo cerca de 23 milhões de km², ou seja mais do dobro da superfície da Europa, não possuem vias fluviais abertas para Oceano, não obstante por outro lado, prestarem-se admiravelmente — salvo na região das florestas subárticas — às evoluções da cavalaria. A leste, sul e oeste dessa região central, dispostas segundo um vasto círculo, encontram-se zonas com acesso ao mar.

Sob o ponto de vista da conformação física, pode-se distinguir quatro — é curioso notar que, de maneira geral, elas coincidem com esferas de influência das quatro religiões: budista (China), bramанизmo (Índia), muçulmana (Oriente Médio) e cristã (Europa).

As duas primeiras são terras de monções, uma orientada para o Pacífico, outra para o Oceano Índico.

A quarta é a Europa, cujo oeste é regado pela chuva do Atlântico. Essas três partes, em conjunto, medem cerca de 18 milhões de quilômetros quadrados, com mais de 1 bilhão de habitantes, isto é, dois terços da população total do globo.

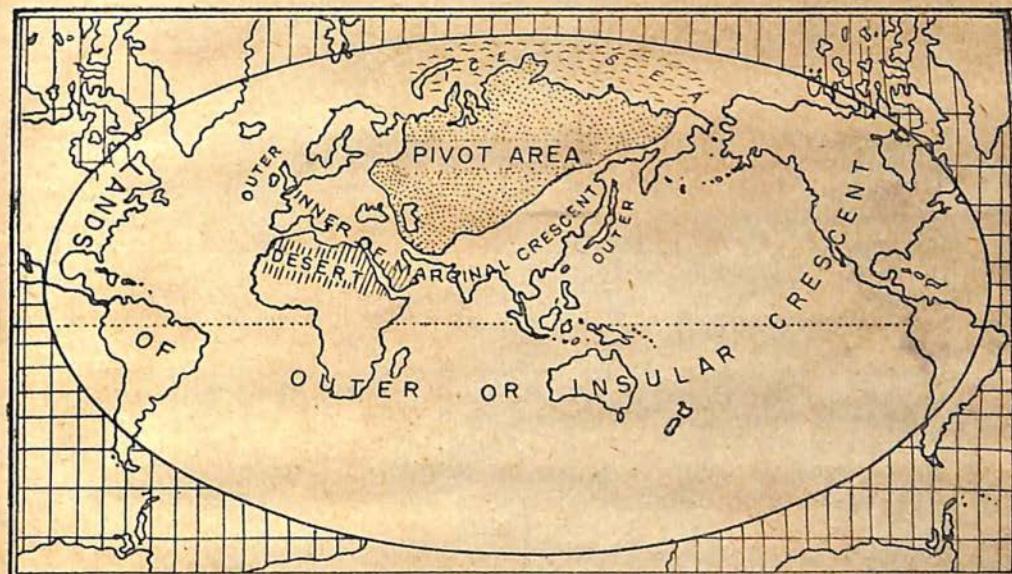
A terceira parte, que coincide com a região dos cinco mares, ou, como é chamado comumente, o Oriente Próximo, é pouco povoado, despida de florestas, encerra desertos e se presta, em consequência, às imigrações dos povos nômades. (2). ”

(1) E, sobretudo, diante das muralhas das cidades fortificadas (nota do General Chassin).

(2) Notemos que hoje, o petróleo dá a esta região uma importância que não podia supor MacKinder.

"O pivot da política mundial se acha eixado sobre essa vasta região eurasiana, inacessível aos navios, mas aberta na antiguidade, aos cavaleiros nômades e que, hoje, acha-se em condições de ser coberta de vias férreas.

Essa região possuiu e possui, ainda, as condições de mobilidade essenciais ao desenvolvimento de uma potência econômica e militar, embora limitada. A Rússia substituiu o Império Mongol. A pressão sobre a Finlândia, a Escandinávia, a Polônia, a Turquia, a Pérsia, a Índia e a China, substituiu os reides centrífugos dos habitantes das steppes. Ela ocupa, em face do mundo, a mesma posição estratégica central que a Alemanha, dentro da Europa. Pode atacar e ser atacada de todos os lados, menos do Norte (3). O desenvolvimento de suas ferrovias é uma questão de tempo. E, mesmo, uma revolução social, não modificaria indubitavelmente, o princípio de suas limitações geográficas. Pela sabedoria de admitir este princípio é que seu governo se desfez do Alaska, pois é tão tradicional para a Rússia nada possuir além-mar, como para a Inglaterra manter o domínio dos mares."



Estrutura Política do Globo, segundo Mackinder

Se recordarmo-nos que essas linhas foram escritas em 1904, não se pode deixar de admitir o profeta que foi MacKinder. Após a guerra de 1914-1918, ele continuou a considerar a Rússia como o "pivot do mundo", chamando-a de Heartland (País central). Mas ficou embraçado pela oposição entre alemães e eslavos, cuja aliança, seria, pensava, ele, extremamente perigosa para a Inglaterra, país marítimo.

"No Este da Europa, dizia ele, há dois elementos principais: o teuto e o eslavo, mas nenhum equilíbrio se estabeleceu entre êles como entre os romanos e os teutos, no Oeste europeu. A chave da situação está no Leste da Europa."

(3) N. T. — Mesmo ao N. em face da aviação atual e das experiências americanas no Alaska, ele é vulnerável.

A guerra que acabou em 1914-1918, nasceu na Europa, da revolta dos eslavos contra os teutões. Os acontecimentos que a ela nos conduziram, começaram com a ocupação austriaca das províncias eslavas da Boznia e Herzegovina, em 1878. Berlim suhlantou Petrogrado como ponto nevrágico do Este europeu. O Oeste da Europa, insular e peninsular, deve se opor necessariamente a tóda tentativa de qualquer potência para organizar os recursos do Este da Europa e do Heartland. A luz desta concepção, a política seguida pela Inglaterra e pela França, há cem anos, é singularmente consistente.

Opusemo-nos ao governo tzarista, meio germânico, porque a Rússia foi, durante mais de 50 anos, a força ameaçadora no Este europeu e no Heartland; opusemo-nos ao governo alemão do Kaiser, porque a Alemanha retomara a política dos Tzars no este europeu, esmagara a revolta dos eslavos e dominara o Este europeu e o Heartland. A "Kultur", alemã, com tudo que representa sob o ponto de vista de organização, teria tornado esse domínio em vêzes pior que o da Rússia".

As idéias de MacKinder foram retomadas pelo alemão Karl Haushofer, que devia se tornar um dos arautos do nazismo:

"A união, os interesses do Japão, da Rússia, e de potência imperial da Europa Central, seria absolutamente inatacável", escrevia êle em 1913. E, em 1939, citava essa frase de MacKinder:

"É de uma importância vital que a Rússia e a Alemanha unam suas forças."

Mas isto não é tudo, pois MacKinder completou sua visão do mundo de maneira profética.

Além do pivô eurasiano, êle classificara o resto das terras emergidas em dois crescentes concêntricos: o crescente interior ou crescente marginal e o crescente externo, ou crescente insular. O crescente interior compreende tóda a franja do continente eurasiano e a África, ao N. do Saara. O crescente exterior abrange o resto das terras emergidas, constituídas de uma série de "ilhas", dispostas em torno da "ilha mundial": América do Norte, América do Sul, África ao S. do Saara e Austrália. Procurando harmonizar sua concepção lógica com os fatos, MacKinder classifica a Inglaterra e o Japão no crescente exterior, embora, geográficamente, se achem no crescente interior.

De qualquer maneira, vê-se como o mundo se apresenta ao geopolítico. Ao centro, uma enorme massa continental; no exterior, dois crescentes envolventes de potências marítimas; a primeira ao alcance do colono continental, a segunda melhor defendida pela distância.

Assim, a natureza parece ter criado, na escola mundial, uma luta semelhante a da baleia com o elefante, isto é, de terra contra o mar.

Ora, esta oposição "natural" entre as potências terrestres e as marítimas pareceu, muitas vêzes, desmentida pelos fatos e, de tão simples, foi, algumas vêzes, considerada ridícula.

A história não está cheia de exemplos de alianças entre potências marítimas e terrestres, como a da Rússia e da Inglaterra em 1914 e, em 1939, de Alemanha e do Japão?

Essa não é, entretanto, a falha da teoria de MacKinder. Por mais paradoxal que pareça, essa falha é resultante dêle não haver apreciado o mundo sob vistas ainda mais amplas.

Para êle, com efeito, eram, essencialmente, a Inglaterra e o Japão que representavam as potências marítimas, em oposição às terrestres, Rússia e Alemanha.

"A função da Inglaterra e do Japão, dizia, é de agir sobre a região marginal e de aí manter o equilíbrio, contrabalançando as forças interiores. O futuro do mundo depende da manutenção do equilíbrio entre essas forças. Parece-nos que nossa fórmula mostra claramente que devemos manter-nos em vigília, a fim de não sermos expulsos dessa região marginal. Mantendo-nos aí, aconteça o que acontecer, estaremos em segurança."

Certamente, em 1904, era-lhe difícil imaginar o surto vertiginoso que iria tomar a aviação, contudo, concebia, de maneira vaga que, com o crescimento dos meios de comunicações, avultaria a importância do crescente insular.

"A Europa, dizia, criou novas Europas em terras vagas, descobertas entre os oceanos. O que a Inglaterra e a península escandinava foram para a Europa d'antanho, a América, a Austrália e, dentro de certos limites, a África ao S. do Saara, o são para a Eurásia. A Inglaterra, o Canadá, os EE.UU., a África do Sul, a Austrália, e o Japão tornaram-se, agora, um círculo de bases exteriores e insulares do poderio marítimo e comercial, inacessíveis ao poderio continental da Eurásia."

Finalmente, lançava as primeiras luzes sobre a grande luta do futuro, quando dizia :

"O desequilíbrio em favor do "Estado pivô", acarretando uma expansão além das regiões marginais da Eurásia, permitiria o emprêgo dos vastos recursos continentais para construir uma esquadra e consequentemente o império do mundo estaria à vista. É o que poderia acontecer se a Alemanha se aliasse à Rússia. A ameaça de tal acontecimento lançaria a França numa aliança com os países de além-mar; e a França, a Itália, o Egito, a Índia e a Coréia tornar-se-iam cabeças de ponte, sobre as quais, os países de além-mar, apoiariam seus exércitos, de maneira a obrigar os aliados do "pivot", a desdobrar suas forças terrestres, impedindo-os de concentrarem seus esforços sobre suas esquadras."

* * *

Todos estamos de acôrdo, sem dúvida, em aplaudir a concepção profunda de geopolítica que teve Halford MacKinder.

Efetivamente, os acontecimentos desses últimos anos vieram purificar o esquema que estabeleceu e dar-lhe uma força que nem ele mesmo supunha.

Inicialmente, a rivalidade Alemanha-Rússia, que perturbava terribly os geopolíticos, desapareceu. O "país pivô" se estende, hoje, da linha Lubeck-Trieste até as Kurilas e ao Kamtschaki, em segundo lugar, a "franja marginal", com a qual MacKinder, contava para manter o equilíbrio, estreitou-se, embora ainda exista.

Mas, deve-se dizer, a potência marítima que se levanta face à potência terrestre, é constituída, essencialmente, pelos países do crescente externo que previra MacKinder, isto é, América do Norte, América do Sul, África ao S. do Saara, e Austrália. E, entre essas 4 "ilhas", os EE.UU., notável colosso, é, sem dúvida alguma, a grande potência marítima de hoje.

De outro lado, as linhas traçadas por MacKinder, em 1904, sobre a carta do mundo, são, singularmente, impressionantes. Com efeito, as barreiras físicas capazes de deter a expansão do poderio da terra, devem ser cada vez mais fortes, à medida que se desenvolvem os meios de destruição e os de deslocamento das forças armadas. A Mancha, o Mediterrâneo, não podem mais ser considerados seguros, sómente um oceano de água salgada ou de areia conserva, ainda, valor.

Pode-se dizer que todos os países que se encontram ao N. do crescente externo, isto é, a Europa ocidental, a África do Norte, o Oriente Médio, a Índia e a China só podem ser considerados como pontos avançados colocados simetricamente sobre os flancos do "país pivô"; na franja marginal, a Inglaterra e o Japão são, também, postos avançados, fáceis de defender, mas vulneráveis.

Assim, a concepção de MacKinder, se mostra das mais fecundas na hora atual e traça o quadro do que um futuro próximo pode nos reservar.

Aqui não é o lugar próprio para falar das condições gerais de luta entre o poderio marítimo e o terrestre, contudo é necessário, para esclarecer os nossos argumentos futuros, dizer algumas palavras sobre a questão capital das distâncias.

Comparadas às possibilidades dos nossos meios de transporte, as distâncias mundiais são grandes, mesmo na era da aviação.

O Pacífico, entre Los Angeles e a Austrália, mede, aproximadamente, 10.000 quilômetros. O Atlântico Norte e o Oceano Glacial Ártico medem 5.000.

Se considerarmos, agora, o bordo extremo de expansão da potência terrestre, isto é, em que as fricções aparecerão, que é, grosseiramente, uma linha que passa pelo N. do Saara, deserto de Arábia, Himalaia e China do Sul, encontramos distâncias de mesma grandeza.

Há 3.500 km de Pôrto Darwin a Hong-Kong, mais de 3.000 km de Kenya a Suez, 4.500 km, de Dakar-Tobruk.

Mas, isto não é tudo, porque não se trata sómente para o mar de bater-se pela conquista de bases terrestres nas penínsulas excêntricas, de onde ele retomará a vantagem sobre a raça, mas, também, de atingir o "coração", da terra — suas regiões industriais — que é onde se constróem as armas necessárias à luta.

Ora, diante da ameaça de cérco a distância com que lhe acena o mar, a terra utilizará todos os meios de defesa conhecidos, particularmente a distância.

É verdade que nos encontramos mal informados sobre o que se passa no antigo império dos Tzars; contudo, sabemos que a U.R.S.S., construiu ou está em vias de construir cem novas cidades mineiras e centros de produção, espalhados pelo país. Entre 1926 e 1941, os Soviéticos criaram 350 cidades industriais. O novo plano quinquenal acelerou esse ritmo. Se Magnitogorsk, Novosibask, Stalinsk e Komsomolsk sobre o Amur, são nomes que se tornaram familiares aos geógrafos e economistas, a partir de 1930, hoje, deve-se aprender novos nomes de cidades construídas depois de 1940, como Severouralsk, Temir-Tau II, Kharam, Rustavi, Mindechaursk, Konibychev II, etc. (4).

Essas cidades foram construídas há tão pouco tempo, que não figuram nas cartas mais recentes publicadas na Rússia. Ademais, sómente algumas delas receberam nome, pois, as outras são conhecidas pela denominação geral de Bezimyanka, ou "cidades sem nome".

— É interessante examinar a posição geográfica desses novos centros industriais.

Em um primeiro grupo, se classificam as cidades complementares, integrantes de um complexo, já esboçado e que, em consequência, podem se encontrar — e se encontram comumente —, nas proximidades do mar. Tais são: Klaram na Geórgia, perto do Mar Negro, e Rustavi na Armênia, perto do lago Sevan, que devem se tornar em

(4) Segundo o americano E. Lester Raymond e outros.

dois enormes centros de produção de energia hidrelétrica; tais, ainda, as cidades que estão sendo criadas perto de Dniepropetrovsk (produção automóvel), perto de Nikopal (manganês), ou na Carélia finlandesa, (estaleiros navais), tal, enfim, a de Sevenrouralsk, ao N. de Magnitorsk, prevista para abrigar 100.000 operários metalúrgicos em 1950 e que deve ultrapassar a primogênita, embora tão rapidamente impulsionada.

Mas, existe, outrossim, um segundo grupo de Bezimyanka, e esse muito mais importante, que será implantado no mais profundo *Hearland*, à maior distância possível do mar inimigo.

O grupo compreende as cidades do Tamin, reservadas para a busca científica, as de Kazakston, inclusive Temir Tau II, situada entre o mar de Aral e o lago Balkach, que, alimentada pelos minérios de ferro da região, deve tornar-se um grande centro metalúrgico, máxime Kouibychaff, sobre o Anena. Parece, com efeito, que Stalin está prestes a realizar seu velho sonho, começado em 1928 com Varsili Blücher, o Galeu de Tchiang-Kai-Shek, de fazer da Sibéria o coração da Rússia.

E é espantoso constatar que realizando esse sonho, o Senhor do Kremlin torne a dar "ao país das estepes", os valores industriais que o tornarão de novo, o "pivot" do mundo moderno. Assim a teoria, que parecia ter perdido o valor quando só se apoiava sobre os exemplos das antigas, hordas mongóis retoma todo seu esplendor.

Mais uma vez, as ideias modelam a matéria.

A região do ribeiro Ankara, ao N. de Krasnojarsk, na Sibéria Central, onde nenhuma indústria moderna existe ainda, abrange uma região de 800.000 km², isto é, uma vez e meia a França. Pretende-se que, a partir de 1955, esteja transformada no Ruhr siberiano, sendo uma das 3 grandes regiões industriais da U.R.S.S., as outras duas achando-se situadas em Donobass (bacia do Donetz) e em Ural. Dizem, outrossim, que Kounibycheff II será a tão falada cidade atômica russa. De qualquer maneira, se fôr possível tornar habitável uma região de clima continental, onde o termômetro oscila de — 5° a mais 50°, entre dezembro e julho, não resta dúvida que é uma região muito conveniente, pois se acha não só nas proximidades imediatas das novas minas de carvão situadas na bôca do Ankara, como das minas de ferro de Oust-Kout (região do Laina balkaliano) e, vantagem maior, dista 2.700 km da praia mais próxima, que é a banhada pelo mar de Chkotsk.

Ora, apesar de todos os progressos da ciência, a distância é, ainda, um terrível obstáculo para o avião, pois, de um lado, aumenta a carga de essência a transportar, em prejuízo da tonelagem que pode carregar, de outro, dá à defesa inimiga tempo para ser informada e se preparar, quaisquer que sejam as medidas diversionárias ou de confusão que se adote.

Essa última condição é sabida, digamos de passagem, mesmo para os robots, porque, mesmo com a velocidade de 10.000 kms. por hora, permanecerão no ar tempo suficiente para serem procurados, detectados e contrabatidos.

Para êsses últimos nós o sabemos, depois das declarações de M. Northrop da "Air Policy Comission", serão precisos vários anos, para que êles possam atingir grandes distâncias. As cifras que êle deu transcrevemos a seguir:

Engenho sem piloto, com velocidade subsônica (1.000 km. h.), três anos de pesquisas e quatro anos e meio para a produção em série.

Custo :

- para as pesquisas : 6 milhões de dólares ;
- para o desenvolvimento : 25 milhões de dólares ;
- para a fabricação de 5.000, 375 milhões de dólares ;
- Engenhos sem piloto supersônicos (2.200 km., h.) ;
- seis anos e 31 milhões de dólares para pesquisas ;
- dez anos e 100 milhões de dólares para o desenvolvimento ;
- 1.500 mil milhões de dólares para a fabricação de 5.000. Foguetes supersônicos (5.600 km., h. — alcance 6.000 km.) ;
- dez anos e 200 milhões de dólares para as buscas ;
- quinze anos e 300 milhões de dólares para uma pequena quantidade ;
- 3 mil milhões de dólares para a fabricação de 5.000.

M. Northrop insistiu no fato de que, nos próximos 5 anos, é preciso insistir no aperfeiçoamento dos equipamentos militares clássicos. De qualquer maneira, seja para os aviões, seja para os robots, há todo interesse em diminuir o fator distância, na medida do possível, durante a fase de buscas e transição que vivemos, no momento.

A solução é simples, trata-se de se aproximar o mais possível das costas da potência terrestre, para lançar aviões e robot.

E, é, aqui, que vemos surgir um papel novo e particularmente interessante, para a marinha do futuro.

Se atentarmos na História da Marinha, através dos tempos, verificaremos que suas missões têm sido sempre as mesmas durante séculos.

Para retomar uma fórmula do Almirante Castex, o seu papel essencial tem sido apenas "o domínio das comunicações de que decorre todo o benefício que se pode esperar dos mares". Disto decorre uma dupla missão : proteção das nossas comunicações marítimas e ataque às do inimigo.

No que concerne à ação em terra, a Marinha tem por função única participar das operações combinadas aeroterrestres-navais (triphibius warfare), em particular nas grandes operações de desembarque ou de reembarque e, reciprocamente, nas operações de defesa de costa.

Em suma, até hoje, a ação da Marinha em terra não ultrapassava, — sem considerar as ações de aviação naval, de que não falaremos aqui —, do alcance de sua artilharia pesada. A praia de Salerno, o bolsão d'Anzio ou a cidade de Caen constituem limites. O mar não mordia a terra senão em faixa extremamente estreita. O ataque ao território, era privativo do exército terrestre, auxiliado há alguns anos pelo exército aéreo.

Ora, a revolução operada no armamento durante o último conflito, ameaçou, ao menos por algum tempo, de subverter completamente as missões tradicionais da Marinha.

A aparição dos engenhos autopropulsados irá, de fato, permitir à Marinha tomar a seu cargo, concorrendo com a outras armas, e sem dúvida em parte altamente importante, ao ataque do potencial industrial do inimigo. Graças aos projéteis-foguetes, a marinha poderá finalmente atuar em terra, não apenas na orla marítima, mas até o mais profundo dos mais vastos territórios.

E isto é uma revolução na arte da guerra que ainda não foi assinalada com a devida importância.

De fato, se retomamos o esquema do potencial da terra que quase esboçamos, veremos que as suas principais regiões industriais se acham às seguintes distâncias da orla do mar :

Ruhr:	Km.
Do Mar do Norte	250
Do Mar Báltico	800
Norte da Itália :	
Do Mediterrâneo	200
Do Mar Adriático	350
Silésia :	
Do Mar Báltico	600
Leningrado :	
Do Gôlfo de Bothnia	500
Do Mar Branco	900
Moscou :	
Do Mar de Riga	900
Do Gôlfo da Finlândia	750
Dnieper :	
Do Mar Negro	500
Petróleo da Rumânia :	
Do Mar Egeu	400
Do Mar Adriático	850
Baku :	
Do Mar Negro	800
Ural :	
Do Mar Negro	1.850
Do Mar de Barentz	1.700
Turkestan :	
Do Mar de Oman	2.200
Sibéria Ocidental :	
Omsk do Mar da Kara	1.600
Sibéria Central :	
(Ribeiro Angara)	
Do Mar de Okhostk	2.700
Bengala e China Oriental :	
(Como lembrança).	

E logo se pode dividir o território da potência da terra em duas grandes regiões concêntricas :

— a que está no limite de ataques de foguetes de navio e que podemos fixar para os anos vindouros em cerca de 800 quilômetros,

pois sabemos de fonte fidedigna que os norte-americanos reconstruíram e aperfeiçoaram ligeiramente o V2 alemão;

— a segunda, reduto supremo da defesa, que só poderá ser atacado por avião considerando a era dos foguetes.

* * *

Chegamos agora ao problema principal, que é a própria razão de ser dêste artigo.

Sendo dado :

— de um lado a forma geral de um futuro conflito terrestre-naval;

— de outro lado a existência do perigo atômico;

— e finalmente a possibilidade para uma marinha de atuar profundamente no interior do território, seja graças aos porta-aviões, seja graças aos foguetes;

Que feição deveremos dar às marinhas do futuro?

Certamente trata-se de um domínio extremamente técnico, no qual importa ser muito prudente. Eu me contentarei, pois, com idéias gerais, deixando aos sábios o encargo de precisá-las e de fundamentá-las.

A meu ver, a existência do perigo atômico conduz a uma primeira lei; tentar, sempre que isto fôr possível, não constituir um objetivo atômico, quero dizer, objetivo que por sua importância desperte a tentação do lançamento de uma bomba atômica. Isto conduz, creio, à desaparição de grandes navios, como os couraçados e os porta-aviões pesados.

Os princípios de defesa contra uma arma perigosa são eternos; e se contêm na trilogia: distância, dispersão e proteção.

Distância, já o vimos, é uma condição geográfica do problema. É justamente porque a terra pode fornecer esta distância, que veremos o mar servir-se de barcos de guerra para diminuir ao máximo esta proteção.

No que concerne à marinha propriamente dita, o princípio da distância conduzirá a situar as bases navais o mais longe possível do inimigo, ou a torná-las móveis. Do ponto de vista do ataque, ele nos pode conduzir a conservar, durante a era de que nos ocupamos, porta-aviões de determinado gênero.

O princípio da dispersão nos leva, como a lei anti-atômica, a uma marinha constituída de pequenas unidades.

O princípio da proteção, finalmente, pode ser compreendido de dois modos :

— a proteção pode ser incorporada ao próprio engenho: é a blindagem;

— ela pode ser proveniente de uma defesa exterior: aqui isto será o mergulho no mar, que dará ao submarino enormes vantagens:

Em primeiro a invisibilidade, que o põe a seguro contra a vista direta;

Em segundo, a proteção à detecção, pois que, até nova ordem, só se pode detectar um submarino mergulhado a muita curta distância;

Em terceiro, a proteção contra a radio-atividade, inimiga n. 1 dos barcos de superfície;

Em quarto, finalmente, a proteção contra os foguetes, cuja possibilidade de direção cessa a partir do momento em que mergulham na água, porque a água não deixa passar as irradiações electro-magnéticas.

Assinalando de passagem que os submarinos resistiram melhor em Bikini do que os grandes vasos, chegaremos à conclusão muito clara que o submarino de grande raio de ação e capaz de mergulhar muito profundamente, será um dos elementos mais importantes da marinha de ataque do mar contra a terra.

E é propósito meu pesquisar que carga poderá o submarino transportar de V2 ou de foguetes de grande alcance. Não sou um técnico bastante hábil para isto, mas suponho que o problema deve ser muito facilmente solúvel pelos engenheiros competentes da nossa engenharia naval e sabemos que ele fôra solucionado desde 1945 pelo alemão von Braun, nas suas experiências do lago de Toplitz.

Do mesmo modo, não procurarei definir aqui as características dos navios lança-foguetes (*rockets-ships*), de amanhã. Para mim, em todo o caso, é um fato que tenho por certo, que as grandes belonaves os *big-battle ships*, estão mortas.

Estão mortas porque tornaram-se monstruosas e porque uma lei geral da natureza nos diz que o gigantismo é um sinal de degenerescência. Tôdas às vêzes que um organismo chega a ser enorme, é porque ele foi mal adaptado ao seu objetivo; e ele terá que desaparecer, para ser substituído por um organismo novo, menor e mais bem adaptado. Pensemos nos dinossauros e em outros diplodocus da era secundária e recordemos o desenho célebre em que se vê o brontossauro tirando o cigarro e dizendo ao iguanodon com ar de desprezo, e lhe mostrando um miserável marsupial que foge medrosamente na coalhada: "Estes mamíferos! eles nunca serão nada"!

Para mim os grandes barcos de guerra estão condenados na sua presente evolução; em verdade, faz muito tempo já que eles não estão mais adaptados à sua missão. A Jutlândia foi a última batalha naval do tipo clássico. Durante a guerra 1939-1945, o couraçado não foi nem uma vez arma decisiva, mesmo em Guadalcanal e nas Filipinas. Ele tornou-se o servidor do porta-avião e o C. V. Agnew, comandante do *Vanguard*, pôde dizer aos jornalistas que a seu ver via-se nêle o último espetáculo do *big-battle ship* construído pela marinha inglesa. Em princípio, sabemos também que os americanos só conservam hoje dois mastodontes em serviço.

A lei do perigo atômico, finalmente, condena em definitivo uma tão volumosa caça (5).

Que será, então, do *rocket ship*? (6) A meu ver, ele terá rapidamente toda uma floração, cada categoria adaptando-se a um fim particular. Meu amigo Camilo Rougeron já nos forneceu uma lista, que vai da vedeta blindada monoplacê de 20 toneladas, armada de dois foguetes de 1.500 kg., ao couraçado de 45.000 toneladas, armado de 2.000 foguetes, de 30 canhões de 40 e de 60 canhões de 20, que eu evidentemente elimino.

Mas Rougeron nos propõe a vedeta de 150 toneladas, que poderá trazer um projétil dirigido, além dos seus foguetes de artilharia, com

(5) É preciso notar que um país que tem o monopólio da bomba atômica, o domínio do mar e do ar, pode permitir-se construir grandes unidades, se o desejar, embora isto seja perigoso. Tratamos aqui do problema na sua grande generalidade.

(6) Navio lança-foguetes.

uma velocidade de 50 nós graças a 4 motores de avião tipo Rolls Royce "Eagle" de 3.000 HP cada um, fortemente blindado, tendo 2.000 milhas de raio de ação e com equipagem de cinco homens.

Ele entrevê igualmente tóda uma série de *rocket-ships* de maior tonelagem com proteção reforçada, entre os quais citaremos: o *rocket-ships* de 2.500 toneladas, blindado em tódas as superfícies, — por cima, por baixo e nos flancos e o *rocket-ships* de 10.000 toneladas, que ainda não parece o limite superior do que se pode prever.

Se passarmos agora ao raio dos porta-aviões, tentaremos construir nossos navios baseados nos mesmos princípios, entendido que os porta-aviões serão sempre uma arma complementar e tendem a desaparecer uma vez que os aviões com bases terrestres tenham suficiente raio de ação.

É preciso notar que a aparição dos aviões a reação ameaça paradoxalmente de prolongar a existência dos porta-aviões. Porque os consumos de combustível são tais que a distância transponível da asa voadora Northrop, por exemplo, diminui para 1.500 quilômetros desde que ela seja dotada de reatores.

O porta-aviões deverá também buscar proteção máxima contra a bomba atómica. É, pois, o fim dos gigantes tipo "Midway". Recairremos no porte mínimo compatível com o embarque de aparelhos susceptíveis de conduzir uma bomba atómica até certos pontos convenientemente escolhidos, do território inimigo.

Eis aí um novo problema de técnica aeronáutica, diante do qual eu mais uma vez me inclino.

Antes de concluir, não deixa de ser útil retomar mais uma vez, rapidamente, os pontos principais do nosso raciocínio.

De início ressaltamos como, em consequência do desenvolvimento da velocidade dos meios de transporte, o globo terrestre se contraiu. Eu sei, é certo, o que a nossa civilização mecânica tem de frágil e o Almirante Castex observava recentemente com malícia quanto uma simples greve de transportes aumenta as distâncias. Entretanto não se pode negar que as notáveis concepções geopolíticas de MacKinder, não se possam modificar em função de um esquema mundial e que a luta secular do mar contra a terra não tome hoje um aspecto definitivo, pelo menos no que concerne ao nosso planeta.

A segunda observação que apresentamos é que, dada a aparição do projétil dirigido, a marinha se encontra em situação de tomar a seu cargo, — o que não lhe acontecera até hoje, uma parte do ataque contra o potencial industrial da terra.

Aqui fizemos intervir o fator *tempo*, caracterizando a diferença entre o período anterior à era dos projéteis dirigidos e o que se lhe seguiu.

Para a fase de transição, chegamos à concepção de uma marinha de unidades tão pequenas quanto possível e composta, principalmente das três classes seguintes: *rockets-ships* (navios lança-foguetes), porta-aviões e submarinos com projéteis dirigidos.

Para ser completo e não ser acusado de ter tratado de um só aspecto do problema, eu me permito, em princípio, frisar que tudo quanto afirmei se aplica perfeitamente à marinha da potência continental.

Para atingir a potência marítima nos seus recursos industriais e científicos, a potência de terra que em princípio não terá o domínio do mar (7), será evidentemente conduzida a empregar, além de

(7) O que suprime para ela o emprêgo de porta-aviões.

corsários sempre incertos senão ineficazes, dois meios clássicos: os aviões e os submarinos.

Em relação a aviões, se tratará de uma luta pela superioridade aérea e sai do quadro desta exposição. Mas é preciso notar, também aqui a importância capital da distância. As regiões industriais das potências marítimas são de fato extremamente afastadas das bases das forças terrestres, supondo mesmo conquistada toda a Eurásia: há 6.300 km. de Brest a Chicago pelo Atlântico, 8.000 kms. de Vladivostock a Seattle, 5.000 km. do Spitzberg a Montreal pelo pólo e os outros países do crescente insular: América do Sul, África-Sul, Austrália estão praticamente ao abrigo, por alguns anos ainda, dos ataques aéreos clássicos vindos do "país-pivot".

Se, ao contrário, considerarmos o emprêgo do submarino porta-projetos dirigidos, o problema muda de feição e a terra retoma certas vantagens.

Com efeito, sem falar do submarino de propulsão química, os submarinos do tipo 21 alemão por exemplo, que fazem 18 nós submersos e têm capacidade de percorrer 30.000 quilômetros, serão muito difíceis de detectar e poderão, pelo menos no começo de um conflito, aproximar-se de surpresa de costas do poderio marítimo que, por sua vez, se esforçará sem dúvida por destruir as suas bases.

Ora, as regiões industriais de potências marítimas são situadas muito mais perto da costa do que as da potência continental. Se traçarmos a 800 quilômetros no interior das terras, um paralelo, às costas, constataremos que na Austrália, na América do Sul e no Norte da África todas as regiões industriais aí estão, e muito largamente, englobadas, sendo todas situadas nas proximidades do mar, além do Katanga belga. No que concerne à América do Norte, ela não é mais bem dividida. A região mais bem protegida pela distância, a do Middle-West, é uma região sobretudo agrícola: os Estados de Dakota do Norte, e do Sul, os mais afastados do mar, estão dos oceanos a distâncias da ordem de 2.000 quilômetros.

As antigas regiões industriais dos Estados Unidos (triângulo Pittsburgh, Cleveland, Detroit), ou mais recente (região do Tennessee), estão a distâncias inferiores a 500 km. A usina atômica de Oakridge no Tennessee ($36^{\circ} 08'$ de latitude norte e $84^{\circ} 05'$ de longitude oeste), está a 300 quilômetros do oceano Atlântico; a de Hanford, no Estado de Washington ($46^{\circ} 30'$ norte, $119^{\circ} 30'$ oeste), está a uma distância ainda menor do Oceano Pacífico; finalmente, a mais bem situada a este respeito, a usina atômica de Los Alamos ($35^{\circ} 45'$ norte, $105^{\circ} 10'$ oeste), no Novo México, está a apenas 900 quilômetros do Golfo do México.

Vê-se todo o interesse que apresentam para a força continental, num conflito futuro, as possibilidades de ataque longínquo de submarinos porta-foguetes, capaz de ameaçar todos os pontos vitais adversos, sem exceção, enquanto, protegido pelos seus 2.700 km. de terra Kobilcheff II só terá que defender-se contra o avião clássico, mesmo que atirem longe dos seus objetivos.

Tendo, assim, desbravado o terreno, poderíamos agora levar mais longe as nossas previsões e pesquisar o que ficará da marinha de guerra na época dos foguetes intercontinentais. Acredito, porém, que esta matéria não nos levará muito longe. Esclareço, entretanto, que o meu raciocínio me leva a conservar o submarino, antes de tudo, pelas próprias razões que expus. Vejo também desaparecer, por inútil, o porta-aviões, pois que os aviões militares desaparecerão também quase completamente. Quanto aos barcos lança-foguetes (rocket-ships), suponho que subsistirão, não tanto como engenhos de ataque

contra a terra, mas como engenhos de proteção de comboios, porque ainda durante numerosos anos serão necessárias uma aviação comercial e uma marinha mercante.

Eis-nos longe das teorias de MacKinder e é provável que expondo-as, há mais de quarenta anos, o escritor escocês não imaginasse que elas pudessem conduzir a semelhantes conclusões. Assim são, entretanto, as idéias-fôrça: sua fecundidade é imprevisível e muito tempo ainda após serem expressas, elas continuam animando os espíritos.

Enquanto que a marinha de guerra parecia dever desempenhar papel cada vez mais reduzido no futuro, em consequência dos progressos da arma aérea, vêmo-la ao contrário, pelo menos para os próximos anos, tomar a si uma parte mais importante do que nunca na luta contra a terra, à custa de profundas transformações de estrutura.

Praza aos céus que a luta gigantesca que evocamos não tenha lugar, porque ela poderia muito bem assinalar uma série de temerosas convulsões em que seria sepultada definitivamente a nossa civilização mecânica. Previsão, aliás, que nem mesmo Halford MacKinder fizera.

* * *

“Nenhuma vantagem de posição pode contrabalançar, no correr do tempo, a decisiva inferioridade em Fôrça móvel organizada... É pela utilização da posição pela Fôrça móvel que a guerra se decide... O valor de uma posição não lhe é dado tanto pela situação geográfica quanto pela maneira por que é utilizada.”

MAHAN

* * *

“O fator geopolítico mais importante entre os que oferecem influxo na história política é, na atualidade, o mar. Às vezes chega a ser ponto cardinal de todos os acontecimentos políticos.”

HENNING

* * *

“De todos os países da América do Sul é o Brasil o que mais necessita de um grande e poderoso desenvolvimento marítimo e correspondente influência transatlântica, para base de sua expansão econômica e comercial e garantia de uma desafogada liberdade de movimentos, no seu tráfego, através dos mares. Ora, uma das primeiras consequências políticas dessa atividade marítima seria, pela freqüência das comunicações, a mais íntima ligação de todo um disperso grupo de territórios da mesma língua, isto é, da língua portuguêsa.”

J. GAILLARD

(“Le Développement maritime et l'avenir transatlantique du Bésil”.)

V — ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO

PODER MARÍTIMO

Major OCTAVIO TOSTA

1. MILITARY REVIEW — EDIÇÃO BRASILEIRA

(De Abr 45 a Set 59)

1. Ensinamentos da Guerra Aérea — F. A. DE V. ROBERTSON, Maj (Publ. em "Flight", Grã-Bretanha: ns. 17, 24 e 31 de MAI e 7 de JUN de 45): V. XXV, N. 8 de NOV 45 — pp 85/91.

S U M Á R I O

1. ASSEGURANDO A BASE
2. O PODER AÉREO NA OFENSIVA
3. PODER AÉREO E PODER MARÍTIMO
4. PODER AÉREO E PODER TERRESTRE
2. A Vitória dos Princípios do Poder Naval — CYRILL FALIS (Publ. no "The Illustrated London News" de 16 JUN 45): V. XXV, N. 10 de JAN 46 — pp 102/104.
3. O Poder Naval na 2ª Guerra Mundial (Publ. na "Revista General de Marina", Espanha de Nov 45): V. XXVI, N. 2 de MAI 46 — pp 102/107.
4. O Poder Naval no Presente e no Futuro (Publ. no "The Times", Grã-Bretanha de 7 MAR 46): V. XXVII, N. 6 de SET 46 — pp 104/105.
5. O Avião e a Guerra Naval — LEPOTIER, Cap (Publ. em "La Revue Maritime", França de FEV 48): V. XXVIII, N. 9 de DEZ 48 — pp 82/88, 4 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS
3. AVIÕES CONTRA NAVIOS
4. A EFICIÊNCIA DOS ATAQUES AÉREOS
5. CONCLUSÕES

6. A Influência das Fôrças Aéreas sobre o Poder Naval — A. McL PEACOCK, Maj-Av (Publ. na "Royal Air Force Quarterly", Grã-Bretanha de JUL 49): V. XXIX, N. 11 de FEV 50 — pp 87/92, 2 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. FÔRÇAS AÉREAS E OPERAÇÕES NAVAIS
3. A AVIAÇÃO E OS TRANSPORTES
4. EFEITOS SÔBRE AS ESQUADRAS
5. CONCLUSÕES

7. A Marinha Mercante na Guerra — W. H. COOBS (Publ. no "Journal of the Royal United Service Institution", Grã-Bretanha): V. XXX, N. 6 de SET 50 — pp 99/105, 2 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. TIPOS DE BARCOS
3. FUNCIONAMENTO
4. INSTRUÇÃO
5. A RESERVA DA MARINHA REAL
6. EXIGÊNCIAS DE TEMPO DE GUERRA SÔBRE A NAVEGAÇÃO BRITÂNICA

8. O Verdadeiro Sentido do Poder Naval — R. G. WORSCESTER (Publ. em "The Fleet", Grã-Bretanha, de ABR 50): V. XXX, N. 7 de OUT 50 — pp 108/109.

9. A Marinha Brasileira na 2^a Guerra Mundial — HOMER C. VOTAW (Publ. no "United States Naval Institute Proceedings", EE.UU., de MAI 50): V. XXX, N. 10 JAN 51 — pp 90/95, 3 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. EXPANSÃO DE GUERRA
3. AUXÍLIO NORTE-AMERICANO
4. O SERVIÇO NA MARINHA

10. O Aspecto Marítimo de uma Guerra Futura — P. D. H. R. PELLY (Publ. no "The Journal of the Royal United Service Institution", Grã-Bretanha de MAI 50): V. XXX, N. 11 de FEV 51 — pp 96/99.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. OS PROBLEMAS DE SUPRIMENTO
3. NECESSIDADE DE UMA DEFESA ADEQUADA
4. LIÇÕES DA HISTÓRIA
5. A ESTRATÉGIA NAVAL
6. NECESSIDADE DE INTIMA COOPERAÇÃO

11. A Estratégia Japonêsa no Pacífico — EDMOND DELAGE (Publ. na "Revue Militaire Suisse", Suíça de AGÔ 50): V. XXX, N. 11 de FEV 51 — pp 107/109.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. UMA GUERRA LIMITADA
3. NECESSIDADE DE MATERIAS-PRIMAS
4. OPERAÇÕES PROLONGADAS
5. A REVIRAVOLTA
6. EMPENHANDO UMA BATALHA PERDIDA

12. A Influência do Almirante Mahan — OLIVER WARNER (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de FEV 51): V. XXXI, N. 3 de JUN 51 — pp 85/88.

13. A Grã-Bretanha e o Poder Naval — RAYMOND V. B. BLACKMAN (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de JUN 51): V. XXXI, N. 8 de NOV 51 — pp 73/76.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. A MARINHA MAIS PODEROSA DO PASSADO
3. POSIÇÃO NA 1^a GRANDE GUERRA
4. POSIÇÃO NA 2^a GRANDE GUERRA
5. ESFORÇOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL
6. PODERIO NAVAL SOVIÉTICO
7. CARÊNCIA DE CRUZADORES
8. POSIÇÃO ATUAL

14. "Eles não compreenderam o mar" . . . — EDMONDE DELAGE (Publ. na "Revue Militaire Suisse", Suíça de AGÔ 51): V. XXXI, N. 10 de JAN 52 — pp 80/82.

S U M Á R I O

1. AS NOTAS COMPLETAM A HISTÓRIA
2. PLANOS INTERESSANDO O MEDITERRÂNEO
3. A IMPORTÂNCIA DE GIBRALTAR E DE SUEZ
4. OPERAÇÃO FELIX
5. OUTROS CONCEITOS ESTRATÉGICOS
6. DESAPROVAÇÃO DE HITLER
7. A INVASÃO DA RÚSSIA
8. CONCEPÇÕES NAVAIS DE RAEDER
9. ABANDONO DA AÇÃO NAVAL

15. Poder Naval. Triunfo ou Não? — WALTER MILLIS: V. XXXI, N. 12 de MAR 52 — pp 3/12.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. A TESE DE MAHAN
3. CONCEITO DE "PODER AÉREO"
4. O "PODER MILITAR" É UNITÁRIO
5. "CONTENÇÃO"
6. POLÍTICA MILITAR NORTE-AMERICANA EM JUNHO DE 1950
7. ALTERAÇÃO NA POLÍTICA MILITAR
8. LIÇÕES APRENDIDAS
9. NOSSAS ATUAIS VANTAGENS
10. OUTRAS ÁREAS DE CONTENÇÃO
11. OUTRAS CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS
12. CONCLUSÃO

16. O Poder Marítimo na Próxima Guerra — A. E. SOKOL (Publ. na "United States Naval Proceedings", EE. UU. de MAI 52): V. XXXII, N. 7 de OUT 52 — pp. 11/26, 3 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. DEFINIÇÃO DE PODER MARÍTIMO
3. O PODER MARÍTIMO NA 2^a GRANDE GUERRA
4. QUESTÃO A RESOLVER
5. PODER AÉREO (Guerra de Destrução — Extensão das Vias Aéreas — Bases Intermediárias)
6. A "GUERRA DE APERTAR BOTÕES" (Super-Armas)
7. A GUERRA PSICOLÓGICA
8. ARMAS E PLANOS
9. MEIOS DE TRANSPORTE
10. TRANSPORTE MARÍTIMO VERSUS AÉREO
11. COMBINAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO COM O MARÍTIMO
12. O TRANSPORTE TERRESTRE (Plano Geral de Operações Navais)
13. FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA O FRACASSO
14. TRANSPORTE MARÍTIMO E RAIOS DE AÇÃO
15. O CONFLITO DA COREIA
16. POSIÇÃO GEOGRÁFICA
17. A TEORIA DO "HEARTLAND"
18. VALOR DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA
19. VALOR REAL OU RELATIVO DA EXTENSÃO
20. O HOMEM DECIDE O IMPASSE
21. A DIFERENÇA BÁSICA
22. OBSERVAÇÕES
23. PRIMEIRA FAIXA DE SEGURANÇA
24. SEGUNDA FAIXA DE SEGURANÇA

25. TERCEIRA FAIXA DE SEGURANÇA
 26. UMA POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL
 27. O PODER MARÍTIMO E A ESTRATÉGIA
 28. O PODER MARÍTIMO E A DIPLOMACIA
 29. PREPARAÇÃO DE BASES EM ULTRAMAR
 30. PORTA-AVIÕES MAiores PARA AVIÕES MAIS PESADOS
 31. NECESSIDADE DE NAVIOS MERCANTES MAIS RÁPIDOS
 32. NECESSIDADE DE UMA FÔRCA OU FUZILEIROS NAVAIS MAIOR

17. Poder Aéreo e Poder Marítimo — SIR ROBERT H. M. S. SAUNDBLY, Mal (Publ. na "The Royal Air Force Quarterly, Grã-Bretanha de Out 52): V. XXXIII, N. 1 de ABR 53 — pp 84/86.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
 2. CONTRÔLE DOS MARES
 3. O ATUAL PAPEL DA MARINHA
 4. MISSÃO FUTURA

18. Poder Naval ou Convocação? — G. P. THOMSON, V. Alm. (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de AGÔ 52): V. XXXIII, N. 1 de ABR 53 — pp 108/109.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
 2. OFENSIVA TERRESTRE DA NATO
 3. NORMAS FUTURAS

19. Física Nuclear e Poder Marítimo — IRVING D. ROTH, Cel Art: V. XXXIII, N. 6 de SET 53 — pp 3/8, 2 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
 2. A CONCEPÇÃO DE MAHAN
 3. BASES ANTERIORES À 2^a GRANDE GUERRA
 4. CONCLUSÕES

20. Há Razão para Temor? — GEORGE H. MILLER, Cap da Mar EE. UU. (Publ. no "United States Naval Institute Proceedings de MAI 53): V XXXIII, N. 9 de DEZ 53 — pp 27/36.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
 2. GEOPOLÍTICA (Um Ponto de Vista)
 3. O CONCEITO DE MACKINDER (Antecedentes Históricos — A Teoria do "Heartland" — Transporte Aperfeiçoado — Novas Invenções)

4. O AVIÃO E A GEOPOLÍTICA
5. VIAS MARÍTIMAS E POLÍTICA
6. FILOSOFIA DO PODER MARÍTIMO
7. "HEARTLAND" ou "HINTERLAND"
8. O MEIO TÉRMO
9. A FILOSOFIA TERRESTRE
10. FALTA DE COMPREENSÃO (Conceito Educativo)
11. O CONCEITO DE MACKINDER
12. CONCLUSÕES

21. Conjeturas sobre o Emprêgo das Fôrças Navais Soviéticas — ALFRED SCHULZE — HINRICH (Publ. na "Marine-Rundschau", Alemanha n. 3 de 54): V. XXXIV, N. 9 de DEZ 54 — pp 95/100.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. A ESQUADRA SUBMARINA
3. PREPARAÇÃO DA DEFESA
4. OBJETIVOS CONTINENTAIS
5. REGIÕES LITORÂNEAS
6. DEFESA DE COSTA

22. Princípios do Poder Marítimo — ROBERT B. CARNEY, Alm Ref (Publ. na "United States Naval Institute Proceeding" de SET 55): V. XXXV, N. 11 de FEV — pp 3/17.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. QUE É O MAR
3. O PROGRAMA
4. MEIOS DE CONTRÔLE
5. OBJETIVO FINAL
6. FÔRÇAS MILITARES
7. PODER MARÍTIMO
8. OBJETIVO EM VISTA
9. AUTO-SUFICIÊNCIA
10. PODER NACIONAL
11. INSTRUMENTOS DO PODER MARÍTIMO
12. DEFESA CONTINENTAL
13. OS PRINCÍPIOS
14. CONCLUSÕES

23. Poder Marítimo no Mediterrâneo 1940 a 1943 — ANTHONY E. SOKOL, Dr. — V. XXXVI, N. 5 de AGÔ 56 — pp 12/27. 2 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. MAR DECISIVO
3. POSSÍVEL ROTA DE INVASÃO

4. IMPORTÂNCIA VITAL
5. ESTRATÉGIA ALEMÃ
6. MANUTENÇÃO DE MALTA
7. ATIVIDADE NAVAL INCESSANTE
8. A URGÊNCIA JUSTIFICA O RISCO
9. GOLPE AUDACIOSO
10. A BATALHA DE MATAPAN
11. CAPTURA DE CRETA
12. AS PERDAS BRITÂNICAS
13. TRÊS RAZÕES PARA O FRACASSO
14. A CONTRA-OFENSIVA DE ROMMEL
15. CONCLUSÃO

24. **Bombas Atômicas e Poder Naval — ANTHONY E. SOKOL.**
 Dr. (Publ. no "Wehrkunde", Alemanha de FEV 57): V. XXXVII,
 N. 7 de OUT 57 — pp 73/83, 3 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. GUERRA DE DESTRUÇÃO
3. ARMAS AÉREAS E ATÔMICAS
4. QUE É PODER MARÍTIMO ?
5. TRANSPORTE TERRESTRE
6. TRANSPORTE MARÍTIMO
7. TRANSPORTE AÉREO
8. O PONTO DE VISTA MILITAR
9. A SITUAÇÃO MUNDIAL DE HOJE
10. AS POTÊNCIAS OCIDENTAIS
11. O PODER MARÍTIMO VERSUS PODER TERRESTRE
12. A ALEMANHA

25. **Guerra Terra-Ar. O Papel da Marinha — C. B. LAMB, C. F.**
 (Publ. no "Air Power", Grã-Bretanha de JUL 57): V. XXXVII,
 N. 11 de FEV 58 — pp 103/108, 1 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. TRANSPORTE AÉREO
3. TRANSPORTE MARÍTIMO E TRANSPORTE AÉREO
4. POSSIBILIDADES
5. COMO EVITAR UMA GUERRA MUNDIAL
6. AVIÕES TRANSPORTADOS EM NAVIOS-AERÓDROMOS
7. O PAPEL DO NAVIO-AERÓDROMO
8. TROCA DE INFORMES

26. O Poder Naval Soviético. Os Submarinos Russos, 1857-1957
 — J. MEISTER (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de JUL 57): V. XXXVIII, N. 3 de JUN 58 — pp 80/86.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. 1^a GRANDE GUERRA
3. AMPLIAÇÃO DA FROTA MARÍTIMA
4. 2^a GRANDE GUERRA
5. APÓS A 2^a GRANDE GUERRA
6. ESTRATÉGIA
7. DESVANTAGENS
8. A URSS E A OTAN

27. O Papel das Fôrças Navais na Defesa da Europa — A. SALA, Alm (Publ. na "Revue Militaire Général", França de MAI 57): V. XXXVIII, N. 3 de JUN 58 — pp 93/98.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. NECESSIDADE DE TRANSPORTE
3. A ATITUDE SOVIÉTICA
4. SACEUR (Supremo Cmt. Aliado na Europa)
5. O NORTE
6. A ZONA CENTRAL
7. O SUL
8. IMPORTÂNCIA CADA VEZ MAIOR
9. ALGUMAS PERGUNTAS

28. A Marinha dos Estados Unidos: V. XXXVIII, N. 6 de SET 58
 — pp 10/27, 37 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. MISSÃO E ORGANIZAÇÃO
3. ORGANIZAÇÃO
4. TREINAMENTO
5. CONCLUSÃO

29. O Poder Naval. Fôrças Navais Costeiras — J. MEISTER (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de AGÔ 57): V. XXXVIII, N. 6 de SET 58 — pp 93/97.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. 1^a GRANDE GUERRA
3. 2^a GRANDE GUERRA
4. LAGO LADOGA
5. HOJE

30. O Mar — Chave da Supremacia Aérea — L. W. DAWIES, Maj-Av (Publ. no "Journal of the Royal United Service Institution", Grã-Bretanha de AGÔ 57): V. XXXVIII, N. 7 de OUT 58 — pp 95/106, 12 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. GUERRA NUCLEAR
3. NOVOS PROCESSOS
4. GUERRA MARÍTIMA
5. SALVAMENTO AR-MAR
6. GUERRA ANFÍBIA
7. TRANSPORTE
8. O ELEMENTO DE INTIMIDAÇÃO
9. PROPULSAO NUCLEAR
10. CUSTO DAS OPERAÇÕES
11. O MAR É A CHAVE

31. Poder marítimo Soviético. Fôrças de Escolta Soviéticas — J. MEISTER (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de NOV 57): V. XXXVIII, N. 8 de NOV 58 — pp 81/83.

32. O Poder Naval Soviético. Assalto Anfíbio — J. MEISTER (Publ. em "The Navy", Grã-Bretanha de OUT 57): V. XXXVIII, N. 9 de DEZ 58 — pp 108/111.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. 2^a GRANDE GUERRA
3. INSUCESSOS ANFÍBIOS
4. ALGUNS SUCESSOS
5. DESEMBARQUES NO BÁLTICO
6. TIPOS DE OPERAÇÕES
7. O FUTURO

33. A Importância Estratégica do Mar de Okhotsk — A. LEPO-TIER, Vice-Alm (Publ. na "Revue de Defense Nationale", França de AGÔ-SET 57): V. XXXIX, N. 1 de ABR 59 — pp 88/93, 1 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. A ILHA SACALINA
3. POTÊNCIAS NAVAIS
4. A BARREIRA DAS KURILAS
5. A BRECHA INSULAR ESTRATÉGICA
6. O PROBLEMA DOS ESTREITOS
7. A "CORTINA DE FERRO" DE HOKKAIDO

34. Submarinos Equipados com Mísseis — Novo Fator de Planejamento Estratégico — HANS SCHOENENBERG (Publ. em "Wehrkunde", Alemanha de MAI 58): V. XXXIX, N. 1 de ABR 59 — pp 105/109, 1 fig.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. APERFEIÇOAMENTOS ALEMÃES
3. A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS
4. MÍSSIL SOVIÉTICO
5. AS ESQUADRAS

2. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(De Jan 37 a Jun 59)

1. O Poder Marítimo — F. FARINA, Alm-de-Div (Trad. da "Revista Marítima Italiana" p. Adalberto Rechsteiner): Ns. 9 e 10 de MAR-ABR 37 — pp 779/806.

R E S U M O

Após referir-se à influência do Almirante Mahan nos estudos sobre o poder marítimo, o autor faz uma análise do trabalho do Almirante Richmond, intitulado "O Poder Marítimo, nos Tempos Modernos".

2. Um Livro Nocivo: A Vitória pelo Emprêgo do Poder Aéreo — CARLOS PENNA BOTTO, C. F.: Ns. 7, 8 e 9 de JAN-FEV-MAR 44 (1^a Parte) — pp 603/624 e Ns. 10, 11 e 12 de ABR-MAI-JUN 44 (2^a Parte) — pp 837/861.

R E S U M O

O autor, criticando o célebre trabalho de Seversky, afirma que "só existem dois Poderes, que são o Marítimo e o Terrestre, aquêle exercido por sobre águas, e êste, por sobre terras; e cada qual incluindo quaisquer ações aéreas que se desenvolvem, respectivamente, por sobre águas e objetivos navais e por sobre terras e objetivos terrestres".

3. A Vitória pelo Poder Marítimo — FRANCIS MC. MURTRIE, A. I. N. A. (Trad. de "The Navy" p. A. R.): Ns. 10, 11 e 12 de ABR-MAI-JUN 44 — pp 829/836.

R E S U M O

Apreciação da importância do poder marítimo na invasão realizada pelos aliados, no norte de França, em junho de 1944.

4. A Segunda Guerra Mundial e a Alteração da Concepção do Poder Marítimo — FLETCHER PRATT (Trad. do "U. S. Naval Institute Proceedings" p. A. R.): Ns. 7, 8 e 9 de JAN-FEV-MAR 46 — pp 583/599.

R E S U M O

Analizando com bastante desenvolvimento algumas passagens da 2^a Guerra Mundial, o autor observa que "as doutrinas sobre o poder marítimo necessitam de revisão".

5. A Justificação do Poder Marítimo. Predições — STEFAN T. POSSOWY (Trad. do "U. S. Naval Institute Proceedings", p. A. R.): Ns. 10, 11 e 12 de ABR-MAI-JUN 46 — pp 801/820.

S U M Á R I O

1. PREDIÇÕES (Predições Táticas, Predições Estratégicas, Ofensiva Estratégica)
2. A PROVA DAS TÁTICAS
3. A BATALHA NAVAL NA GUERRA MODERNA
4. APOIO NAVAL NA LUTA TERRESTRE
5. DEFESA NAVAL ESTRATÉGICA
6. OFENSIVA NAVAL ESTRATÉGICA
7. ESTRATÉGIA NAVAL DO "EIXO"
8. DEVEREMOS DESTRUIR NOSSO PODER NAVAL ?

6. Importância da Guerra ao Tráfego Marítimo no Quadro Estratégico — FRANCISCO DE SOUZA MAIA JR., CF: Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 53 — pp 39/66, 1 fig.

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO
2. GUERRA AO TRÁFEGO MARÍTIMO
3. TEATRO DO ATLÂNTICO
4. TEATRO DO MEDITERRÂNEO

7. Aviação e Poder Naval — H. M. DATER, Cap Corv — U. S. N Res. (Trad. da "United States Naval Institute Proceedings", por A. de A. L.): Ns. 4, 5 e 6 de OUT-NOV-DEZ 54 — pp 297/313.

R E S U M O

O autor estuda o problema da aviação no poder naval apresentando diversos exemplos de emprêgo de porta-aviões e conclui afirmando que "é fora de dúvida que marinha nenhuma poderá operar sem o auxílio de navios de superfície, mas não existirá marinha alguma que possa pretender o controle dos mares sem o apoio aéreo adequado".

8. Influência do Poder Marítimo na Grandeza e no Declínio de Impérios — FRANCISCO DE SOUZA MAIA JR., CF: Ns. 7, 8 e 9 de JUL-AGÔ-SET 54 — pp 513/536.

S U M Á R I O

1. CAMPANHAS DA ANTIGUIDADE ATÉ ACCIO
2. CAMPANHAS DA IDADE MÉDIA
3. CAMPANHAS DOS TEMPOS MODERNOS
4. BIBLIOGRAFIA

Obs.: O presente artigo foi traduzido para o espanhol pelo Capitão-de-Fragata Quintilio Rivera M. e publicado na "Revista de Mariña", Chile, n. 2, de Mar-Abr 55 — pp 229/240.

9. Ciência Armada e Poder Marítimo — FRANCISCO DE SOUZA MAIA JR., CF: Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 56 — pp 5/104, 5 fig.

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO
2. ESTRATÉGIA NAVAL E ORGANIZAÇÃO DE MEIOS (Postulado Fundamental da Estratégia Naval, Evolução Doutrinária dos Fundamentos da Estratégia Naval, Concepção Unitária da Guerra e Organização de Meios)
3. INFLUÊNCIA DA TÉCNICA NAS OPERAÇÕES NAVAIS (Evolução dos Meios até a I Grande Guerra, a Ciência e a Técnica durante a II Grande Guerra, a Guerra Tridimensional)
4. PROJETIS DE AUTOPROPULSAO E PROJETIS DIRIGIDOS NA GUERRA NAVAL (Desenvolvimento dos Projetis de Autopropulsão e dos Projetis-Dirigidos, as Novas Armas como Instrumentos de Ataque, Evolução Paralela dos Instrumentos de Defesa)
5. A ENERGIA ATÔMICA E O SEU EMPRÉGO NA GUERRA NAVAL (A Explosão Atômica e seus Efeitos, a Física Nuclear e as Armas do Futuro, Influência da Energia Nuclear na Guerra Naval)
6. MOBILIZAÇÃO DA CIÊNCIA E DA TÉCNICA (A Ciência Armada, Diretrizes para a Organização de Meios, Adestramento e Formação de Reservas das Marinhas Modernas)
7. CONCLUSÃO
Terminando o excelente trabalho, o autor afirma que "a influência do Poder Marítimo nas guerras do futuro continuará a ser decisiva, como decisiva será, sempre, a influência do uso das linhas de comunicações marítimas nas operações militares".
8. BIBLIOGRAFIA
Compreende 29 obras e 26 artigos

10. O Brasil precisa ser uma Potência Naval para assegurar a sua sobrevivência — ATTILA ACHÉ, Alm (Publ. no "Jornal do Brasil" de 8 JAN 56): Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 56 — pp 240/244.

R E S U M O

O autor dedica o artigo ao tema "o submarino e a guerra no mar".

11. Poder Marítimo Sustentáculo do Poder Aéreo — DANIEL V. GALLERY, Alm (Trad. do "Reader's Digest" p. Vitorino da Silva Maia, CMG): Ns. 4, 5 e 6 de ABR-MAI-JUN 56 — pp 329/337.

R E S U M O

"O autor ressalta a imprescindível necessidade das linhas de comunicações marítimas para que o Poder Aéreo possa se exercer". Mostra que "o Poder Marítimo só se consubstancia nos dias atuais que correm, através de uma Marinha de Guerra dotada de uma Fôrça Naval Equilibrada, na qual se torna indispensável uma Aviação Naval nela integrada operacional e administrativamente".

12. A Estratégia da Fôrça de Superfície da Alemanha na Segunda Guerra Mundial — H. J. REINICHE, Cap zur See, da antiga Mar. Alemã: (Trad. de "Proceedings" de FEV 57 p. A. de Azevedo Lima, C. F. Ref): Ns. 10, 11 e 12 de OUT-NOV-DEZ 57 — pp 861/872, 1 fig.

13. A Aviação Embarcada deve integrar o Poder Naval — CÉSAR DA FONSECA, C. A. (R): Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 58 — pp 161/164.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. O PROBLEMA DA AVIAÇÃO NAVAL
3. O EXEMPLO DA ARGENTINA E DO CHILE
4. A FUNÇÃO DO PORTA-AVIOES
5. NA SEGUNDA GUERRA
6. O ARGUMENTO DO CUSTO
7. O PODER NAVAL — ÁRBITRO DAS NAÇÕES

14. O Poder Marítimo — FREDERICO SAMPAIO, CMG (Publ. no "Diário de Notícias" de 6 NOV 57): Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 58 — pp 289/294.

R E S U M O

Apresentando alguns conceitos sobre a importância do Poder Marítimo, o autor afirma que "continua de pé a importância do conceito de Poder Naval maciço e mais uma vez ficou evidenciado que as diversas fôrças e tipos de armas se completam e que constitui um erro grave querer compará-las a fim de concluir qual a melhor delas". Admite, na

parte final do artigo que "caberá à Marinha, em uma guerra futura, a garantia dos abastecimentos vitais por via marítima". Mostra que êsses abastecimentos são vitais ao país, refere-se aos diversos elementos do Poder Marítimo (navios de guerra e mercantes, bases, arsenais, etc.), declara que êsses elementos "concorrem para impor nossa atividade no mar e anular o inimigo" e conclui lembrando que "os compromissos por nós assumidos com os nossos aliados aconselham-nos a meditar sobre este assunto".

15. Recorganização da Aviação Naval — RENATO GUILLOBEL, Alm-de-Esq: Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 58 (1^a Parte) — pp 148/159 + Ns. 4, 5 e 6 de ABR-MAI-JUN 58 (2^a Parte) — pp 159/166 + Ns. 7, 8 e 9 de JUL-AGÔ-SET 58 — pp 425/436.

S U M A R I O

I — PRIMEIRA PARTE

1. (Introdução)
2. NA EVENTUALIDADE DE UMA GUERRA, SEJA QUAL FÔR SUA NATUREZA, NECESSITARÁ REALMENTE O BRASIL DOMINAR AS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS PARA ALCANÇAR A VITÓRIA ?
3. DADAS AS CONDIÇÕES EM QUE SE PROCESSA HOJE A GUERRA NOS MARES, QUAL DEVERÁ SER A COMPOSIÇÃO DE NOSSAS FÔRÇAS NAVAIS ?
4. CONSIDERANDO AS CONDIÇÕES EM QUE SE DESENVOLVE A GUERRA NAVAL, É POSSÍVEL OPERAR NO MAR SEM A AJUDA PERMANENTE DA AVIAÇÃO ?
5. EM UMA FÔRÇA ONDE EXISTEM ELEMENTOS VÁRIOS, PERTENCENTES A FÔRÇAS ARMADAS DIFERENTES, PODEM ÊSSES ELEMENTOS OBEDECER A SEUS PRÓPRIOS COMANDOS, OU A UNIDADE DO COMANDO DENTRO DA PRÓPRIA FÔRÇA É NECESSÁRIA AO ÉXITO DAS OPERAÇÕES QUE ESTA REALIZAR ?

II — SEGUNDA PARTE

1. PODEM ELEMENTOS PERTENCENTES A UMA FÔRÇA AÉREA ADESTRADA EM TERRA PRESTAR JUNTO À ESQUADRA OS SERVIÇOS QUE SE REQUER DA AVIAÇÃO EMBARCADA ?
2. A CONSTITUIÇÃO DE UMA AVIAÇÃO NAVAL ACARRETA ÓNUS INACEITÁVEIS AO TESOURO ?
3. A RECENTE RECUSA DE CRÉDITOS PARA A MARINHA ADQUIRIR HELICÓPTEROS É JUSTIFICÁVEL ?

III — TERCEIRA PARTE

1. A ATUAL "DOUTRINA" CONSTITUI A CAUSA DA IMPOSSIBILIDADE DE SE CONCEDER À MARINHA O QUE DESEJA, QUANTO À CONSTITUIÇÃO DE SUA PRÓPRIA AVIAÇÃO ?
2. EXISTE ALGUMA GRANDE POTÊNCIA ONDE A AVIAÇÃO SEJA ÚNICA ?
3. A CRIAÇÃO DA AVIAÇÃO EMBARCADA, OU MESMO DA AVIAÇÃO NAVAL INTEGRAL TRARIA INCONVENIENTES À AERONÁUTICA ?
4. PODERÁ A MARINHA CUMPRIR SUA MISSÃO, SEM A POSSE DE SUA AVIAÇÃO PRÓPRIA ?

16. O Problema da Aviação Embarcada (Conf. proferida por ocasião da cerimônia da abertura dos cursos da EGN, em 15 MAI 58) — FERNANDO ALMEIDA DA SILVA, Alm: Ns. 7, 8 e 9 de JUL-AGÔ-SET 58 — pp 437/459.

S U M Á R I O

1. A DOUTRINA EM VIGOR (Criação e Organização do Ministério da Aeronáutica e da FAB, Primeira Doutrina, Nova Organização do Ministério da Marinha, Organização do Núcleo de Comando Aeronáutico, Primeiro Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, Nova Redação da Doutrina, Novo Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, Organização dos Comandos Aeronáuticos)
2. AS DIFICULDADES COM A DOUTRINA (Conceito de Cooperação, Caso dos Helicópteros, Caso do Avião da Diretoria de Hidrografia e Navegação, Atos Administrativos unilaterais da Aeronáutica, a Questão da Palavra "Orgânica" na Doutrina, a Doutrina Básica de Fôrça Aérea, Agravamento Crescente das Dificuldades à Doutrina)
3. A ÚNICA SOLUÇÃO EXEQUÍVEL É A CONSAGRADA PELA EXPERIÊNCIA (Não se trata de um Problema Novo, Caso da Inglaterra, Caso da Itália, Caso da Alemanha, Opiniões Insuspeitas Indicam a Solução Correta do Problema, a Aviação Embarcada deve Pertencer à Marinha)

17. A Importância Estratégica do Mar Báltico — T. GERHARD BIDLING MAIER da Mar. Fed. Alemã. Ns. 1, 2 e 3 de JAN-FEV-MAR 59 — pp 157/171, 8 fig.

S U M Á R I O

1. IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO MAR BÁLTICO
2. O VALOR DO BÁLTICO PARA OS RUSSOS
3. POLÍTICA E PODER NAVAL DA RÚSSIA
4. ESFORÇOS PARA A NEUTRALIZAÇÃO
5. CONSEQUÊNCIAS DA NEUTRALIZAÇÃO
6. MISSÕES DA MARINHA FEDERAL ALEMÃ
7. O BÁLTICO NAS MÃOS DA NATO
8. OS MARES BÁLTICO E NEGRO
9. CONCLUSÕES

18. Se a Guerra Vier — Como a Marinha Aliada Planeja Conter os Submarinos Russos — P. de M: Ns. 4, 5 e 6 de ABR-MAI-JUN 59 — pp 212/216.

R E S U M O

"Em qualquer guerra, submarinos russos atacarão as rotas comerciais aliadas do Atlântico.

- a) Nas bases de submarinos russos serão lançadas, o mais rapidamente possível, bombas atômicas.
- b) Bloqueio por navios e aviões nos três estreitos por onde os submarinos poderiam receber suprimentos de suas bases.

- c) Os *submarinos russos* que já estivessem no mar seriam encontrados por uma especial procura feita por aviões decolando das bases aliadas do Atlântico.
- d) *Grupo de Caça e Destruição* — Um navio aeródromo e 6 a 8 contratorpedeiros atacarão os submarinos encontrados. Os aviões do navio-aeródromo estarão equipados com torpedos atômicos e os contratorpedeiros com bombas de profundidade atômicas.
- e) *Comboios* de navios mercantes e de transportes de tropa atravessarão o Atlântico com eficiente cobertura aérea feita por aviões, blimp e helicópteros.

3. BOLETIM DO CLUBE NAVAL

(De Jan 52 a Mar 59)

1. Síntese da Guerra Naval — ROMEO BERNOTTI, Alm: Ns. 129-130 do 1º semestre 52 — pp 3/116, 14 fig + 3 quadros.

S U M Á R I O

1. A EVOLUÇÃO DA GUERRA (Formas de Guerra Moderna, Guerra e Política, a Ação Coordenada e o Comando Central nas Coalizões, Evolução dos Conceitos de Emprêgo do Poder Marítimo, a interpretação da Guerra)
2. SÍNTESE ESTRATÉGICA (O Mar na Estratégia Geral, Correlação Aero-Marítima, Necessidade Absoluta de ter a Marinha sua própria Aviação, a Exploração sobre o Mar, Estratégia Naval e Estratégia Aérea, Logística Naval, Constatações Essenciais)
3. SÍNTESE TÁTICA (Novas Possibilidades de Aposição Marítima, Ataques Dentro dos Portos, Forçamento de Passagens, Batalhas entre Fôrças Navais de Superfície, Ataque e Defesa de Comboios, as Perdas de Navios de Guerra em relação às Causas, Batalha entre Porta-Aviões, Aviação de Bases Terrestres contra Navios Porta-Aviões, Ataques Costeiros, as Batalhas Decisivas)
4. O PODER MARÍTIMO E O PODER AÉREO (Guerra e Pesquisa Científica, o Poder Aéreo e suas Novas Possibilidades, Previsões e Realidade da Guerra Aérea, a Concepção Unitária da Guerra e o Poder Marítimo)
5. O MAR E A POLÍTICA (Política e Guerra Total, a Política Britânica e a Europa, Estados Unidos e Grã-Bretanha, a Política da Rendição Incondicional, Importância Militar Crescente da Rússia, a Repartição da Esquadra Italiana e a Co-Belligerância, as Dificuldades de Paz, Oriente e Ocidente)

2. Política Naval Brasileira — CÉSAR DA FONSECA, Alm Ref: N. 141 do 1º trim 55 — pp 19/23.

R E S U M O

Mostrando que a Política Naval do Brasil se baseia na Política da Nação, o autor afirma que o país, "devido à sua situação geopolítica no Continente Sul-Americano e o seu quadro estratégico marítimo, seja qual fôr a guerra, extracontinental ou continental, será sempre o mesmo".

3. **Unidade do Poder Marítimo** — J. M. COURT, Cmt USN: N. 141 do 1º trim 55 — pp 73/88.

R E S U M O

O autor, fazendo diversas considerações sobre Poder Marítimo, admite que "o exercício eficaz do domínio do mar, a julgarmos pela única ameaça restante, a da coligação comunista, exige consequentemente uma aliança, uma coordenação íntima dos esforços de todas as históricas nações marítimas e a acumulação de seus recursos para utilização comum, para que asseguremos a cada uma delas a conservação do comércio marítimo tão essencial à economia nacional".

4. **Fatores Geográficos e Geopolíticos na Estratégia Britânica** — A. CARDOSO DE CASTRO, C. F.: N. 142 do 2º trim 55 — pp 97/106.

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO (Geopolítica e Estratégia, Elementos Fundamentais da Geopolítica)
2. A INFLUÊNCIA DA GEOGRAFIA NA ESTRATÉGIA BRITÂNICA, NO TEATRO DO ATLÂNTICO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (Organização da Comunidade Britânica, Geografia e Estratégia, a Estratégia Britânica)
5. Construção de Bases Avançadas — (Preleção feita aos cursos de 1955, da Escola de Guerra Naval) — M. J. DE ARAÚJO NETTO, C. F.: N. 145 do 1º trim 56 — pp 15/38.

R E S U M O

Estudo dos diversos tipos de bases com apresentação dos requisitos que as mesmas dever ter e focalização de alguns exemplos históricos.

6. **Precisa-se: Duma Estratégia Militar à Base de Mobilidade** — EDGARD A. PEARSONS, Dr. (Trad. da "U. S. Naval Institute Proceedings" de DEZ 56 p. Geraldo de Azevedo Henning, C. F.): N. 149 do 1º trim 57 — pp 13/26.

R E S U M O

O autor refere-se à estratégia de "retaliação em massa" "e apresenta vantagens operacionais dos hidroaviões, submarinos e navios-aeródromos".

7. **Aviação e Poder Marítimo** — Sem autor (Trad. da "U. S. Naval Institute Proceedings" p. Hildegarde de Noronha Filho, CC): N. 149 do 1º trim 57 — pp 93/112.

R E S U M O

Após fazer um estudo histórico da influência da aviação no poder marítimo, o autor apresenta as seguintes observações: "desde 1946 a Marinha mantém, no Mediterrâneo, uma força-tarefa com, pelo menos,

um N Ae. Esta força não possui base em terra e depende únicamente do apoio logístico embarcado. A sua missão é proteger os interesses dos EE.UU. e reforçar a determinação dos povos do Mediterrâneo em resistir ao comunismo".

"O poder marítimo tornou-se ligado inextricavelmente à aviação e a ascenção dos Estados Unidos no domínio do mar, com o consequente declínio da Grã-Bretanha, pode ser evidenciada, sem grande risco de errar, pelo que aconteceu durante a 1ª Guerra Mundial e imediatamente após".

8. **Empreço Estratégico das Operações Anfíbias** — M. R. WILLIAMS (Palestra feita na Escola de Guerra Naval em 16 ABR 57) — M. R. WILLIAMS, Ten-Cel do CFN dos EE.UU.: N. 150 do 2º trim 57 — pp 25/35.

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO
2. CONCEITOS DA ESTRATÉGIA
3. SIGNIFICADO DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS NAS PRIMEIRA E SEGUNDA GUERRAS MUNDIAIS
4. O ASSALTO ANFÍBIO COMO MEIO DE UTILIZAÇÃO DO PODER MARÍTIMO
5. CONCLUSÕES

9. **Uma Arma de Contensão Naval** — GEORGE FIELDING ELIOT (Trad. da "U. S. Naval Institute Proceedings" de NOV 56 p. Alberto Pimentel, C. F.): N. 150 do 2º trim 57 — pp 41/68.

R E S U M O

Tratando do problema da "contensão naval", o autor informa que "os principais fatores a constituirão a contribuição da Marinha para a contenção nuclear são os seguintes:

- a. fôrças-tarefa de N Ae velozes;
- b. hidroaviões (com base na superfície dos mares);
- c. submarinos dotados de projetos dirigidos;
- d. sistema de apoio logístico móvel;
- e. capacidade de efetuar operações anfíbias para o estabelecimento e utilização, em terra, de bases provisórias para aeronaves e lançamento de projetos".

10. **Qual o Poderio dos Estados Unidos da América?** (Entrevista concedida pelo Alm ARLDICH BURKE, "Chief of Naval Operations" da Marinha dos EE.UU. ao jornalista William Hillman. Trad. do "The Evening Star", Washington, D. C. de 31 DEZ 56): N. 150 do 2º trim 57 — pp 113/129.

S U M Á R I O

1. AINDA PODERÍAMOS DESTRUIR O INIMIGO SE FÓSSEMOS ATACADOS
2. OS NAVIOS PRECISAM CHEGAR A SEU DESTINO
3. MARINHA CONSTRUÍDA PARA A OFENSIVA
4. PREPONDERÂNCIA DOS NAVIOS DE ATAQUE

5. NÃO É POSSÍVEL IMPEDIR A RETALIAÇÃO
6. COMO A MARINHA ATACARÁ O INIMIGO
7. TEMPO PARA O PREPARO
8. PODEROSEN ORGANISMO DE DEFESA
9. OS AVIÕES SÃO LOCALIZADOS PRIMEIRO
10. O DOMÍNIO DOS MARES É VITAL
11. AUMENTAR A MARINHA VERMELHA IMPORTA EM AMEAÇA
12. AS AMEAÇAS VARIAM
13. AS POSSIBILIDADES SÃO IMENSAS
14. O MELHOR QUE PODEMOS FAZER

11. **A Arma Aérea da Marinha** — J. R. LESSA DO ABOIM, C. F.: N. 155 do 3º trim 58 — pp 118/127, 2 fig.

S U M Á R I O

1. O DOMÍNIO DO MAR
2. ARMA OU FÔRCA AÉREA
3. A ARMA AÉREA DA ESQUADRA
4. VELHA ESTRATÉGIA, NOVAS TÁTICAS

12. **A Marinha no Limiar do Próximo Século** — OSWALDO DE MACEDO CORTES, CMG: N. 156 do 4º trim 58 — pp 72/79, 1 fig.

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO
2. DESAPARECERÁ O SEU PODER OFENSIVO?
3. COMO EXERCERÁ O SEU PODER DEFENSIVO?
4. SOBREVIVERÁ O SISTEMA DE COMBOIOS MARÍTIMOS?
5. SERÃO AINDA POSSÍVEIS AS CLÁSSICAS BATALHAS NA-VAIS?
6. AUMENTARÃO EXTRAORDINARIAMENTE AS VELOCIDADES DOS NAVIOS?
7. CONCLUSÃO

Terminando o artigo, o autor afirma que "sobreviverá, portanto, a tradicional e indestrutível missão básica da Marinha":

"Manter o domínio das comunicações marítimas de forma que elas possam ser utilizadas por seu país e nações aliadas e negadas ao inimigo."

4. A DEFESA NACIONAL

(De Jan 50 a Dez 59)

1. **O Poder Naval na Segunda Guerra Mundial** (Notas do Livro "The Influence of Sea Power in World War II", de W. D. Puleston) — J. H. GARCIA, Ten-Cel: N. 442 de MAI 51 — pp 13/20.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. A CONCEPÇÃO DO PODER NAVAL ESTABELECIDA POR MAHAN
3. O PODER NAVAL ENTRE AS DUAS GUERRAS MUNDIAIS

4. DE SETEMBRO DE 1939 A JULHO DE 1940
5. O PODER NAVAL SALVOU A INGLATERRA
6. OS ALTOS COMANDOS ADVERSÁRIOS
7. PRODUÇÃO DE MATERIAL NAVAL E RECRUTAMENTO DE PESSOAL
8. O PODER NAVAL JAPONÊS NO PACÍFICO OCIDENTAL
9. A LUTA PELO PACÍFICO CENTRAL
10. A BATALHA DO ATLÂNTICO
11. A CAMPANHA PELAS ILHAS SALOMÃO E ALEUTAS
12. O PODER NAVAL E A GUERRA ANFÍBIA
13. A RECONQUISTA DO PACÍFICO OCIDENTAL
14. PODER NAVAL E CAPITULAÇÃO
15. AS ARMAS NOVAS E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

2. Importância das Rotas Marítimas para o Brasil — (Notas extraídas de uma conferência pronunciada no Clube Naval pelo Almirante CARLOS PENNA BOTTO): N. 446 de SET 51 — pp 177/178.

S U M Á R I O

1. EXPORTAÇÃO DE MANGANÉS
2. OUTRAS MATÉRIAS-PRIMAS
3. IMPORTAÇÃO BRASILEIRA
4. O CONTROLE DAS MATÉRIAS-PRIMAS

3. O Espaço e o Tempo. Fatores na Direção da Guerra — GUADERIAA, Gen (Trad. de "Ejército" pelos Majs César Gomes das Neves e Heráclides de Araújo Nelson): N. 456 de JUL 52 — pp 7/12.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. O ESPAÇO
3. O LUGAR DECISIVO
4. COESÃO DAS FÔRÇAS
5. O TEMPO
6. O PODER MARÍTIMO
7. ... E AS SERVIDÓES CONTINENTAIS
8. UMA DOUTRINA ANTIQUADA

4. A Posição da Espanha na Estratégia Mundial — D. ENRIQUE MANERA, Cap Frag (Trad. da "Revista Militar", Argentina, de SET 51 p. Floriano Möller, Maj): N. 456 de JUL 52 — pp 127/136. 3 fig.

S U M Á R I O

1. A ESPANHA EM PODER DOS ORIENTAIS
2. A ESPANHA AO LADO DOS OCIDENTAIS

5. A História Mundial e o Poder Marítimo — S. M. ROBINSON, Alm (Trad. pelos Majs César Gomes das Neves e Heráclides de Araújo Nelson): N. 461 de DEZ 52 — pp 75/78.
6. Importantes e Oportunos Aspectos da Inexorável Influência do Mar sobre a Vida dos Povos — OTACÍLIO CUNHA (Conf. pron. no Clube Naval): N. 489 de ABR 55 — pp 19/26.
7. Princípios do Poder Marítimo — ROBERT B. CARNEY, Alm (Publ. na "United States Naval Institute Proceeding", EE. UU.): N. 501 de ABR 56 — pp 9/23.

S U M Á R I O

1. (Introdução)
2. QUE É O MAR
3. O PROGRAMA
4. MEIOS DE CONTRÔLE
5. POLÍTICA NACIONAL
6. OBJETIVO FINAL
7. FÔRÇAS MILITARES
8. O PODER MARÍTIMO
9. OBJETIVO EM VISTA
10. AUTO-SUFICIÊNCIA
11. PODER NACIONAL
12. INSTRUMENTOS DO PODER MARÍTIMO
13. DEFESA CONTINENTAL
14. OS PRINCÍPIOS
15. CONCLUSÕES
8. Bases Aeronavais em Territórios Alheios — ALFREDO BOTELHO DE SOUZA, Vice-Alm (Publ. na "Revista Militar", Portugal de OUT 56): N. 510 de JAN 57 — pp 5/10.
9. Porta-Áviões para a Marinha — HÉLIO LEÔNCIO MARTINS, Cap Frag: N. 511 de FEV 57 — pp 41/43.
10. Porta-Áviões para o Brasil — ARMANDO DE MENEZES, Cel-Av: N. 519 de OUT 57 — pp 75/76.
11. O Navio-Aeródromo — OYAMA SONNENFELD DE MATTOS, C. F.: N. 520 de NOV 57 — pp 13/20, 1 fig.

S U M Á R I O

1. GENERALIDADES
2. CLASSIFICAÇÃO
3. EMPRÉGO
4. VANTAGENS E DESVANTAGENS
5. CONCLUSÃO

12. **O Mar na Estratégia dos Grandes Espaços — AYRTON SALGUEIRO DE FREITAS**, Ten-Cel: N. 531 de OUT 58 — pp 9/14, 1 fig.

5. "REVISTA DO CLUBE MILITAR"

(Do n. 80, de 1947 ao n. 150, de 1959)

1. **A Presença do Oceano — C. CHAGAS DINIZ**, C. F.: N. 122, de 1952 — pp 29/32..

R E S U M O

O autor inicia o trabalho afirmando que o Poder Marítimo "tem sido desde a mais recuada antiguidade essencialmente estratégico". Admite que "em nenhuma outra época da História o Poder Marítimo exerceu tanta influência como na Segunda Guerra Mundial". Cita alguns exemplos. Mostra que "Mahan assinala que a invasão da Rússia por Napoleão, com sacrifício de seu grande exército de veteranos foi consequência remota da Batalha de Trafalgar". Afirma que "o Poder Marítimo continua orientando o curso da História". Após mostrar a atuação da Rússia na *guerra fria* conclui declarando que "sem o domínio do mar as democracias da Europa já não existiriam".

2. **Talassocracia — C. CHAGAS DINIZ**, C. F.: n. 123, de 1952 — pp 41/45.

R E S U M O

Após mostrar que "o Poder Marítimo tem marcado pontos de inflexão nas curvas da História, o autor cita William Oliver Stevens que assinala em "A History of Sea Power": "as nações têm usado o mar, têm feito história e têm colocado o resto do mundo sob o seu domínio intelectual, comercial e político". Declara que "até hoje, as potências cujo poder se baseia no mar, *Talassocracias* levaram a melhor contra aquelas baseadas nos domínios terrestres — *geocracias*". Mostra que o poder Marítimo tem evoluído aceleradamente do século XIX para cá e afirma que "a aviação que parecia ameaçar o Poder Naval, deu-lhe afinal novas dimensões". Cita exemplos históricos. Admite que "os EE.UU. se mostram, em política externa, indecisos, perplexos e emocionais, ao contrário da Rússia que, em sua ação de geocracia mantém uma política coerente, inteiriça e brutal". Refere-se a vários erros da política externa americana. Na parte final do trabalho cita a seguinte declaração de Napoleão, após a abortada incursão inglesa de Walcheren: "Com 30.000 homens de transportes, os ingleses podem immobilizar 300.000 homens de meu Exército"; e isto nos reduzirá a uma potência de segunda ordem".