

Capítulo 16

Geoestratégia Aérea

489. Posição do problema

Pode-se conceber uma geoestratégia aérea? À primeira vista, uma tal idéia não deixa de surpreender: o meio aéreo é homogêneo e as noções de topografia e de morfologia não fazem aí muito sentido. Em contrapartida, se nós caracterizamos a geoestratégia pelo primado das distâncias, não é absurdo evocar uma geoestratégia aérea, pois o avião é precisamente o instrumento de ataque e de intervenção a grande distância. Pode não haver muito sentido numa geografia militar aérea, mas pode-se esboçar uma geoestratégia do ar. Clément Ader já se pronunciava nessa área, embora os aviões não voassem mais do que uma centena de metros. Ele profetizava que a Cordilheira dos Andes tomaria “*uma importância estratégica diretamente proporcional à sua extensão... Aquele que a controlar: o norte ou o sul, controlará também todas as Américas*”. Ele preconizava a organização da defesa aérea do leste da França em torno da “*grande transversal de Châlons*” e descreveu, com grande precisão, uma batalha aérea entre a Alemanha, instalada sobre as costas da França, e a Inglaterra¹.

Nos anos 1940, uma corrente marginal, mas ativa, propôs uma releitura da geografia global em função do avião: seu representante mais eminente, hoje injustamente esquecido, é o geógrafo George T. Renner, professor da Universidade de Columbia, cujo livro *Human Geography in the Air Age* (1942) permanece o ensaio mais elaborado dos que foram escritos nesse domínio. Podemos considerá-lo como o promotor de uma geopolítica do ar que não encontrou muita continuação depois dele. Ele é um dos primeiros a substituir sistematicamente as projeções polares pela tradicional projeção de Mercator, centrada sobre o Equador, e a insistir na nova geografia das distâncias que tornava ultrapassada a doutrina Monroe: “*Washington está tão distante de Moscou quanto do Rio de Janeiro e muito mais próximo de Moscou do que de Buenos Aires*”². Ele sugere o desenvolvimento de corredores aéreos entre os continentes.

Renner não se retardou muito sobre os aspectos militares da aviação, o que não deixa de surpreender, considerando que seu livro apareceu quando os Estados Unidos estavam já em guerra. Ele se limita a considerações bastante rápidas sobre o plano de conquista do Eixo que, numa segunda fase, se voltaria para a América após ter, de um lado, conquistado a Europa, e, de outro, tomado o controle do Pacífico a partir de um alargamento progressivo do

¹ Claude Carlier, “Clément Ader, premier stratège aérien”, *passim*.

² George T. Renner, *Human Geography in the Air Age*, p. 24.

perímetro onde se exerce seu poder aéreo. A figura dominante do pensamento geopolítico americano, Nicholas Spykman, não consagra desenvolvimentos particulares ao avião nos seus grandes livros, mesmo tendo corretamente diagnosticado o declínio do poder marítimo em face do poder aéreo, particularmente nos *mares marginais*, os mares estreitos³. Em contrapartida, a influência do avião, no nível mais elevado, quer dizer, na visão do mundo como unidade estratégica, é colocada no primeiro plano no *Compass of the World*, que insiste na nova importância da região ártica, tornada o caminho mais curto entre os Estados Unidos e a União Soviética⁴ (figura a seguir). Mas essa visão não vingou o suficiente e é preciso contentar-se com observações dispersas em obras que não são especificamente consagradas à estratégia aérea.



As ortodrômias quase polares)

SEÇÃO I – CARACTERÍSTICAS DO MEIO AÉREO

490. A homogeneidade física do meio aéreo

Mais ainda do que o meio marinho, onde encontramos ilhas e estreitos, e o oceano finda sempre por se chocar com as costas, o meio aéreo é homogêneo e contínuo. A grandes altitudes não existe nenhum obstáculo de relevo que interdite a navegação em todas as direções. A experiência desmentiu a crença de Clément Ader que supunha nem todas as regiões serem propícias ao vôo e que em decorrência havia deduzido uma teoria dos corredores aéreos, primeira manifestação (a partir de um postulado errôneo) da geopolítica do ar.

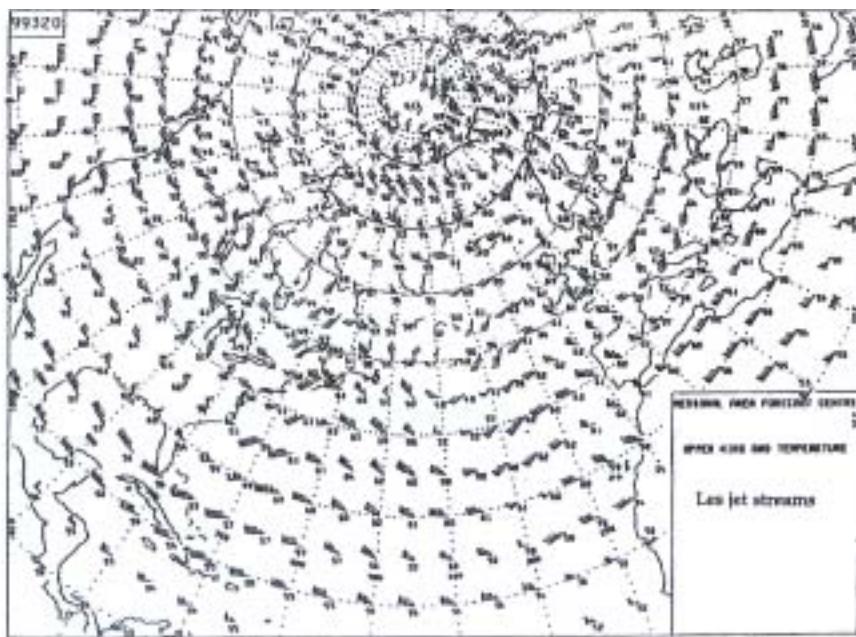
É então difícil evidenciar qualquer argumento topográfico. Existem, claro, ventos dominantes que poderíamos comparar com os obstáculos de relevo⁵. Em grande escala, estes

³ Nicholas J. Spykman. *The Geography of the Peace*, p. 54. Ele havia vivamente insistido nessa idéia em *America's Strategy in World Politics*.

⁴ Hans W. Weigert e Vilhjalmur Stefansson, *Compass of the World*, New York, Macmillan, 1944. Stefansson havia publicado, desde 1922, "The Arctic as an Air Route for the Future", na *National Geographic Magazine*.

⁵ George T. Renner sugeriu a comparação desde 1942. *Human Geography in the Air Age*, pp. 125-127.

podem ser estáveis. Soube-se, muito cedo, que os ventos dominantes no Atlântico Norte iam de oeste para leste, o que facilitou a primeira travessia de Lindbergh e contrariou, no sentido inverso, a de Nungesser e Colli. Descobriu-se, mais recentemente, a existência de *jet-streams*, corredores de um ou vários quilômetros de diâmetro, varridos por ventos violentos, podendo atingir várias centenas de quilômetros por hora: esses *jet-streams* não são fixos, mas se deslocam com lentidão e segundo eixos estabelecidos. A meteorologia aérea estabelece assim uma cartografia dos ventos que se aproxima daquela das correntes marinhas (carta a seguir) e os aviões evitam, naturalmente, tais obstáculos. Mas, por mais extensos que sejam, eles não constituem uma linha contínua que seja impossível de transpor. No máximo resulta, com os meios modernos, um desvio ou um retardo, sem efeitos estratégicos notáveis.



As nuvens fornecem uma cobertura, comparável a certos obstáculos de vegetação: um avião que aí se camufla é indetectável (salvo pelo radar). Elas constituem um obstáculo pelos fenômenos de cristalização (cristais de gelo) ou de turbulência que elas criam, assim como pela redução de visibilidade na aproximação dos objetivos (e dos aeródromos). Mas a formação das nuvens é muito instável para que possam ser levadas em consideração sobre o plano estratégico: elas são utilizáveis apenas por um instante, quer dizer, num plano operativo ou tático.

Na impossibilidade de apresentar uma topografia horizontal, seria possível propor uma topografia vertical, distinguindo diferentes camadas no interior da atmosfera:

- **a camada próxima ao solo** permite às aeronaves escapar à detecção radar ou ao menos retardá-la fortemente. A contrapartida é que este tipo de navegação exige, seja uma grande habilidade dos pilotos, sejam auxílios à navegação aperfeiçoados. É a zona na qual evoluem os helicópteros e os aviões de apoio ao solo, mas também os aviões de ataque e os bombardeiros em rota na direção do seu objetivo, para escapar à detecção radar;

- **a camada média** é aquela na qual evoluem normalmente os aviões de combate. Ela não necessita de experiência ou de instrumentos particulares, mas é lá que a detecção (sonora até cerca de 3.000 metros e radar) e a defesa antiaérea podem ter os efeitos maiores. A título indicativo, a artilharia AA leve (20 a 30 mm) tem um alcance teórico de 5 a 6.000 metros; a

artilharia AA média (até 90 mm) de 12.000 metros; a artilharia AA pesada (105 e 128 mm, raramente além) tem um alcance que pode ir de 15.000 a 20.000 metros. Em regra geral, o desempenho dos aviões decresce proporcionalmente com o aumento da altitude: o melhor caça alemão da Segunda Guerra mundial, o Focke Wulf 190, perdia assim uma boa parte da sua manobrabilidade além dos 7.000 metros. Se o limite inferior é difícil de fixar, o limite superior é, ao contrário, claramente fixado: é a tropopausa, zona a partir da qual a temperatura não decresce mais; ela se situa no entorno de 12.000 metros;

• a **camada superior**, estratosfera (caracterizada pelo aparecimento dos traços de condensação), é reservada a aparelhos muito potentes, sejam os bombardeiros multimotores de grande raio de ação, sejam os aviões especiais de reconhecimento e de inteligência. A artilharia é ineficaz a 30.000 metros, e os únicos meios de defesa são os mísseis terra-ar ou ar-ar.

Porém, trata-se de distinções incertas, sujeitas a contínuas variações em função dos progressos técnicos e mesmo discutíveis num dado momento, em razão da grande variedade dos tipos de aviões existentes. A corrida armamentista teve, no domínio aéreo, um aspecto qualitativo ainda mais marcante do que para as outras armas: trata-se de ir mais rápido e mais alto do que o adversário, preocupação que resultou num aumento contínuo da potência e, em consequência, do peso dos aviões. Um caça da Primeira Guerra mundial não pesava mais do que algumas centenas de quilos; seu sucessor de 1939 atingia 4 toneladas; no fim da Segunda Guerra mundial, já se passava a 7 toneladas; hoje, um interceptador moderno pode facilmente se situar próximo de 20 toneladas.

O argumento topográfico somente se manifesta verdadeiramente, em realidade, de três maneiras, todas relativas ao substrato e não ao meio aéreo propriamente dito.

1. Existe de início, oposição entre a terra e o mar: o vôo acima da terra ou do mar não obedece às mesmas regras. As orientações não são as mesmas sobre uma superfície plana⁶, e os pilotos que não tiveram uma formação específica, defrontam-se com dificuldades, o que explica os problemas de adaptação, freqüentemente constatados, dos aviadores ao sobrevôo do mar e o particularismo da força aeronaval. É preciso entretanto notar que esta dificuldade resulta mais da focalização da aviação sobre o teatro aeroterrestre do que de dificuldades técnicas, as quais são sempre superáveis: depois de ensaios trabalhosos, o Coastal Command, que dependia da Royal Air Force, obteve excelentes resultados nos anos 1943-1945⁷.

2. A topografia intervém em seguida relativamente às infra-estruturas terrestres do poder aéreo. Spykman o dizia com simplicidade: “*o poder aéreo não são simplesmente aviões, mas aviões somados às bases*”⁸. Evidência muito freqüentemente perdida de vista. Nos primeiros tempos da aviação, as pistas eram simplesmente gramadas, logo, fáceis de instalar. A partir dos anos 30, o aumento de peso dos aviões acarretou a passagem para as pistas asfaltadas, mais caras e longas para preparar: a conversão do gramado ao asfalto, com todas as instalações técnicas, necessitava de trabalhos que se prolongavam até nove meses. Em 1939, os britânicos dispunham de 89 aeródromos; durante a guerra, eles construíram 444, ao preço de um imenso esforço: a mão-de-obra mobilizada chegou a 127.000 pessoas⁹. A tecnologia crescente dos aparelhos conduziu posteriormente a uma concentração em bases cada vez mais complexas, logo menos numerosas.

⁶ É verdade que o vôo sobre o deserto se aproxima muito do vôo sobre o mar. Os *Atlantic* da Força Aeronaval foram freqüentemente utilizados na África, no Chade ou na Mauritânia, como postos de comando e de guerra eletrônica.

⁷ Cf. Christina Goulter-Zervoudakis, “Les opérations de lutte antinavire du Coastal Command dans le nord-ouest de l’Europe 1940-1945”, *Revue historique des armées*, 201, 1995-4.

⁸ Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*, p. 46.

⁹ Robin Higham, “Selected Aspects of RAF Concepts of and Planning for War”, *Actas del XVII Congreso Internacional de ciências históricas*, Madrid, 1990, tomo I, pp. 143-144.

O fator determinante é constituído pelas facilidades ou obstáculos à instalação de bases aéreas. Certo, é muito raro, salvo sobre ilhas minúsculas ou em regiões particulares (pântanos ou alta montanha), que seja impossível instalar um campo bem pequeno de aviação. Mas não faltam exemplos de campanhas perturbadas pela falta de bases. O caso da campanha da Grécia, em 1940-41, estudada por Robin Higham, é particularmente esclarecedor: os gregos reclamavam da insuficiência das forças enviadas pelos britânicos, mas simplesmente não havia terrenos disponíveis para acolher outras; durante os meses de inverno, muito chuvosos, a maior parte dos terrenos estava inutilizada e era impossível construir novos, por falta de mão-de-obra e material¹⁰. Um problema parecido surgiu dois anos mais tarde, por ocasião da fase inicial da campanha da Itália.

O poder aéreo é muito mais versátil do que o poder marítimo, o qual nem sempre encontra portos bem situados, bem protegidos e em águas profundas. É por esta razão que os britânicos deixaram para a França, em 1814-1815, a *Île de France* (ilha Reunião), mas dela retiraram a *Île de Bourbon* (ilha Maurício): a primeira é desprovida de porto natural, logo incapaz de servir de base naval, enquanto a segunda possui Port-Louis. O Primeiro-Ministro Clement Attlee havia notado as consequências geoestratégicas de uma tal diferença a propósito do Mediterrâneo: a potência marítima podia controlá-lo, a partir do domínio de pontos estratégicos mais bem situados, uma potência exterior (a Rússia) não podia aí se estabelecer duradouramente se não dispusesse de uma base bem equipada; a potência aérea não precisa mais do que um ponto qualquer, sem características particulares, para pôr fim à hegemonia da potência marítima. “*Na era do ar, a neutralidade, senão o apoio, de todos os países ribeirinhos é necessária*”¹¹.

Porém, hoje, não se pode mais contentar-se com campos de aviação gramados e sumariamente preparados, que haviam sido utilizados até 1939; são necessárias pistas asfaltadas de vários milhares de metros de comprimento, capazes de suportar aparelhos pesados, completadas com instalações de manutenção cada vez mais complexas. A destruição das bases aéreas do adversário torna-se assim uma prioridade. O dito adversário vai responder a isso com uma mistura de defesa ativa (pela caça e pelos meios terra-ar) e passiva (dispersão dos campos de aviação e construção de abrigos reforçados). A partir de alguns anos atrás, o aparecimento de aviões que demandam pistas mais curtas e o desenvolvimento de aviões de curta decolagem favoreceram a multiplicação das bases para reposição de peças. A Suíça e a Suécia desenvolveram assim um programa de utilização de auto-estradas, com abrigo dos aviões, pela Suíça, em túneis, que existem nas suas estradas em abundância.

3. Enfim, a topografia reencontra toda a sua força na dimensão do apoio no solo. A configuração do terreno determina, em grande medida, a eficácia dos ataques aéreos contra os objetivos terrestres: ela é máxima em terreno descoberto: planície ou deserto; ela é fortemente minimizada nas zonas cobertas por uma vegetação densa (os americanos tiveram a experiência no Vietnam) ou em regiões montanhosas (a ex-Iugoslávia forneceu ainda recentemente um bom exemplo). Nesse aspecto, a topografia terrestre é um fator da geoestratégia aérea.

491. O problema das distâncias

O avião é, por excelência, o instrumento de combate a grande distância, mesmo se a mitologia do duelo entre ases tenha por muito tempo ocultado esta evolução. A utilização da arma aérea para levar destruição sobre a retaguarda do inimigo é quase contemporânea de seu aparecimento. Em 1793, Montgolfier já propunha utilizar balões para bombardear os ingleses entrincheirados no porto de Toulon¹². E, sabe-se que o general italiano Giulio Douhet concebeu sua teoria do bombardeio estratégico desde a Primeira Guerra mundial, quando o desempenho

¹⁰ Robin Higham, *Diary of a Disaster: British Aid to Greece 1940-1941*. Lexington, 1986.

¹¹ Peter J. Taylor, *Britain and the Cold War. 1945 as Geopolitical Transition*, Londres, Pinter, 1990, p. 114.

¹² Jules Duhem, *Histoire de l'arme aérienne avant le moteur*.

dos aviões era ainda muito fraco. Em 1917, bombardeios de grande amplitude eram organizados pelos alemães contra Londres e pelos franceses contra os centros industriais do Ruhr. No período entre-guerras, o raio de ação se contava já em centenas de quilômetros; atualmente, ele se conta em milhares de quilômetros, podendo ainda ser acrescido pela utilização do reabastecimento em vôo.

A expansão dos meios aéreos ocorre numa rapidez sem equivalente em relação aos meios de transporte terrestres ou navais. Sua velocidade se mede em centenas, hoje em milhares de quilômetros por hora. Donde exigem tempos de reação extremamente curtos. Em 1942, um bombardeiro americano atravessou o Atlântico em 6 horas e 40 minutos. Seu piloto foi repreendido por não ter respeitado as prescrições que interditavam o vôo direto, mas o evento foi relevado pelas autoridades: ele provava que o cinturão de proteção oceânico se havia espacialmente estreitado¹³. De Norfolk (a maior base naval da costa leste dos Estados Unidos) a Dáhran (a maior base aérea da Arábia Saudita) há 7.000 milhas por via aérea, o que representa um vôo de 24 horas; são necessários mais do que 20 dias para fazer a mesma viagem por mar, passando pelo canal do Suez (8.600 milhas) e mais de 26 dias, passando pelo cabo da Boa Esperança (12.000 milhas).

É importante, entretanto, lembrar que o raio de ação teórico tem com freqüência pouca relação com a realidade. Esse é o erro fundamental de Douhet e seus discípulos que concluíram, um pouco rápido, que com um raio de ação de 600 km, podia-se atingir, partindo de campos de aviação na Itália e no Dodecaneso, quase todos os pontos importantes da região mediterrânea. Foi devido a esse raciocínio que Mussolini recusou à Marinha italiana os porta-aviões que ela precisaria (mas dos quais ela não sentia forçosamente a necessidade). A batalha do cabo Matapan (28 de abril de 1941), apesar de ocorrida nas proximidades das costas gregas, constituiu uma dura punição.

Por outro lado, a contrapartida desta capacidade de transposição e desta rapidez é uma resistência muito fraca, que se mede habitualmente em horas ou mesmo em frações de hora. O reabastecimento em vôo permite por certo aumentar consideravelmente o raio de ação dos aparelhos, mas essa fórmula por si mesma tem seus limites, relacionados notadamente à resistência física dos pilotos e das tripulações. A Força Aérea francesa organizou, nos anos 80, uma missão de aviões Jaguar baseados no sul da França em direção ao Líbano. Mas eles não fizeram mais do que uma ida-e-volta, apesar de quatro reabastecimentos em vôo. As viagens a grande distância dos bombardeiros B2, por ocasião dos salões aéreos, são espetaculares, mas elas exigem uma logística muito pesada que nem sempre é realizável em tempo de guerra. A única solução realista, para operações de grande envergadura, é dispor de bases equipadas na proximidade do teatro de operações¹⁴. O problema é que tais bases não estão sempre disponíveis e o encaminhamento de equipes em terra, as reposições de peças e os aprovisionamentos de toda ordem constituem-se em uma operação difícil e custosa. Foi isso que conduziu alguns observadores, não necessariamente desinteressados, a opor o “naval real” ao “aéreo virtual”.

Trata-se de uma “disputa de botões” que não tem razão de ser: o instrumento naval e o instrumento aéreo são complementares, o primeiro assegurando a permanência e o segundo a instantaneidade da ação. No fim de 1944, uma flotilha de bombardeiros pesados britânicos transportou uma brigada de infantaria da Itália para a Grécia em menos de dois dias, para prevenir uma tomada de poder pelos comunistas¹⁵; o grosso da força expedicionária e o reabastecimento seguiram por mar. O mesmo cenário se repetiu em 1990 após a ocupação do Kuwait pelo Iraque. Não é mais do que um reflexo corporativista o que conduz por vezes a aeronáutica e a marinha a se posicionarem como concorrentes.

¹³ George T. Renner, *Human Geography in the Air Age*, p. 124.

¹⁴ Boa exposição do problema em Prince T. Bingham, “Operational Art and Aircraft Runway Requirements”, *Air Power Journal*, outono de 1988.

¹⁵ John Slessor, *The Great Deterrent*, New York, Praeger, 1957, p. 128.

492. A compartmentagem política do meio aéreo

As dificuldades de intervenção do instrumento aéreo são acrescidas por uma condição que diferencia fundamentalmente o ar do mar: o espaço aéreo está sob controle dos Estados, de modo que o sobrevôo está submetido à sua autorização. Em maio de 1910, por ocasião da primeira Conferência internacional para a navegação aérea, a França tentou fazer prevalecer o princípio da liberdade da circulação aérea, mas chocou-se com a Grã-Bretanha, partidária da soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo. Uma década mais tarde, tendo revisto sua posição, a Grã-Bretanha tentava fazer triunfar o princípio da liberdade dos ares, mas encontrou a oposição de países guiados por uma preocupação econômica de proteção de suas companhias aéreas e uma preocupação estratégica de impedir incursões não-amigáveis (medo da “diplomacia do bombardeiro” e da vigilância organizada)¹⁶. Esta condição não foi jamais discutida.

Suas consequências estratégicas são evidentes. Uma intervenção aérea a grande distância deve, em tempos de paz, seguir um itinerário sobre o alto-mar ou obter autorizações de sobrevôo ou de aterrissagem que nem sempre são conseguidas. A França teve a experiência nos anos 80, quando suas intervenções no Chade encontraram a oposição da Argélia e da Líbia. No sentido inverso, ela teve a felicidade de contar com a atitude do Panamá, que deixava discretamente passar os vôos com destino ao Centro de experimentos do Pacífico.



SEÇÃO II – AR, TERRA E MAR

493. O avião como unificador das estratégias

Apto a operar rápido e longe, por cima da terra e do mar, o avião aparece assim como o unificador das estratégias. Graças a ele, a terra pode enfim agir de maneira discreta contra o mar, enquanto este pode estender sua ação contra aquela além da faixa costeira. Mackinder havia observado o fato desde 1919, chamando a atenção que esta atenuação pelo avião da dicotomia entre o poder terrestre e o poder marítimo se efetuaria principalmente em detrimento

¹⁶ Yves Grosrichard, "Sur l'initiative de la France, en 1910, naissait le droit de l'air", *Icare*, 105, 1983-2.

do segundo¹⁷. Lindbergh ampliava a observação, afirmando que a aviação havia aumentado a vulnerabilidade de um país aos ataques vindo do mesmo continente, mas havia diminuído a vulnerabilidade do próprio continente aos ataques vindos do exterior, quer dizer por via marítima¹⁸. O aparecimento do porta-aviões e do bombardeiro intercontinental vem ulteriormente corrigir parcialmente¹⁹ este desequilíbrio e aperfeiçoar a globalização da estratégia.

Chegamos assim, até o momento, ao míssil, que “dissolve” as estratégias particulares (a inclusão de forças de mísseis estratégicos em uma ou outra força não tem mais do que um significado burocrático, não resultando de especificidades operacionais), a uma interpenetração das estratégias que o almirante Bernotti foi o primeiro a reconhecer no entre-guerras, em particular num artigo de 1927:

O ar não tem um teatro particular de operações, se bem que exista uma esfera de ação aeroterrestre e uma outra aeromarítima (mar e costas). No domínio aeroterrestre, a ação das forças deverá ser necessariamente organizada em função da situação respectiva dos adversários no outro domínio, ou seja, esta ação será organizada em função da situação no mar. Em outros termos, ao antigo conceito da guerra sobre terra e da guerra sobre o mar, substituiremos os de guerra aeroterrestre e de guerra aeromarítima²⁰.

O almirante Castex, ao fim de sua reflexão, retoma a idéia, resumida por ele numa fórmula, que tem valor de teorema:

A influência da potência marítima nas grandes crises deste mundo é função da força aeroterrestre que ela é capaz de deslocar, e a influência da potência terrestre se mede da mesma forma pela força aeronaval que ela pode lançar na balança²¹.

As antigas estratégias terrestre e naval, que coexistiam sem se fundir, se encontram a partir de agora integradas numa estratégia unificada. É esta integração que caracteriza a emergência de uma geoestratégia na época contemporânea, sendo o avião seu principal vetor. Se podemos duvidar da pertinência de uma geoestratégia do ar particularista, devemos lembrar-nos que, sem o ar, não haveria geoestratégia global.

Isto é atualmente uma evidência e mais ninguém sonha em negar a importância do fator aéreo. Mas os retrógrados orgânicos fazem com que as forças armadas se adaptem a esta mudança com extrema lentidão. Fala-se ainda de estratégia terrestre, de estratégia marítima e de estratégia aérea, o que não corresponde mais à realidade. O general Bertrand, desde 1948, propunha uma classificação mais de acordo com a nova realidade estratégica²²:

• a estratégia continental, cuja área engloba não somente as terras emersas, mas também as águas adjacentes e os mares estreitos;

• a estratégia oceânica que opera em alto-mar, entendido, não no sentido jurídico, mas num sentido propriamente estratégico, quer dizer, além do alcance dos meios “táticos”, baseados em terra;

¹⁷ Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, New York, Holt, 1919, pp. 142-143.

¹⁸ Citado em Eugène Staley, “The Myth of the Continents”, em Hans W. Weigert e Vilhjalmur Stefansson, *Compass of the World*, p. 98.

¹⁹ Parcialmente, pois a aviação embarcada não pode empregar mais do que um número limitado de aviões. Se foi suficiente para a conquista de certas ilhas durante a guerra do Pacífico, ela não teria podido assegurar a cobertura do desembarque no Japão. Esta é a razão essencial pela qual o Comando americano tinha previsto se instalar em Kyu-Shu (operação Coronet) antes de se lançar ao ataque da região de Tóquio (operação Olympic).

²⁰ Citado em Ferruccio Botti, “Un dialogue de sourds: l’aviation et la guerre maritime dans la pensée stratégique italienne entre les deux guerres”, p. 107.

²¹ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, VI, p. 65.

²² General Bertrand (do Exército francês), Conferência de conclusão da primeira sessão do Curso Superior Interforças, 1948.

• **a estratégia das operações aéreas a grande distância:** trata-se naturalmente do bombardeio estratégico, mas o transporte aéreo de grande raio de ação veio a ele se juntar, e dele espera-se um grande crescimento. Sem nunca poder rivalizar com as grandes tonelagens transportadas por mar, ele pode desempenhar um papel essencial na fase inicial do conflito ou da crise, graças à sua velocidade: o envio rápido de soldados americanos para a Arábia Saudita, após a invasão do Kuwait pelo Iraque, o demonstrou claramente. Notemos, entretanto, que ele permanece subordinado à possessão de bases de ligação (os Açores, durante a guerra do Kipur, Ascensão, durante a guerra das Malvinas) e, eventualmente, de autorizações de sobrevôo, condições que podem se revelar impeditivas.

Uma tal apresentação não deveria levantar muitas objeções. Ela começou a serposta em prática desde o fim dos anos 40, mas de maneira parcial. A OTAN a experimentou desde a formação dos seus grandes comandos: o Mediterrâneo não foi incorporado ao comando do Atlântico, mas foi integrado em um comando de forças do sul europeu subordinado ao comando aliado na Europa. Mas somente em 1995 a US Navy aceitou transferi-lo do *Southern Command* do Golfo do México e das águas adjacentes à América do Sul²³ para o *Central Command*, que antes englobava apenas o Mar Vermelho e o Golfo Pérsico, da parte oeste do Oceano Índico. A pressão em favor desta integração é atualmente cada vez mais forte, mas a dissociação entre as cadeias orgânicas e as cadeias operacionais que disso resulta cria sérias dificuldades.

494. O particularismo da guerra aérea

O general Douhet formulou, desde o início dos anos 20, uma teoria do poder aéreo, eminentemente criticável por seu caráter sistemático e mesmo exagerado, que não levava muito em conta as dificuldades práticas, mas notável por sua simplicidade e sua coerência. As idéias-chave de Douhet foram resumidas pelo coronel Mendigal²⁴ em três postulados:

- Dificuldade da ofensiva sobre terra e sobre o mar, facilidade da ofensiva nos ares:

Nos ares, a defensiva é impossível pois ela exigiria, em função do raio de ação dos aparelhos de ataque, uma dispersão completa das forças de defesa e meios extremamente numerosos.

Ao contrário, a ofensiva é uma atitude fácil; a aviação se presta, melhor do que qualquer outra arma, às concentrações rápidas que permitem a convergência de esforços e assegura às ações aéreas o benefício da surpresa.

- O ar forma um teatro de operações independente:

As ações conduzidas em terra e no mar não têm nenhum reflexo no domínio do ar, enquanto que as ações realizadas nos ares têm efeito direto sobre as operações terrestres e marítimas, seja privando o inimigo de sua observação aérea, seja paralisando seus movimentos, seja, enfim, esgotando suas fontes de suprimento.

- O ar tornou-se o teatro de operações decisivo. Douhet propõe destinar às forças terrestres e navais apenas o mínimo de meios indispensáveis a uma defesa eficaz e reservar todo o excedente à arma aérea que deve ter peso para conquistar uma vitória decisiva graças aos efeitos materiais e morais da destruição das cidades.

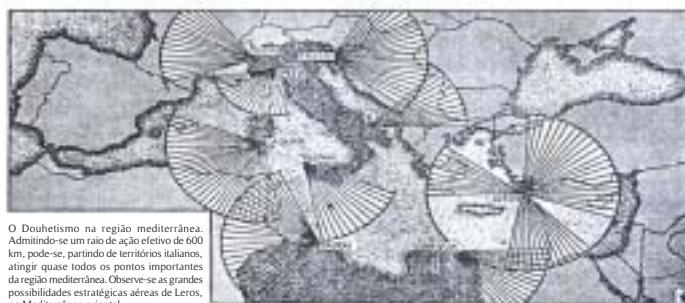
²³ O conjunto do teatro Caraíbe foi transferido ao Southern Command em 1 de junho de 1997.

²⁴ Coronel Mendigal, "Les thèses du général Douhet et la doctrine française", *Stratégique*, 59, 1995-3, extraído de seu curso na Escola de guerra aérea em 1937-1938.

Encontramos em Douhet a transposição das características da guerra marítima²⁵. Mahan afirmava a independência do mar em relação à terra, a qual era desprovida de meios de ação contra ele até a inter penetração das estratégias da época contemporânea. Por outro lado, como nós o vimos no capítulo precedente, de uma parte a demonstração clausewitziana da superioridade da defensiva não é transponível sobre o mar, uma vez que o defensor não pode se apoiar sobre o terreno, e, de outra parte, a guerra marítima não pode limitar-se a sua única dimensão militar, ela tem uma componente econômica muito forte com a paralisação ou a destruição do comércio e a organização do bloqueio do inimigo. Todas essas são características que encontramos na guerra aérea.

Em primeiro lugar, mesmo que seja falso pretender que a terra ou o mar sejam desprovidos de meios contra o ar, é verdade que o impacto da arma aérea sobre as operações terrestres ou marítimas é comparativamente maior do que o efeito da defesa antiaérea²⁶ sobre as operações aéreas.

Em segundo lugar, a arma aérea confere vantagem à ofensiva, haja vista que sua característica fundamental, além de sua **capacidade de intervir ou de atacar à distância**, é sua **capacidade de intervir ou de atacar rápido**. Uma ofensiva aérea é fulgurante: os prazos podem não exceder algumas horas, como o demonstrou a neutralização durável da aviação soviética às primeiras horas do ataque alemão, em 22 de junho de 1941, ou a destruição da aviação egípcia em suas bases pelos israelenses, no início da guerra dos Seis Dias em 1967. Notemos, entretanto, que esses resultados decisivos foram obtidos graças à utilização da surpresa, a qual é raramente obtida neste nível. Embora esta não tenha sido obtida, se a luta se transforma em batalha de usura, a defensiva pode retomar a vantagem, aproveitando-se da proximidade de suas bases, que diminui a fadiga dos pilotos e permite aos aparelhos avariados retornar, e da possibilidade de recuperar os pilotos abatidos, como foi verificado durante a batalha da Inglaterra. Voltamos à idéia central já enunciada: mais do que uma lei geral, o resultado é função da relação entre forças.



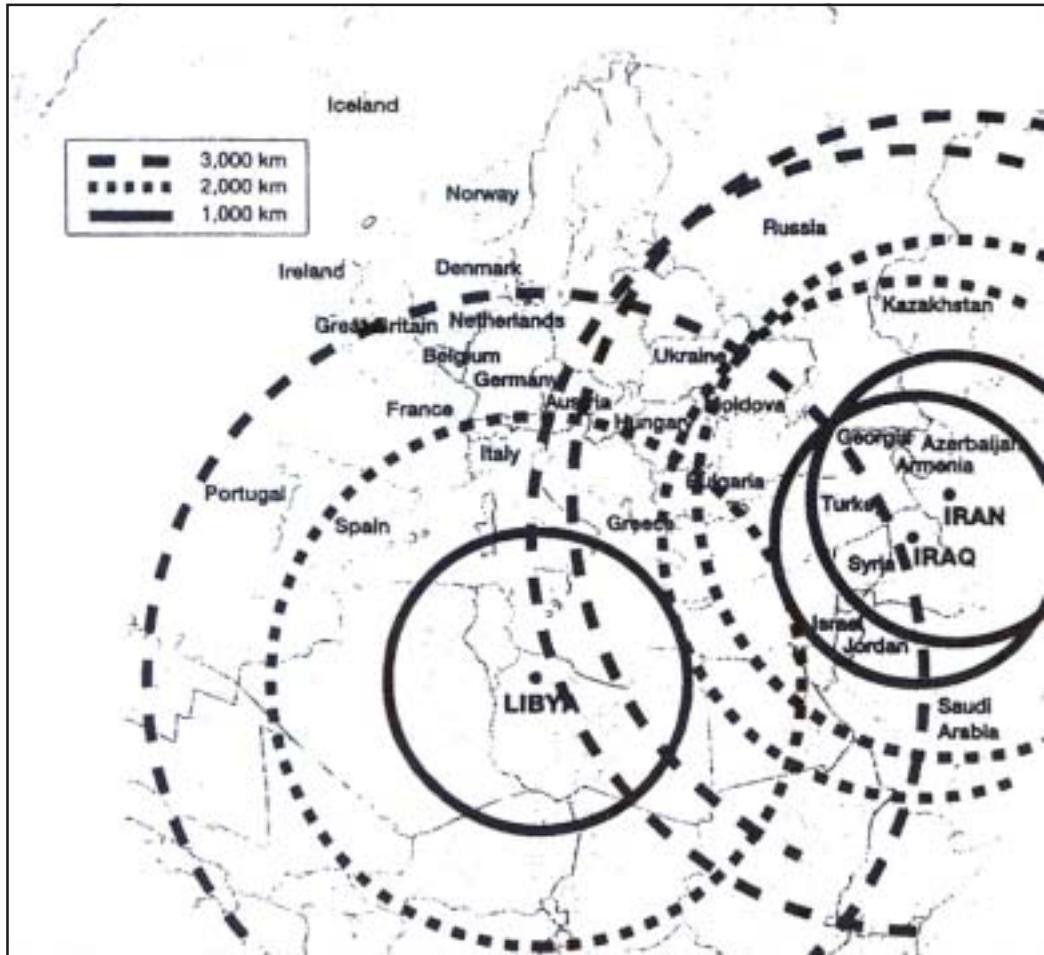
²⁵ Como em Ader, que queria aviões de linha e aviões-torpedeiros.

²⁶ Na imensa literatura sobre a guerra aérea, falta-nos um estudo do conjunto, dentro de uma perspectiva comparativa, sobre a defesa antiaérea. Ver, de qualquer forma, James D. Crabtree, *On Air Defense*, Westport-Londres, Praeger, 1994.

UM EXEMPLO DE LEITURA GEOESTRATÉGICA DO PODER AÉREO

Enfim, a guerra aérea não se limita mais à sua única dimensão militar: a batalha pelo domínio do ar e o apoio ao solo são complementados, desde o aparecimento da aviação, pelo bombardeio a grande distância, das cidades e dos centros industriais. A diferença para a guerra marítima é que a **dimensão econômica se vê ampliada pela dimensão demográfica**, com os bombardeios de terror destinados a produzir efeitos morais tanto quanto materiais. Este terror não existe no mesmo nível na guerra marítima, onde os prejuízos colaterais são, por natureza, limitados.

Gamas de ameaças



Fonte: Organização de Defesa de Mísseis Balísticos

