

ENSINAMENTOS DA GUERRA ÁRABE-ISRAELENSE

(OPERAÇÕES)

Gen BEAUFRE

Trad. da Revista *Strategie* de Set-67,
pelo Maj P. MARCOS.

A guerra árabe-israelense apesar de suas particularidades de terreno, clima e de desproporção de forças dos adversários, comporta numerosos ensinamentos de capital importância. Em outros artigos tratei dos principais ensinamentos de natureza estratégica que desde já se poderia destacar. Desejo aqui analisar sumariamente, os ensinamentos de caráter militar operacional, postos em evidência nessa campanha relâmpago.

I — A conquista da superioridade aérea

Admitia-se desde 1945 que a superioridade aérea e se possível o domínio aéreo assumiam uma tal importância de decisão que a totalidade, ou quase, das forças aéreas deveria, no início da guerra, se consagrar à batalha aérea visando à conquista dessa superioridade ou desse domínio. No mais puro estilo clássico, que é o que os de ISRAEL fizeram, os resultados que obtiveram em três horas são tais que nos levam a reexaminar várias das idéias sobre a batalha aérea prévia.

Com efeito, no decorrer da última guerra mundial, a batalha aérea surgira como uma ação de desgaste que exigia uma notável superioridade de meios e um esforço prolongado. E sob esse ponto de vista que em 1956 os britânicos exigiam três dias de batalha aérea prévia para destruir os 200 aviões modernos egípcios que havia na época — operação que foi realizada em 48 horas a meu pedido, mas, é preciso dizer, sem que a aviação egípcia haja combatido.

Efetivamente a idéia de uma batalha aérea de curta duração não parecia possível com o número limitado de aviões que se dispõe em tempo de paz a não ser com o emprego da arma atômica. Se esse emprego fôsse negado, estimava-se que a batalha aérea poderia ser longa e até mesmo indecisa.

Ora, na guerra árabe-israelense, constatou-se que, quando a ação de surpresa podia ser executada, uma força de mais ou menos 200 aviões era capaz de destruir 400 quase que somente em uma passa-

gem. É preciso reconhecer que, nesse caso, a aviação egípcia, completamente surpreendida por uma aproximação a baixa altitude e em frente não prevista, estava estacionada em campos sem proteção adequada, a não ser pela DCA que, geralmente, intervinha muito tarde. Mas é preciso notar também que o ataque israelense, notavelmente informado, pôde atacar seus objetivos com grande precisão, e dessa forma com a melhor economia de meios. Em geral a segunda passagem só era utilizada para completar as destruições, principalmente para tornar as pistas inutilizáveis.

O que prova este "caso concreto" é o valor decisivo do *ataque de surpresa* e o fato de que, assim, uma aviação inferior numericamente pode ganhar, de um só golpe, o domínio do ar. Correlatamente encontra-se posta em evidência, a importância vital das *táticas anti-surpresa* que foram elaboradas no quadro da estratégia nuclear mas que encontram sua aplicação direta no quadro da guerra aérea clássica.

É essencial que as forças aéreas disponham de campos que possuam abrigos subterrâneos para os aviões, que sejam tomadas disposições de alerta rápida para a decolagem dos aviões não protegidos antes que o ataque inimigo possa atingi-los e também é necessário que o dispositivo de vigilância permita alertar a tempo as penetrações a baixa altitude, de qualquer que seja a direção de onde venham. É necessário também que o desdobramento dos meios aéreos não seja rigidamente fixo (caso não seja bem protegido) e que as frequentes mudanças deixem os atacantes na dúvida dos resultados obtidos apesar da surpresa. Finalmente, o desdobramento aéreo não deve ser muito avançado, pelo menos com a totalidade dos meios, a fim de tornar difícil se não impossível o ataque de surpresa na totalidade dos campos de pouso. Todas essas disposições são sabidas desde muito tempo como meio de proteção contra um "Pearl Harbour atômico", mas seu valor parecia haver diminuído devido a existência de forças nucleares de represália praticamente invulneráveis. Parece todavia que elas se impõem para a aviação clássica, se quisermos guardar a possibilidade de decisão de desencadear ou não os revides nucleares. Como tais disposições são muito custosas e cansativas para o pessoal manter durante muito tempo, elas não podem ser permanentes em "tempo de paz" e sim ficar em condições de entrar em prontidão rigorosa assim que o ambiente político seja toldado por nuvens ameaçadoras.

A realidade que se confirmou é a da grande vulnerabilidade da aviação em seus próprios campos, mesmo contra um ataque clássico. Daí provém um grande incentivo ao ataque de surpresa que exigirá para sua defesa um sistema de medidas de alerta bem concebido e um dispositivo de proteção conveniente incluindo a DCA eficaz, é óbvio.

II — A mobilidade na manobra terrestre

É fato que o terreno no Oriente Médio, em geral descoberto, e o céu, de um azul firme na boa época, promovem uma vantagem ainda

maior, que em qualquer outra parte, a quem dispõe da superioridade aérea. É verdade também que tal superioridade constitui a condição principal para a conduta das operações terrestres móveis de certo vulto.

Efetivamente ela permite o emprego das forças aerotransportadas, da mesma forma que a concentração dos fogos aéreos em apoio à batalha terrestre. Esses são fatores que se mostraram essenciais nas batalhas árabe-israelenses.

Essa condição somente, embora necessária, não é suficiente. A demonstração apresentada pelo Exército de ISRAEL nas três campanhas de 1967 demonstraram a absoluta necessidade da VELOCIDADE. Foi a velocidade de suas penetrações e de seus envoltimentos que emprestou a cada uma dessas campanhas suas características de rapidez e o terem sido elas militarmente decisivas. Nenhuma das campanhas precedentes parece haver terminado em tão curto prazo.

Para obter tal velocidade os israelenses souberam combinar todos os processos conhecidos, levando-os até a perfeição. Primeiramente, a *motorização total das tropas*, associando estreitamente o carro de combate à viatura auto, blindada ou não e excelentes meios de comunicação orgânicos e permitindo um emprego muito flexível que proporcionava engajamentos e variações de formação muito rápidas. É preciso notar que nessa guerra clássica o carro desempenha um papel essencial, mas é preciso que a infantaria de apoio seja, antes de tudo, móvel o que não implica em a viatura de transporte ter de ser blindada. O essencial reside na mobilidade em qualquer terreno e na velocidade dos reflexos. Em todas as operações israelenses, a unidade de emprego tático foi a Brigada orgânica, equivalente ao GT e ao "Combat Command" da última guerra; a Divisão desempenhando sempre o papel de coordenadora e orientadora do conjunto da manobra tática. Em suas ações, estudadas e planejadas com bastante antecedência mas bastante flexíveis e com a organização de meios adequada a cada uma, parece que o problema logístico se baseou na premissa de que as operações seriam de curta duração e descentralizadas. Assim eles se aparelharam com estoques de combustíveis e de munição, sobre rodas e que correspondiam ao consumo de uma batalha de poucos dias, após o que os suprimentos viriam da retaguarda. Em vez de se atravancarem com um mundo de unidades logísticas correspondentes à necessidade de uma ação prolongada, os israelenses preferiram dar a cada Brigada uma grande autonomia temporária; graças a esse procedimento, capaz de apoiar dia e noite sem interrupção, eles puderam realizar progressões diárias de 100 a 150 km., números que todas as teorias indicavam como desejáveis mas que, até o presente, só raramente haviam sido alcançados. Naturalmente que se tratava de uma batalha de curta duração, de 2 ou 3 dias, e se não tivessem sido decisivas eles teriam que fazer uma parada para reajustamentos e retomada da ação em uma nova fase.

portância decisiva do fator aéreo e da aptidão para as operações rápidas. A respeito desse último ponto, as vitórias israelenses demonstraram que os prazos até então usuais podem ser consideravelmente reduzidos. A Blitz de 1940 durara mais ou menos um mês da mesma forma que as ida e vinda da campanha da Líbia. Graças a ações muito violentas e continuas (de dia como à noite) e a uma logística apropriada, a duração da batalha foi de 48 horas. É a essa escala de tempo que teremos agora que nos adaptar.

A conclusão que se impõe é que a batalha clássica terrestre, quando se vale da superioridade aérea, voltou a ser essencialmente instável, contrariamente à evolução que se desenvolvera após o fim do Século XIX. A razão dessa instabilidade repousa no ressurgimento da velocidade e também na limitação, cada vez maior, do volume das forças (devido ao seu alto custo) em comparação com os espaços a cobrir. Na batalha moderna o que se revela decisivo não é tanto a relação numérica das forças em presença mas a relação entre suas capacidades táticas. Esta verdade, que fôra demonstrada em 1940, assumiu agora uma importância capital. Quando essa relação apresenta grandes desníveis, a guerra clássica permite a obtenção de vitórias fulminantes.

Em presença dessa nova instabilidade, a dissuação nuclear das armas atômicas, táticas ou de ameaça de represálias estratégicas, permanece até segunda ordem como o único verdadeiro elemento estabilizador.