



OPERAÇÕES ANFÍBIAS

Raymundo Sant'Anna Rocha

"A military, naval, littoral war, when wisely prepared and discretely conducted, is a terrible sort of war. Happy for that people who are sovereigns enough of the sea to put it into execution. For it comes like thunder and lightning to some unprepared part of the world."

Thomas More Molineux, 1759

UM POUCO DE HISTÓRIA

Os Primórdios da Operação Anfíbia

Supõe-se que a guerra anfíbia teve seu berço na pré-história, quando guerreiros de uma tribo, transportados em jangadas ou canoas, desembarcaram em praias ocupadas por tribos inimigas.

Vejamos o que registra a história... Uma das primeiras operações anfíbias de que se tem notícia ocorreu na Ásia menor, entre 1190 e 1180 aC, quando os gregos lançaram um ataque sobre Tróia. Bem mais tarde, Dario, Rei dos Persas, realizou com sucesso um assalto anfíbio perto de Atenas, em 490 aC, sendo entretanto derrotado em Maratona, na operação terrestre subsequente. Apesar de

Alexandre ter conduzido uma guerra na Ásia e ter transportado seus exércitos pelos oceanos, os desembarques dessa tropa não tiveram características de uma operação anfíbia e não apresentaram contribuição tático-estratégica para as vitórias do grande general. Na realidade, durante a antiguidade clássica, Júlio César foi o general que melhor compreendeu e empregou as operações anfíbias com grande versatilidade, desbordando e surpreendendo seus inimigos acerca do local em que iria combatê-los.

A história registra diversas outras operações, tais como: o desembarque dos romanos ao norte do rio Tâmesa em 56 aC; a invasão da Inglaterra por Guilherme, o Conquistador, em 1066; e o desembarque na Normandia, pelos ingleses em 1342, 600 anos antes do dia-D da 2ª Guerra Mundial.

Lord Fisher, certa feita, repetiu um comentário expresso por Frederico, o Grande, que um dos maiores choques que sofrera na Guerra dos Sete Anos ocorreu quando os russos desembarcaram em uma das províncias germânicas do Báltico, enquanto toda sua atenção prendia-se aos combates terrestres que se sucediam no interior do continente europeu.

Todavia, durante cerca de dois séculos, operações anfíbias de relevância deixaram de ser realizadas, apesar de ser reconhecida sua importância estratégica por grandes generais como Napoleão e Wellington. Parece que tal desvanecimento deu-se, coincidentemente, num período em que os generais e almirantes decidiram classificar as guerras como terrestres ou navais, perdendo-se diversas oportunidades de emprego da guerra anfíbia, com eficácia, para a condução das guerras.

Os desembarques britânicos em Den Helder, na Holanda, e em Abuquir, no Egito, respectivamente, em 1799 e 1801, constituem marcos históricos da Guerra Anfíbia, pois foram realizados segundo o que hoje se entende por assalto anfíbio.

Na 1ª Grande Guerra, os aliados britânicos e franceses projetaram um grande desembarque na península de Gallípoli, na região dos estreitos turcos, procurando, assim, envolver os Impérios Centrais. Embora o assalto anfíbio tenha sido realizado, devido à oposição turca em terra e suas defesas de costa, as tropas foram obrigadas a se retirarem, redundando a

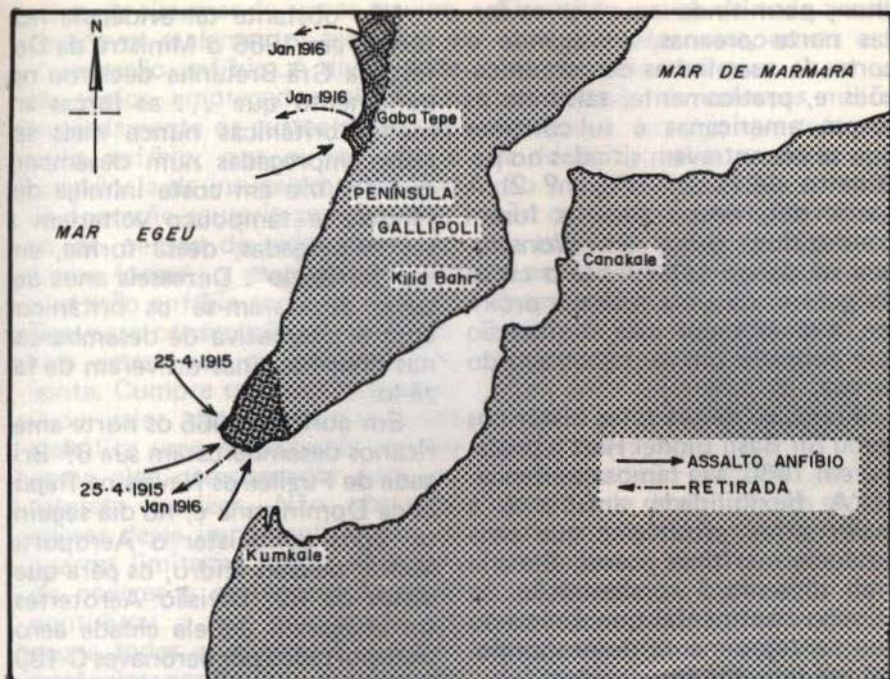
operação como um todo em um grande insucesso. (Fig. nº 1)

A partir desse fracasso as operações anfíbias passaram a ser questionadas.

Não obstante, sendo o Pacífico um teatro de operações cujas características sugerem a necessidade de conquista de inúmeros objetivos insulares, e de excepcional importância estratégica para os Estados Unidos da América, tiveram os norte-americanos o necessário estímulo para dedicar-se, com profundidade, ao estudo desse tipo de operação, que resultou na formulação de uma doutrina que foi aplicada e aperfeiçoada durante a 2ª Guerra Mundial.

Tempos Modernos

A 2ª Guerra Mundial foi o palco dos grandes assaltos anfíbios, tanto no Atlântico quanto no Pacífico, realizados pelas marinhas dos aliados, com forças de desembarque constituídas de tropas do Exército e da Marinha (fuzileiros navais). O Pacífico foi o teatro de operações por excelência dos assaltos anfíbios. As características da área de operações naquele oceano impunham a ocupação dos inúmeros objetivos insulares intermediários antes de se chegar às ilhas do arquipélago nipônico. No teatro europeu, os aliados interpretaram corretamente as possibilidades estratégicas da guerra anfíbia e a exploraram. Pode-se afirmar que a maioria das grandes alterações estratégicas no Atlântico e no Mediterrâneo tiveram como marco inicial as operações anfíbias. Em fins



de outubro de 1943, um mês após o desembarque aliado em Salerno, o Ten. Gal. Mark Clark, Comandante do 5º Exército americano, estava tão interessado em flanqueamento pelo mar, que criou uma equipe especial de planejamento anfíbio e a integrou à sua 3ª Seção do Estado-Maior. A função da equipe era de investigar pormenorizadamente todas as oportunidades anfíbias possíveis na costa ocidental da Itália (Blumenson: 320). Havia o General entendido a importância e a validade de conduzir uma guerra litorânea explorando o emprego do assalto anfíbio para esse tipo de manobra.

Em novembro de 1949, o General OMAR BRADLEY, Chefe da Junta de Chefes de Estado-Maior dos EUA, disse, perante a Comissão das Forças Armadas da Câmara dos Deputados daquele país: "Eu prevejo que uma operação anfíbia em larga escala nunca mais ocorrerá". Menos de um ano após, a 1ª Divisão de Fuzileiros Navais encontrava-se desembarcando nas praias de Inchon, na Coreia. O General Mac Arthur havia realmente aprendido as lições da 2ª Guerra Mundial e num rasgo de suprema audácia, com elevados riscos, porém, à vista de grandes ganhos, concebeu, mandou planejar e conduzir um assalto anfíbio em In-

chon, permitindo envolver as forças norte-coreanas, ameaçando o corte de suas linhas de comunicações e, praticamente, salvando as forças americanas e sul-coreanas que se encontravam sitiadas no perímetro de Pusan. (Fig. nº 2) A partir daí, novos assaltos foram conduzidos, como em Wonsam, que mudaram totalmente o curso da guerra, de uma retirada próxima, expulsos por mar, à situação que permitiu um vantajoso acordo de paz.

A análise desses fatos históricos levou Sir Basil Liddel Hart a profetizar, em 1960, sua famosa sentença:

"A flexibilidade anfíbia é a maior arma estratégica que uma potência marítima possui. Ela cria uma diversão à concentração do inimigo continental que é mais do que vantajosamente desproporcional aos recursos empregados".



Não obstante tal evidência histórica, em 1966 o Ministro da Defesa da Grã-Bretanha declarou no Parlamento que "... as forças armadas britânicas nunca mais seriam empregadas num desembarque anfíbio em costa inimiga defendida e tampouco voltariam a ser empregadas, dessa forma, em seu território". Dezesesseis anos depois, depararam-se os britânicos com a alternativa de desembarcar nas ilhas Malvinas e tiveram de fazê-lo.

Em abril de 1965 os norte-americanos desembarcaram sua 6ª Brigada de Fuzileiros Navais na República Dominicana e, no dia seguinte, após conquistar o Aeroporto Militar de San Izidro, os pára-quedistas da 82ª Divisão Aeroterrestre chegaram àquela cidade aerotransportados por aeronaves C-130.

Durante as sucessivas guerras contra os árabes, os israelenses têm sabido explorar o assalto anfíbio como forma de flanquear o inimigo, permitindo acelerar o ímpeto de suas frentes de combate e levando-os a vitoriosas campanhas. Ainda enquanto os britânicos desembarcavam nas ilhas Falklands, os israelenses envolviam as forças sírio-palestinas nas costas do Líbano. Posteriormente, em 1983, os americanos utilizaram o assalto anfíbio combinado com operações aeroterrestres e aerotransportadas como solução do problema de intervenção militar em Granada.

Dentre as operações realizadas em um teatro de operações, sem dúvida, a mais complexa, podendo envolver elementos das diversas forças singulares e os mais variados

tipos de sistemas de armas, navios, aeronaves e elementos terrestres é a operação anfíbia. A diversidade de meios empregados eleva demasiadamente os custos de um assalto anfíbio; por outro lado, a ocorrência de insucesso nesse tipo de operação causaria grande número de perdas de vidas humanas. Dessa forma, o emprego de uma operação anfíbia somente se justifica para consecução de um objetivo estratégico ou político relevante. Cumpre salientar que o elevado valor das forças envolvidas classifica uma força-tarefa anfíbia como alvo compensador para um artefato nuclear. Não obstante, apesar desse importante óbice, as guerras limitadas jamais deixaram de ocorrer e essa operação naval continuou a ser empregada em quase todas as guerras e as superpotências continuam a desenvolver suas técnicas e introduzir novos meios e equipamentos.

Após este resumo histórico introdutório, pretendemos analisar, partindo dos princípios e conceituações básicas, as diversas oportunidades de emprego das operações anfíbias clássicas no mundo atual e esboçar suas perspectivas.

CARACTERÍSTICAS DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

Conceituação

Uma operação anfíbia é conceituada, como sendo um ataque lançado do mar por força naval e de desembarque, embarcada em navios ou embarcações, envolvendo um desembarque em costa hostil.

Ela utiliza meios de toda a ordem — navios, aeronaves, armas e forças de desembarque — em uma combinação de esforços militares contra um inimigo que tem a posse do litoral sobre o qual a operação é desenvolvida. Sua conceituação como uma operação naval pode ser justificada pelo fato de que o assalto anfíbio pelas forças de desembarque é a culminação de uma ardilosa manobra naval, com o emprego de fintas e demonstrações, para obtenção do fator surpresa e consecução da projeção de poder sobre terra.

A operação anfíbia pode ser classificada dentro de um espectro mais amplo de operações de desembarque. Dentro desta nova classificação as operações de desembarque seriam realizadas pelo ar (aeroterrestre e aerotransportada) ou pelo mar (anfíbias e desembarques administrativos nos portos). Muitas vezes esses dois tipos de operações de desembarque são alternativos — escolhe-se um ou outro — mercê de certas características da situação. Ressalta-se, entretanto, que o emprego do transporte de tropas por aeronaves possui restrições maiores que o transporte de superfície (terrestre ou marítimo). Apesar de mais rápido, o transporte aéreo tem seu raio de ação limitado pela autonomia das aeronaves de transporte e de apoio ao combate. Além do mais, o meio aéreo tem sua mobilidade e ação fortemente condicionado às condições meteorológicas.

Já, a mobilidade marítima é aquela que melhor combina a massa com a velocidade, num compro-

misso flexível e ajustável à situação. Permite ainda conduzir todos os meios necessários para um desembarque à viva força, evidentemente dentro de certos limites. (Flores: 61)

Todavia, esses dois ramos de operações de desembarque podem, também, ser complementares. Essa foi a forma que levou ao sucesso as operações em Anzio (Fig. nº 3) e na Normandia, na 2ª GM, em Suez, em 1956 e na República Dominicana, em 1965.

O advento do helicóptero trouxe nova dimensão às operações anfíbias. Seu primeiro emprego nesse tipo de operações ocorreu no assalto à Inchon, Coreia. Com o desenvolvimento dessa aeronave, grande parte das tarefas destinadas aos elementos aeroterrestres passaram a ser atribuídas ao aerotransporte realizado por helicóptero de bordo para terra, acrescido, ainda, de algumas vantagens.

Existem várias modalidades de emprego das operações anfíbias no contexto estratégico de uma guerra ou conflito. A primeira delas, refere-se às operações de desembarque à viva força para dar início a uma ofensiva em território inimigo distante. Com esse propósito foram montados os grandes assaltos na 2ª Guerra Mundial no teatro do Pacífico, o desembarque na Normandia e, ainda, o das Malvinas em 1982. A segunda modalidade de emprego é visualizada quando a operação anfíbia se destina a apoiar um esforço militar maior, desbordando o inimigo e permitindo maior ímpeto de ataque à frente principal de combate terrestre.

Com tal intenção foram realizados os desembarques em Anzio (Fig. nº 3) a nível divisionário, proporcionando aos aliados na península itálica passar de uma guerra estática a uma guerra de movimento. Recentemente, vem esta mesma idéia, sendo adotada pelos israelenses no Oriente Médio, notadamente em 1982, no Líbano, com forças inferiores a nível de batalhão.

Sabemos que, além do assalto anfíbio, classicamente são consideradas outras categorias de operação anfíbia — a incursão, a demonstração e a retirada. No presente trabalho deixaremos de analisar a retirada devido às circunstâncias marginais de seu emprego de forma planejada.

Na categoria de incursão, as operações anfíbias têm sido empregadas de diversas maneiras: buscando um efeito moral, como em Dieppe, na 2ª Guerra Mundial; para obtenção de informações ou em apoio à operação de maior vulto, como na Ilha de Pebble, no conflito argentino-britânico do Atlântico Sul; para resgate de prisioneiro, como a malfadada tentativa no Iraã, em 1979; e para destruição ou desgaste do inimigo, como nas operações germânicas contra as instalações industriais e de comunicações das Ilhas Britânicas, em 27-28 de fevereiro e em 2 de setembro de 1942, ou como a famosa incursão contra o E Tirpitz, em Saint Nazaire (Vagts: 626).

A demonstração anfíbia é sempre empregada com o propósito de obter uma diversão do inimigo e forçá-lo a ações equivocadas. Para conquista de Midway, em



1943, os japoneses tentaram, sem lograr êxito, fazer os americanos cair nesse ardid, planejando uma demonstração em Attu, nas Ilhas Aleutas. (Fig. nº 4). Já os americanos conseguiram seu intento com a diversão ao sul da Ilha de Okinawa no assalto a essa ilha (Belot: 240).

A Operação Anfíbia e os Princípios de Guerra

Analisemos agora como a operação anfíbia se comporta à luz dos princípios de guerra.

A operação anfíbia explora, acima de tudo, a **MOBILIDADE**, que contribui para a obtenção da **SURPRESA**, que, por sua vez, favorece a **CONCENTRAÇÃO**. Ou seja: explora a capacidade de concentrar forças balanceadas e golpear com

grande intensidade num ponto selecionado do sistema defensivo hostil, com o tipo mais adequado de força, no grau necessário e nos momentos mais oportunos. Os demais princípios de guerra doutrinariamente aceitos pela Marinha do Brasil, também se fazem presentes na maioria das operações anfíbias.

O tratamento do princípio da **SURPRESA** em operações anfíbias é deveras especial e dependente do sigilo. Se tivermos em mente a grande vulnerabilidade de uma força-tarefa anfíbia ao se aproximar do litoral inimigo certamente não questionaremos tal fato. Ademais, o sucesso do desembarque dependerá de fraca reação nas primeiras horas, até que o poder combatente da força de desem-



barque tenha sido edificado a um porte tal que lhe permita resistir à possível oposição e ainda manter o impulso previsto para a conquista e manutenção da cabeça-de-praia planejada. Para tanto, a SURPRESA será a chave do sucesso. A história aponta a conduta enérgica do General Eisenhower quando chegou a exonerar prontamente um General da Força Aérea Americana que indiscretamente revelou em um coquetel, que o desembarque no norte da França dar-se-ia antes de 15 de junho, tal a importância que o grande chefe militar atribuía à manutenção do sigilo para a obtenção de surpresa.

Reconhecemos dois níveis diferentes de surpresa em uma operação anfíbia: Estratégico e Tático.

A surpresa estratégica é obtida quando o inimigo desconhece a Área do Objetivo Anfíbio,¹ o que implica em dizer que o inimigo pode até mesmo desconhecer a intenção de realização da operação anfíbia. O desembarque aliado em Inchon, na Guerra da Coreia, configura-se um ótimo exemplo de surpresa estratégica.

¹ Convém explicitar, para o leitor menos conhecedor do presente tema, a diferença entre Área do Objetivo Anfíbio (AOA) e Área de Desembarque (Abdq). A primeira, engloba uma grande área dentro da qual a força-tarefa anfíbia evoluirá, fará fintas e demonstrações para projeção do poder anfíbio sobre terra. A segunda está inserida dentro da primeira e resume-se na cabeça-de-praia acrescida da área marítima de onde as aeronaves e embarcações de desembarque serão vetoradas para terra. Apesar da sua denominação estas duas áreas seriam melhor designadas por volume, tendo em vista que o espaço aéreo que lhes é sobrejacente, configura-se dentro desta conceituação.

Por seu turno, a surpresa tática traduz-se no desconhecimento do inimigo da Área de Desembarque e demais características a ela relacionadas. Por exemplo, no recente conflito do Atlântico Sul, os argentinos conheciam a intenção dos britânicos de reconquistar as Ilhas Malvinas. O citado arquipélago seria a Área do Objetivo Anfíbio. O que faltou aos argentinos conhecerem era a Área de Desembarque, que foi selecionada na baía de São Carlos, e o momento do desembarque. A surpresa de local e data permitiu aos britânicos desembarcarem sem oposição e mobilizarem sua cabeça-de-praia rapidamente, inclusive com peças antiaéreas, de forma a oferecer reação aos meios aéreos argentinos, possibilitando, dessa forma, a posterior marcha em direção ao seu objetivo final, que certamente era Port Stanley.

Vale ainda ressaltar que, dentre as distintas modalidades de operações anfíbias, a incursão é aquela que possui maior dependência da surpresa, pois, na sua conceituação está implícito que a retirada da área deve efetuar-se antes que o inimigo possa organizar-se para esboçar reação.

A concentração é o princípio que envolve a mensuração de meios de pessoal e material — aéreos, navais e terrestres — que venham a permitir, em face das possibilidades de oposição que o inimigo possa oferecer em cada situação, conquistar e manter a cabeça-de-praia e, dessa forma, atingir o propósito da missão. Considerando a plethora de meios inerentes a uma operação anfíbia, certamen-

te, tal princípio deverá ser balanceado com o princípio da ECONOMIA e, em caso de dúvida, deverá sempre ser favorecido o primeiro.

O princípio do CONTROLE deve ser judiciosamente analisado, principalmente quando várias forças singulares estiverem participando de uma mesma operação. Sem sombra de dúvida, seria de extrema miopia não admitir que forças do Exército possam executar operações anfíbias com sucesso. A história desmentiria tal asserção. Entretanto somos forçados a admitir, por dedução da mesma história, que os elementos envolvidos nesse tipo de operação devem ser treinados de forma especial e intensamente. Ademais, considerando o poderio diminuto das forças de desembarque durante as primeiras horas do assalto, fica ressaltada a importância da participação naval para consecução de uma operação anfíbia. Por outro lado, após o desembarque dos escalões de assalto, a participação da força naval na operação anfíbia será de apoio. Desta forma, cristalinamente aflora a especificidade do problema das relações de comando entre as forças navais e de desembarque. Quando forças singulares diversas estão envolvidas na mesma operação o problema do estabelecimento das relações de comando fica majorado e, contudo, nenhum tipo de operação será mais propício de se tornar combinada que a operação anfíbia. Ora, se a unidade de comando é considerada de grande importância em operações militares, na operação

em estudo, dada sua complexidade e variada gama de meios e pessoal, essa unidade é crucial. Até mesmo numa incursão de pequeno vulto, como a operação "Desert One", para resgate dos reféns no Irã, grande parte do insucesso foi atribuído à falta de unidade de comando e imprópria organização da cadeia de relações.

A solução doutrinária da U.S. Navy parece ser uma solução satisfatória. É mister ser salientado que se assenta sobre as extensas experiências da 2ª Guerra Mundial, em todos os teatros de operações, confirmadas pelos resultados posteriormente obtidos a partir da guerra da Coreia.

Resume-se no paralelismo de comando entre as forças navais e de desembarque, durante a fase de planejamento da operação e no Comando único naval, durante toda a fase de execução do assalto, conquista e manutenção da cabeceira-de-praia.

Considero ainda relevante enfatizar que numa operação de grande vulto, com outras forças singulares e multitude de meios, torna-se imperioso, durante o planejamento, vivificar o princípio da SIMPLICIDADE, reduzindo o risco de ocorrência de falhas, por erro ou incompreensão, na fase da execução.

Visando o emprego de operações anfíbias para fins político-militares em situações "short of war", reconhecemos, também, a ascensão do princípio da PRONTIDÃO, para utilização da "Rapid Deployment Force".

Os demais princípios de guerra afetam às operações anfíbias praticamente na mesma dose que os demais tipos de operações.

Condicionamentos de Emprego

Muitos são os fatores que influenciam ou podem, até mesmo, determinar a forma de condução da guerra. Dentre eles ressaltaremos, por julgarmos que avultam em importância, os seguintes:

- Fatores geográficos;
- Disponibilidade de material adequado;
- Influência de estrategistas famosos;
- Preferências pessoais dos líderes que conduzem a guerra.

Os fatores geográficos são certamente bastante fáceis de analisar. O teatro de operações do Pacífico na 2ª Guerra Mundial certamente condicionava a inexorável utilização sucessiva de desembarques anfíbios. Suas grandes distâncias e características oceânicas não permitiam, sem grande risco, aos aliados, outro tipo de ação que aquele que a história registra. No que concerne ao Atlântico, certamente outras estratégias poderiam ter sido cumpridas. Aliás, outras alternativas foram bastante discutidas, e as linhas de ação adotadas apontam mais para uma solução de compromisso entre os variados interesses políticos e militares das nações envolvidas naquela guerra.

As situações peninsulares da Itália, Noruega, Coreia e Vietnã também propiciam a adoção de uma estratégia de guerra conduzi-

da pelo litoral, em perfeita sintonia com a assertiva de Molineux.

Contudo, conforme nos mostra o Capt E.W. Besch, USMC (Ret), em trabalho publicado no Marine Corps Gazette, faltou visão aos líderes americanos no teatro de operações do Vietnã, em 1972, quando oportunidade idêntica à Inchon se apresentou, por ocasião da primeira ofensiva do Vietnã do Norte, com suas forças organizadas como tropa regular, empregando táticas convencionais. É difícil, hoje, saber-se porque tal oportunidade foi descartada ou, até mesmo, se seu aproveitamento poderia influir no resultado final do conflito. Todavia, sem margem de erro, podemos afirmar que a perda dessa oportunidade acelerou a campanha a favor das forças comunistas. (Fig. nº 5)

Ainda dentro da análise do fator geografia podemos ressaltar que algumas características da área de operações desfavorecem uma operação anfíbia, como a batimetria e a oceanografia costeira, a topografia das praias, as marés e correntes das regiões em análise, a existência de densas florestas litorâneas etc... Em Inchon, inúmeros eram os fatores desfavoráveis. O V. Alte Olavo F. da Rocha chegou a dizer que "se aquela operação houvesse sido planejada na Escola de Guerra, não faltariam traços vermelhos no exercício e, certamente, seria considerada como um absurdo". Contudo, apesar de todos os óbices, Mac Arthur decidiu realizá-la e ousou dizer que poucos desembarques foram tão bem sucedidos e

os lucros auferidos tão valiosos. Vale concluir que, na maioria das situações, dispondo-se de meios adequados, será possível listar uma operação anfíbia dentre as alternativas estratégicas válidas de condução de uma campanha militar.

A disponibilidade de material, com toda a certeza, condiciona de forma bastante forte a estratégia de uma guerra. Apesar de disporem de fartos meios, os aliados, na 2ª Guerra Mundial, por diversas vezes tiveram de adiar o desembarque no norte da França e, em consequência, continuar a operar

pela periferia do inimigo, no Mediterrâneo. A introdução de helicópteros de grandes dimensões e os veículos sobre colchão de ar vieram diminuir a dependência das operações anfíbias das restrições impostas por características hidrográficas e oceanográficas, transformando as costas dos países em grandes portas de acesso. Conquanto para as embarcações de desembarque convencionais apenas 17% das costas permitem abrigamento, com o emprego de "hovercraft", esse percentual ascende a 70%. Para o helicóptero não existe linha de desembarque inexpugnável.

Segundo nos mostra Vagts, os principais estrategistas militares, como Jomini, Clausewitz, Mahan ou Douhet nunca fizeram inteira justiça às operações anfíbias. Eles sempre procuraram "departamentalizar" a guerra como terrestre, naval ou aérea, sendo cada tipo considerado, por cada um, como "decisiva". A mera separação dos componentes militares em ramos distintos, inúmeras vezes, tem desaguado em diferenciação de estratégias, de objetivos e ainda de prioridades.

Enquanto Mahan sentenciava que a pressão ativa e passiva exercida pelo peso das belonaves nos mares conduziria à vitória, Douhet preconizava que uma idêntica pressão, quando exercida por meio de ataques aéreos concentrados contra cidades, centros de grande densidade populacional e áreas de concentração de indústrias, iria aterrorizar as populações que impeliriam seus governos na busca de



Ofensiva do Vietnã - 1972

Fig. nº 5

termos de rendição. Destarte, esse propósito foi debalde perseguido inúmeras vezes e jamais conseguido, seja pela Alemanha, ou pelos aliados, na 2ª Guerra Mundial, seja pelos americanos no Vietnã, com plataformas aéreas bem mais sofisticadas em termos de porte e recursos.

Sem dúvida alguma, as teorias desses pensadores tiveram forte influência na condução das campanhas.

PERSPECTIVAS DO MUNDO ATUAL

A mobilidade passou a ser mais extensamente explorada a partir do século XIX, quando a propulsão a vapor eliminou a dependência dos ventos, possibilitando uma melhor conjugação do binômio mobilidade-velocidade, apesar de adjudicar às novas plataformas o problema logístico do combustível.

Recentemente, a mobilidade estratégica para projeção do poder sobre terra vem tendo tratamento diferenciado de uma potência para outra. O método norte-americano está mensurado para projeção do poder em todo o globo terrestre, desde forças de pequeno vulto — presumivelmente em ações de comando — até os grandes assaltos a nível de divisão anfíbia. Contudo, a importância da mobilidade avulta na configuração de suas Forças de Deslocamento Rápido, cujos equipamentos vêm sendo pré-posicionados para contornar as ameaças aérea e submarina soviéti-

ca, nas principais áreas de operação — Pacífico, Índico, Mediterrâneo e Caribe — a nível de brigada, inclusive com todo o material pesado de combate terrestre e de apoio ao combate, em montante suficiente para um período de tempo que permita a chegada de maiores recursos provenientes dos EUA, seja pelo "Military Sealift Command" ou pelo "Military Airlift Command".

A U.S. Navy (US) desenvolveu o conceito de operação "Sea-based" segundo o qual sua força de desembarque, a nível de Brigada Anfíbia (BAF), é helitransportada para terra. O movimento navio-terra por embarcações apenas é considerado como complementar. Este conceito de projeção de poder pretende manter a força de desembarque logisticamente apoiada a partir dos navios, com nível de suprimento mínimo para 2 dias, e por um período de 60 dias, após o que haveria necessidade de recompletamento. Seu apoio de fogo seria proveniente de belonaves com baterias de grosso calibre, como os do encouraçado da classe Iowa, de 406mm, juntamente com o emprego maciço de helicópteros de ataque e aeronaves de asa fixa baseadas em navio-aeródromo, bem como do tipo de decolagem vertical.

O "Marine Corps", componente terrestre da U.S. Navy, também evoluiu sua doutrina de emprego da força em terra, para o conceito de Guerra de Manobra ("Maneuver Style Warfare"). Esse novo conceito procura deslocar, desagregar e desorientar o inimigo, rompendo

sua coesão, pela sucessiva criação de situações desfavoráveis, evitando a organização das forças contrárias, com o rápido emprego de força concentrada sobre os pontos fracos do inimigo, destruindo sua eficiência de combater. Essa nova doutrina elimina os ataques frontais de um assalto anfíbio e o conceito de cabeça-de-praia. Procura explorar a surpresa de um ataque (de forma semelhante à de uma incursão) lançado do mar em uma Área de Operações da Força de Desembarque, com profundidade de até 100 km para BAF, fazendo uso intensivo de helicópteros e veículos sobre colchão de ar. Esta evolução rompe com a presente doutrina de um assalto anfíbio e necessita de estudos aprofundados para sua adoção, bem como depende de meios de grande rapidez no movimento navio-para-terra.

Em termos de material flutuante, a U.S. Navy emprega seus Navios-Aeródromos de Helicópteros de Assalto (NAeHA) da classe Tarawa onde operam os fabulosos helicópteros CH-53 e CH-47; outros navios também funcionam como navio-doca, com capacidade de desovar "hovercraft", embarcações de desembarque de grande, médio e pequeno portes, caminhões e carros de combate anfíbios, além de helicópteros.

A configuração do modelo soviético é mais modesta, com cerca de 15000 fuzileiros. Conseqüentemente, suas tarefas serão mais limitadas e restritas em termos geográficos e de duração. Seu emprego a grande distância da URSS, em apoio a um governo ou facção simpáti-

ca aos soviéticos, somente será possível, caso a U.S. Navy não esteja decidida a barrar-lhe os passos, ou que o seu oponente não tenha condições de resistência com seus próprios meios. Contudo, possui meios modernos para o desembarque anfíbio com rapidez e condições de utilizar seus meios mercantes a qualquer momento, conforme tem sido observado nas operações "Okean". No exercício Soyz-81, os soviéticos apresentaram-se empregando "hovercraft" conjuntamente com apoio aéreo por aeronaves baseadas em terra e por helicópteros de ataque aproximado. Esses "hovercrafts" possuíam grandes dimensões (156 m de comprimento) com capacidade de transporte de 4 a 5 carros de combate de porte médio e 150 fuzileiros ou, 350 fuzileiros navais, numa velocidade de até 65 nós.

Seu emprego estratégico dependerá do teatro de operações; no Báltico, têm-se adestrado em flanqueamento de um inimigo terrestre ou na ocupação dos estreitos.

O modelo britânico de configuração anfíbia é ainda mais modesto, em torno de 10000 homens; por via de conseqüência, é mais limitada, ainda, sua capacidade de intervenção. Sua maior restrição reside na pequena quantidade de plataformas de transporte — 2 navios de desembarque doca (NDD) e 3 a 4 navios logísticos da classe Sir Percival. Porém, sua boa "performance" na intervenção em Suez, em 1956, e no conflito do Atlântico Sul, em 1982, ficou patenteada, mercê das possibilidades de rápida mobilização de meios

flutuantes demonstrada por ocasião do conflito das Malvinas. Para operações de maior vulto e duração certamente terá que contar com o concurso de forças do Exército e da Força Aérea.

Os britânicos vêm, também, testando o emprego de "hovercraft" em operações de desembarque.

Da análise das operações anfíbias na 2ª GM, deduz-se que o êxito obtido pelos "marines" americanos nas operações anfíbias realizadas no Pacífico deveu-se basicamente à capacidade de cercar e isolar o inimigo, antes de esmagá-lo com uma superioridade maciça de fogo naval e aéreo. No teatro europeu da guerra, o sucesso dessas operações teve razões diferentes. Dispondo o inimigo de farta malha rodoferroviária, o principal problema residia em edificar poder suficiente, numa reduzida cabeçade-praia, em tempo menor ao da concentração das forças inimigas para o contra-ataque. Assim, intenso apoio de fogo naval e aéreo batia o inimigo buscando reduzir a capacidade de concentração de forças do inimigo e/ou, ainda, este mesmo apoio de fogo procurava interditar suas linhas de comunicações terrestres.

Por outro lado, uma das características desse tipo de operação naval consiste em podermos escolher o local e a hora em que concentraremos forças em um local de fraca defesa do inimigo, utilizando-se de fintas e diversões para consecução da surpresa.

Nos dias de hoje, com os modernos sistemas de informações dotados de sofisticados meios de

observação — como os satélites espaciais — é bem mais difícil a manutenção do sigilo de uma grande concentração de forças. Avulta, cada vez mais, a importância dos meios de elevada velocidade e capacidade para a mobilidade marítima, de forma a permitir uma rápida concentração de forças apresentadas na área do objetivo anfíbio e um veloz movimento navio-para-terra. O reconhecimento desse fato, certamente, levou os norte-americanos a desenvolverem seus NAEHA da classe Tarawa e, os soviéticos, os navios da classe Ivan Rogov, além de acrescentarem, aos seus arsenais anfíbios, veículos sobre colchão de ar e helicópteros de grande porte. Paralelamente, novos recursos de apoio de fogo vêm sendo ativados. Os antigos encouraçados da 2ª GM da classe Iowa foram reativados, enquanto helicópteros de ataque e aeronaves com capacidade de decolagem vertical foram desenvolvidos e adjudicados às forças anfíbias.

Vale ainda mencionar, pela atualidade e por ser resultante de experiência de combate nas Malvinas, a assertiva do Capitão-de-Fragata, Infante da Marinha argentina, Carlos Hugo Roballo, que ao analisar as virtudes do inimigo britânico, ressaltou, "... a grande mobilidade fundamentalmente proporcionada pelo uso do helicópteros. ..."

NOSSAS LIMITAÇÕES E PERSPECTIVAS

Limitações

As limitações se apresentam na deficiência de plataformas navais

e aéreas, equipamentos e armamentos. Hoje, já enfrentamos restrições para o transporte de uma Brigada Anfíbia; a curto prazo, a situação piorará, se nada for alterado. Outra grande limitação existente traduz-se na pequena disponibilidade de embarcações de desembarque. No momento, os carros anfíbios adquiridos também têm restrições de transporte para a AOA.

Na Força de Fuzileiros da Esquadra, as principais deficiências repousam na deficiência de defesa antiaérea e anticarro.

Sendo uma operação anfíbia fortemente dependente de apoio de fogo, aflora, também, a carência de apoio de fogo naval, especialmente para ação de conjunto, que ficou sensivelmente reduzida após a baixa dos cruzadores e será agravada com a prevista retirada dos contratorpedeiros da ativa. Os canhões de tiro mais rápido das fragatas nem de longe substituem as quinze bocas de seis polegadas dos cruzadores. A reativação dos antigos encouraçados classe Iowa na USN aponta-nos o engano cometido.

A lamentável falta de aviação de ataque embarcada é também bastante grave, impossibilitando um apoio de fogo aprofundado mais intenso.

As plataformas aéreas de porte utilizável para o movimento navio-para-terra são também em número reduzido.

Os pequenos helicópteros podem, ainda, se armados, realizar apoio de fogo limitado por meio de foguetes e metralhadoras.

Perspectivas

Creio que, ao longo desse estudo, foram salientados os seguintes aspectos: modernamente, o transporte de uma força de desembarque para sua área de operação deve realizar-se com velocidade; para sucesso da operação e redução do número de baixas, a consecução da surpresa tática é imperiosa e pode ser obtida pelo emprego de fintas, diversões e demonstrações; que o apoio de fogo é vital durante o transcorrer do assalto, até que a força terrestre possa contar com sua artilharia desdobrada no terreno e após, em cooperação com esta força, para a interdição da cabeça-de-praia e apoio ao seu deslocamento e operações subseqüentes; que o movimento navio-para-terra deve realizar com grande rapidez, ser capaz de transpor a maioria dos obstáculos naturais e poder desembarcar no maior número de locais; e que, modernamente, a operação em terra requer grande flexibilidade de manobra e apoio somente encontrada com o emprego de helicópteros para transporte e ataque.

Isto posto, pode-se, daqui por diante, procurar esboçar alguma solução para a problemática anfíbia brasileira.

Soluções

A apresentação de soluções seria muito fácil, não fora a condicionante financeira. Não podemos, numa fase de crise financeira pela qual o país atravessa, raciocinar como se houvera a ordem da Pri-

meira-Ministro Thatcher, por ocasião da determinação de reconquistar as Falklands, de que "money is no object". Dessa forma, pretendo apresentar as minhas proposições e idéias condicionadas à situação de recursos escassos.

Acredito ser a maior prioridade naval a continuação das unidades existentes em serviço. Todavia, especial atenção deve ser dada à sua manutenção, de forma a se poder operá-las de acordo com sua características operativas. Em outras palavras, o abastecimento de sobressalentes e programas de reparo devem procurar manter essas unidades nas suas melhores condições.

Em segundo lugar, a incorporação de um Navio de Desembarque Doca (NDD) deve receber elevada prioridade.

Deve ser proposta legislação que permita ao governo mobilizar navios mercantes. Sendo esta medida somente possível em prazo dilatado, poder-se-ia formalizar, com o Lloyd Brasileiro e outras empresas de navegação que desejarem, acordo mediante o qual poderiam ser adquiridos navios mercantes do tipo porta-barcaças que possam operar de forma semelhante a um NDD.

Adquirir, para as forças de fuzileiros, carros de combate na indústria nacional. Poder-se-ia, também, desenvolver com empresa nacional, sistemas de armas antiaéreas e anti-carro montados sobre chassi de carros como o Urutu, ou Cascavel, ou Charrua. Em exposição realizada por um dos diretores da ENGE-SA, soubemos que esta opção exis-

te e foi oferecida aos fregueses do exterior daquela empresa.

Nossa próxima sugestão seria a aquisição de helicópteros de grande porte (CH-47 ou CH-53). Daria preferência ao CH-53 devido ao seu multiemprego, inclusive em contramedidas de minagem. Seu transporte para a AOA seria realizado no convés do NAE L Minas Gerais, ou nos conveses dos navios mercantes acima mencionados, após as modificações que se fizessem necessárias.

Para apoio de fogo naval minha proposição recairia sobre o desenvolvimento de um projeto de navio com características de baixo custo que pudesse portar sistemas de foguetes semelhantes ao ASTROS da AVIBRAS, após adaptação para emprego naval. Sabemos já existirem foguetes daquela empresa, testados em conflitos, com alcance de até 40 km. Sistemas idênticos foram empregados na 2ª GM e na Coreia com esplêndidos resultados.

No que concerne ao apoio aéreo, somente poderá existir solução a partir do momento em que houver aviação de ataque embarcada.

Não creio podermos fugir à maioria das despesas apontadas se quisermos realmente, de verdade, possuir meios para uma intervenção. Pouco nos adianta possuir uma força de fuzileiros navais se não contarmos com meios para transportá-los para a AOA e desembarcá-los com rapidez e segurança, com o adequado apoio.

As difíceis providências a serem tomadas talvez dependam mais do estabelecimento de prioridades

que de recursos. Devemos, contudo, manter-nos motivados para busca de soluções e não devemos nos omitir do dever de fazê-lo. A História, como grande juiz, não perdoará nossa omissão se, quando surgir a hora, estivermos despreparados e viermos a ser atropelados pelos acontecimentos.

Precisamos estar aptos a responder. "Adsumus".

BIBLIOGRAFIA

1. BELOT, R. de. *A guerra aeronaval no mediterrâneo*. Rio de Janeiro, Record Distribuidora, 1971.
2. BESCH, E. W. Amphibious operations at Vinh. *Marine Corps Gazette*, Quantico, 66(12):54-60, Dec. 1982.
3. BLUMENSON, Martin et alii. *As grandes decisões estratégicas*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1977.
4. BRASIL. Escola de Guerra Naval, LA-IV-8304. *Operações Anfíbias*. Rio de Janeiro, 1983.

5. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delimitações de estratégia*. Rio de Janeiro, SDGM, 1980.
6. ECCLES, Henry E. *Strategy*. Newport, EI, Naval War College, 1968.
7. FLORES, Mario Cesar. Mobilidade estratégica marítima e projeção de poder. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 103(7/9):57-73, 3. trim. 1983.
8. FULLER J.P.C. *A conduta da guerra*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1966.
9. JAROCH, Roger M. Amphibious forces: theirs and ours. *Proceedings*, Annapolis, 108(057):41-8, Nov. 1982.
10. HART, Basil Henry Liddell. *Estratégia*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1966.
11. PULESTON, W.D. *The influence of sea power in World War II*. New Haven, Yale University Press, 1947.
12. QUINLAN, David Anthony. Naval Forces Rapid Deployment Forces. *Proceedings*, Annapolis, 107(945):32-5, Nov. 1981.
13. VAGTS, Alfred. *Landing operations*. 2. ed. Military Service Publishing, Harrisburg, Pa, 1952.



O Capitão-de-Fragata Raymundo Sant'Anna Rocha possui cursos de Guerra de Minas na Marinha do Brasil, dos Estados Unidos da América e da Alemanha; foi instrutor de Cursos de Guerra de Minas durante quatro anos e meio na Força de Minagem e Varredura. Foi instrutor de Português, Manobras, Operações e Táticas na Academia Naval de Annapolis (EUA). Comandou o Navio Varredor Aratu, de abril de 1971 a agosto de 1973. Possui o Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval. Serviu como Oficial de Estado-Maior da Força de Minagem e Varredura de 1966 a 1970 e de 1973 a 1974. É conferencista da ECEME, ECEMAR, do CEMCFA da ESG do assunto Operações Anfíbias. É instrutor da Escola de Guerra Naval, desde 1981, das disciplinas Operações Anfíbias e Guerra de Minas.