



O PENSAMENTO ESTRATÉGICO BRASILEIRO — O PODER AEROESPACIAL

Nelson Freire Lavanère-Wanderley

Tenente Brigadeiro Ref., ex-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas e ex-Ministro da Aeronáutica. Autor de "História da Força Aérea Brasileira", "Estratégia Militar e Desarmamento" e de várias outras obras no campo da História Militar e da Estratégia.

O Pensamento estratégico brasileiro, em torno da idéia do Poder Aéreo, vem evoluindo desde o fim da década dos anos vinte; já no fim da I Guerra Mundial, em 1918, a Inglaterra tinha liderado da idéia e mostrado o caminho, com a criação de um "Ministério do Ar" e com a organização de uma força aérea independente, a "Royal Air Force".

Quando a França, dez anos mais tarde, criou o Ministério do Ar, e mandou para o Brasil uma "Missão Militar Francesa de Aviação", a influência sobre a recém-criada Arma de Aviação Militar, foi grande; nessa ocasião, começaram a surgir os primeiros artigos, escritos por aviadores brasileiros, advogando a criação de um Ministério independente para a Aeronáutica.

Num desses artigos, publicado na imprensa do Rio de Janeiro, há cinquenta anos, em 1928, dizia-se: — "A criação do Ministério do Ar, se impõe, entre nós como o único meio de conjugar esforços, dar uma diretiva única, capaz de nos dar a colocação, há muito perdida, de primeira potência aeronáutica na América do Sul" (Lysias Rodrigues).

Era o gérmen da idéia do Poder Aéreo unificado.

Sete anos depois, em 1935, os aviadores militares brasileiros, organizaram uma "Campanha para a criação do Ministério do Ar".

O pensamento estratégico aeronáutico no Brasil, paulatinamente moldado pelas doutrinas sobre Poder Aéreo difundidas pelos pioneiros: Trenchard, Douhet, Mitchell e Seversky, foi evoluindo e conquistando adeptos.

A II Guerra Mundial precipitou os acontecimentos; a derrota da Polônia em 1939 e da França em 1940, forneceram provas evidentes da importância do Poder Aéreo na Estratégica Militar e para a Segurança Nacional, dando razão aos apologistas da criação do Ministério da Aeronáutica.

O Governo Brasileiro, com larga visão do problema, criou, em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica; a Força Aérea Brasileira, constituída pela fusão das antigas Aviações Naval e Militar, tornou-se independente; a Aviação civil, passou para a jurisdição do novo Ministério.

A Criação do Ministério da Aeronáutica marcou o fato mais importante na história da Aeronáutica Brasileira, quer a civil quer a militar...

A criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, estabeleceu, desde logo, condições para o desenvolvimento do Poder Aéreo Brasileiro, numa fase em que o Brasil, juntamente com as democracias aliadas, entrava numa heróica luta contra poderosos inimigos.

Terminada a II Guerra Mundial, a organização dada ao Ministério da Aeronáutica e à Força Aérea Brasileira permitiu que o Poder Aéreo Brasileiro se consolidasse; surgiu uma infraestrutura aeronáutica e desenvolveu-se a aviação comercial brasileira.

Em 1947, o núcleo da Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica que tinha, naquela época, o nome de "Direção do Curso de Estado Maior da Aeronáutica", publicou o seu primeiro documento doutrinário intitulado: "Comando e Emprego do Poder Aéreo"; nesses documentos, procurava-se estabelecer uma doutrina sobre o emprego do Poder Aéreo, firmando os seguintes conceitos:

"Poder Aéreo, Poder Naval e Poder terrestre integram o Poder Militar.

As Forças Armadas que o constituem — da Aeronáutica, da Marinha e do Exército — são distintas e equivalentes, mas independentes; conjugam seus esforços, onde quando necessário, mas nenhuma delas é organização auxiliar de outra".

Conquistar a superioridade aérea é requisito fundamental para o êxito de qualquer operação terrestre ou naval de vulto".

"As Forças Aéreas deverão ser empregadas principalmente contra as Forças Aéreas inimigas, até a obtenção da necessária superioridade aérea. Somente dessa forma, poderemos reduzir o efeito destruidor e desmoralizante dos ataques aéreos inimigos".

Nos últimos meses da II Guerra Mundial o mundo entrou na era nuclear; as implicações desse fato na vida das nações são múltiplas, complexas e, muitas vezes, pouco compreendidas; o Poder Mundial começou a se articular em moldes completamente diferentes; surgiu a confrontação antagônica de duas superpotências, bipolarizando o Poder Mundial.

Na década dos anos 50 novo fato de grande alcance introduziu profundas transformações no Poder Aéreo: foi o desenvolvimento dos mísseis intercontinentais

dotados de ogivas nucleares e capazes de atingir, em poucos minutos, países colocados na face oposta do globo terrestre.

Na década dos anos 60 as superpotências conseguiram dominar a tecnologia dos satélites artificiais e das naves espaciais; o homem, em 1969, desceu na Lua pela primeira vez.

Foi nesse período que o Poder Aéreo transformou-se em Poder Aeroespacial.

O Brasil, com um natural retardo em relação às grandes potências e dentro de um âmbito mais limitado, também evoluiu no seu pensamento estratégico.

O Brasil já entrou na era espacial; auto-limitado, voluntariamente, pelo Tratado de Tlatelolco (México — 1967) de "Proscrição de Armas Nucleares na América Latina", de que foi um dos primeiros proponentes, o Brasil não cogita de posse de armas nucleares mas, certamente, cogita de atividades espaciais e do aproveitamento da energia nuclear para fins pacíficos.

A era espacial já chegou ao Brasil, na vida de todos os dias; o jornal matutino que nos traz a fotografia meteorológica do Brasil com a sua cobertura de nuvens, a imagem da televisão do jogo de futebol que está, no mesmo momento, sendo disputado na Europa e os telefonemas internacionais são todos possíveis mediante a utilização de engenhos espaciais: os satélites artificiais que orbitam em torno da Terra.

No primeiro ano do Governo do Marechal Castello Branco, em 1964, o Ministério da Aeronáutica deu um passo importante na era espacial; iniciou a construção do "Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno", próximo à cidade de Natal no Rio Grande do Norte; na época, na função de Ministro da Aeronáutica, tive a honra de hastear, pela primeira vez, a Bandeira do Brasil nas instalações da "Barreira do Inferno".

Na "Barreira do Inferno" são experimentados os foguetes e mísseis para fins científicos e militares; no mês de agosto de 1979, dali foi lançado um foguete de pesquisas na ionosfera, o "Sonda III", que atingiu no seu apogeu a altitude de 600 quilômetros, a qual corresponde a uma vez e meia a distância entre o Rio de Janeiro e São Paulo; os engenhos espaciais construídos no Brasil já vão além da atmosfera e já atingem o limiar do espaço interplanetário.

O Ministério da Aeronáutica construiu e desenvolveu, em São José dos Campos, o Centro Técnico Aeroespacial que é hoje o complexo tecnológico e científico mais importante do Brasil; ali trabalham 10.000 pessoas, entre as quais acham-se 500 engenheiros; um dos departamentos do Centro Técnico Aeroespacial de S. José dos Campos é o Instituto de Atividades Espaciais (IAE), onde uma equipe de cientistas trabalha com afinco para acelerar as realizações do Brasil no campo espacial.

"Apesar do desejo generalizado de reservar o espaço além da atmosfera para fins pacíficos, ele já está sendo utilizado para fins militares; a única limitação atualmente imposta pelo "Tratado de Uso Pacífico do Espaço" é a de não colocar

armas nucleares em órbita em torno da Terra; estamos no limiar de uma era em que é muito difícil prever o potencial do espaço como ambiente operacional” (General Thomas S. Tower — “United States Air Force).

Aeroespaço é a extensão total além da superfície da Terra; no aeroespaço operam sistemas atmosféricos, sub-orbitais, orbitais e sistemas que transitam no espaço interplanetário; no aeroespaço operam aviões, helicópteros, engenhos aéreos não pilotados, mísseis, satélites e naves espaciais.

Em 1958, o Estado Maior da Aeronáutica condensou num documento os conceitos e princípios que regem o emprego tático e estratégico da Força Aérea Brasileira; esse documento recebeu o título de “Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira”; em 1975 esse documento, depois de revisto e modificado, foi aprovado com o nome de “Doutrina Aeroespacial”, revelando uma evolução no pensamento estratégico aeronáutico no Brasil.

O documento publicado no corrente ano pelo Ministério da Aeronáutica intitulado: “O Poder Aeroespacial do Brasil” (Centro de Relações Públicas — 1979) contém importantes conceitos e definições, como a seguir:

“O Poder Aeroespacial de uma nação é a capacidade de controlar e utilizar o espaço com propósitos definidos; na sua acepção mais geral, abrange toda a capacidade aeronáutica e espacial do país.”

“Compete ao Ministério da Aeronáutica, a coordenação, a orientação, o incentivo e o desenvolvimento de todos os assuntos ligados às atividades aeronáuticas e espaciais do Brasil, dentro do conceito do Poder Espacial.”

“São campos de ação do Ministério da Aeronáutica e componentes do Poder Aeroespacial:

- a Força Aérea Brasileira;
- a Aviação Civil;
- a Infraestrutura Aeronáutica;
- a Indústria Aeroespacial;
- os Estabelecimentos de Tecnologia Aeroespacial;
- as Instalações e Engenhos Espaciais.”

“A Doutrina Aeroespacial é o conjunto de princípios e normas orientadoras do preparo e emprego do Poder Aeroespacial da Nação, em tempo de paz e em períodos de conflito; é projetada para a aplicação contínua e para ser adaptada às condições conjunturais.”

“A Força Aérea Brasileira é o componente militar do Poder Aeroespacial Brasileiro.”

O planejamento tendo em vista orientar as ações para a consecução das metas do Ministério da Aeronáutica, no período de 1980 a 1985, abrange 4 Planos Básicos a saber:

- Plano de preparo da Força Aérea Brasileira;
- Plano de Pesquisa e Desenvolvimento;

- Plano de Desenvolvimento do Sistema de Proteção ao Voo;
- Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil.

"A filosofia adotada pelo Ministério da Aeronáutica, reunindo num só Ministério todas as atividades que compõem o Poder Aeroespacial é uma solução sábia, comprovada pela experiência e enaltecida, inclusive, por nações estrangeiras, que lamentam terem avançado demais para adotarem uma solução integrada semelhante à nossa."

A Força Aérea Brasileira tem seis tarefas fundamentais a realizar:

- Operações Aéreas Estratégicas;
- Operações Aéreas Táticas;
- Operações de Defesa Aérea;
- Operações de Transporte Aéreo;
- Comando e Controle das Operações Aéreas;
- Apoio das Operações Aéreas.

Os sistemas de Comando e Controle, para as operações aéreas, devem proporcionar ao Comando comunicações garantidas, eficientes, rápidas, que não possam ser interrompidas com facilidade e que sobrevivam dentro das condições da guerra; os referidos sistemas devem dispor de uma rede adequada de informações, de alarme aéreo e de processamento de dados.

Para um bom desempenho das operações aéreas, é necessário que se tenha informações sobre o estado da atmosfera e do espaço solar de onde podem vir raios cósmicos que interferem nas comunicações e no funcionamento dos sistemas eletrônicos; essas informações sobre o meio ambiente aeroespacial condicionam o processo de tomada de decisões para o emprego das forças aéreas e podem influir na seleção dos sistemas a serem utilizados, assim como na seleção de objetivos, das rotas e altitudes de penetração até os objetivos e podem influir nas táticas a serem empregadas.

O reabastecimento no ar representa um apoio importante para as operações aéreas, estratégicas e táticas; ele aumenta o raio de ação dos aviões, permitindo penetrações mais profundas, maior permanência no ar e garantindo reservas de combustível suficiente para o regresso seguro a aeródromos amigos, mesmo em condições meteorológicas desfavoráveis.

Uma gama de variados e complexos equipamentos eletrônicos constitui parte integrante dos engenhos aeroespaciais: aviões pilotados e não-pilotados, mísseis, helicópteros, satélites, etc. . . ; do funcionamento adequado desses equipamentos eletrônicos depende o sucesso das operações aeroespaciais, as quais podem ser grandemente prejudicadas pelas contra-medidas eletrônicas desencadeadas pelo inimigo.

Por outro lado, para o sucesso das nossas operações, é necessário neutralizar os aparelhos de radar e outros equipamentos eletrônicos usados pelo inimigo.

O conjunto dessas medidas faz parte da guerra eletrônica, na qual os dois adversários aplicam medidas contra-eletrônicas e medidas contra-contra-eletrônicas.

Os objetivos sobre os quais se procura interferir eletronicamente são os sistemas de comunicações, os sistemas de contra-medidas eletrônicas, os radares, os rádio-faróis e outros auxílios à navegação aérea.

As medidas para proteção dos engenhos aéreos, quando no solo, são de grande importância para garantir a sua sobrevivência, no caso de ataques inimigos; além das medidas de defesa aérea, devem ser adotados a dispersão dos referidos engenhos, a sua camuflagem, o uso de falsos engenhos para iludir o atacante, os abrigos blindados ou não, as pistas de pouso alternativas e as medidas de defesa contra sabotadores e guerrilheiros.

No conjunto das tarefas da Força Aérea Brasileira, ressaltam pela sua importância as missões que ela tem que realizar sobre as extensões oceânicas do Atlântico Sul, algumas de caráter tático, outras de caráter estratégico.

De um modo geral, essas tarefas, em cooperação com a Marinha Brasileira, abrangem:

- a interdição, a neutralização, ou a destruição do Poder Naval inimigo;
- a patrulha e o esclarecimento sobre áreas oceânicas;
- as operações anti-submarino;
- a proteção das forças navais amigas e das linhas de navegação marítima.

O estudo das operações aéreas no Atlântico Sul reveste-se de especial importância para a Força Aérea Brasileira.

Poucas áreas de superfície terrestre são atualmente, tão estratégicas como o Atlântico Sul; por ele passam hoje linhas de navegação marítima de interesse vital para o Brasil e para todo o mundo ocidental.

A responsabilidade das operações aéreas no Atlântico Sul, nunca será exclusiva do Brasil; teremos que agir no Atlântico Sul ao lado de nossos aliados; mas comparando com a situação existente durante a II Guerra Mundial, vemos que o Atlântico Sul se tornou muito mais importante para o Brasil.

Na época da II Guerra Mundial, o petróleo chegava ao Brasil em navios que navegavam próximo de nossa costa, vindos dos Estados Unidos e Venezuela; hoje a maior parte do petróleo chega aos nossos portos depois de atravessar o Atlântico Sul, vindo do Oriente Médio, da Nigéria e da Líbia.

Do ponto de vista geopolítico, devemos atentar para o fato de que as linhas de navegação marítima vitais para o Brasil que na época da II Guerra Mundial, se orientavam quase que exclusivamente no sentido dos meridianos, hoje se orientam também, no sentido dos paralelos.

Ao serem estudadas as operações aéreas estratégicas, deve ser dada a devida prioridade às operações aéreas no Atlântico Sul; ao estudar essas operações, deve-se adotar uma visão ampla do problema; estudar as operações aéreas no Atlântico Sul, dando prioridade apenas à faixa litorânea, ou mesmo apenas à faixa de 200 milhas do mar continental, seria um grave erro; seria correr o risco de deixar a Força Aérea Brasileira estagnar tecnologicamente, no campo das operações aéreas sobre áreas

oceânicas de grande extensão e no campo da guerra anti-submarino; seria condenar a Força Aérea Brasileira a mais uma vez, tornar-se demasiadamente caudatária de nossos poderosos aliados; seria correr o risco de deixar a Força Aérea Brasileira ausente em áreas de importância estratégica para o Brasil.

O principal instrumento para a aplicação do Poder Aeroespacial Brasileiro, no Atlântico Sul, é uma aviação de patrulha de longo raio de ação, dotada de aviões equipados com os recursos tecnológicos mais modernos e com um poder ofensivo adequado.

O Brasil está situado estrategicamente no Atlântico Sul, com um litoral que se estende por 7.400 quilômetros. Com sua posição favorável, o Brasil terá que exercer influência no Atlântico Sul, através do seu Poder Marítimo e do seu Poder Aeroespacial. Disso dependerá a segurança do seu próprio território e a defesa dos seus interesses econômicos e políticos.

As principais rotas marítimas do Atlântico Sul, das quais depende a economia do Brasil, podem ser assim definidas:

- a Rota Costeira, que se estende desde o Rio da Prata até Trinidad; em se tratando da importação de petróleo pelo Brasil, a Rota Costeira é a segunda por ordem de importância;
- a Rota Oceânica Européia, que atravessa o Atlântico Sul, entre o saliente do Nordeste e a área do arquipélago de Cabo Verde; essa rota é de grande importância para a exportação de produtos brasileiros e para a importação de produtos europeus;
- a Rota Oceânica Centro-Africana, entre a área Santos—Rio de Janeiro—Vitória e o Golfo de Guiné e Angola; é a terceira rota de importância, no que diz respeito à importação de petróleo pelo Brasil;
- a Rota Oceânica Sul-Africana, entre a área Santos—Rio de Janeiro—Vitória e a África do Sul; é a principal rota de importação de petróleo pelo Brasil; é importante também, para a exportação dos nossos minérios para o Japão.

A evolução da situação das antigas colônias portuguesas banhadas pelo Oceano Atlântico — Arquipélago de Cabo Verde, Guiné Bissau e Angola, resultante de sua independência e de sua tendência para regimes de esquerda apoiados pela União Soviética, introduziu fatos novos na situação estratégica do Atlântico Sul. Esses fatos afetam o Brasil e os seus aliados no mundo ocidental.

O Atlântico Sul, no passado, era dominado pelas esquadras inglesa e norte-americana, acarretando uma situação estratégica favorável para o Brasil, como aliado da Inglaterra e dos Estados Unidos na I e II Guerras Mundiais.

Mas um novo Poder Marítimo, o da União Soviética, está emergindo. Na década de 70, a União Soviética, continua se armando, muito além do que seria necessário para a defesa apenas do seu solo pátrio.

Além da penetração ideológica da União Soviética, o fato mais inquietante, indicador de sua ambição de poder mundial, é a expansão do seu Poder Marítimo,

em busca das águas temperadas e dos oceanos abertos; o Mediterrâneo e o Oceano Índico são os primeiros palcos dessa evolução dramática do Poder Marítimo Soviético; o Atlântico Sul poderá ser a próxima etapa, já agora facilitada pela possibilidade de obter bases em países africanos banhados pelo Atlântico Sul.

O Brasil terá que fazer um grande esforço para equipar adequadamente as suas Forças Armadas, em face da evolução estratégica do Atlântico Sul.

A idéia da segurança coletiva, com a formação de alianças entre países, continua sendo o fundamento da estratégia de defesa nas principais áreas estratégicas do globo.

A Política e a Estratégia Militar não podem estar separadas; é um erro grosseiro, se bem que não pouco comum, supor-se que é possível ter as relações militares dos países de uma aliança se processando num compartimento, enquanto as relações políticas se desenvolvem noutra, prevalecendo tendências diferentes em cada um dos compartimentos.

A verdadeira segurança coletiva, será conseguida não só pelo somatório do poderio militar dos países que formam uma aliança, mas, principalmente, pela integração dos objetivos políticos comuns, pela aceitação de um destino comum em determinados setores políticos, ideológicos e econômicos.

A guerra é um ato político que surge de uma situação política; a guerra, por si só, não é um fim; a vitória militar não é o principal objetivo da guerra; a guerra deve ser condicionada pelos objetivos políticos.

A verdadeira vitória tem que ser política e só pode ser obtida através de um discernimento adequado dos verdadeiros objetivos a atingir.

A estratégia da guerra tem que ser complementada pela visão esclarecida da paz que terá de segui-la.

A guerra só poderia ser encarada como um instrumento de Política Nacional quando fosse possível obter uma situação melhor para o país, na paz que se segue à guerra; as condições da guerra moderna, tornam cada vez mais problemática essa condição.

Mas um país nem sempre faz a guerra porque a deseja ou porque a admite como um instrumento ilícito da Política Nacional...

No panorama internacional não existe ainda, uma entidade super-nacional disposta de uma poderosa força internacional de paz, que constitua uma garantia de que a soberania e os direitos dos países serão respeitados.

Durante muito tempo ainda, os países terão que manter forças armadas nacionais e terão que pensar em sua Estratégia Militar, mesmo que seja apenas para se defenderem contra as nações agressoras.

A história militar do Brasil, nos mostra que a última guerra em que o Brasil teve que lutar, dentro do seu território, contra tropas estrangeiras inimigas, já está recuada no tempo mais de cem anos; nos últimos cem anos, nenhuma força brasilei-

ra se empenhou, em batalha, com forças dos nossos numerosos países vizinhos, o que é um fato notável, digno de maior apreciação.

E, no entanto, nos últimos cinquenta anos, forças armadas brasileiras participaram, fora de nosso território, de duas grandes guerras. A Primeira e a Segunda Guerra Mundiais, principalmente desta última; soldados, aviadores e marinheiros foram enviados para lutar em terras distantes de mais de 10.000 quilômetros do nosso país.

Há vinte e oito anos atrás, o Brasil, como país membro da Organização das Nações Unidas, foi solicitado a participar de uma guerra travada na Coreia, na região antípoda do globo terrestre em relação a nós, região distante 20.000 quilômetros das terras brasileiras; o Brasil, acertadamente, recusou essa participação num conflito tão distante.

A grande realidade da história militar do Brasil é que, nos últimos 109 anos, o Brasil só tem se empenhado em guerras externas ao continente americano; isto corresponde a um futuro incerto, cheio de perigos, dos pontos de vista político e militar.

O que será que o destino nos reserva, como próximo capítulo da História Militar do Brasil?

Uma força aérea adestrada, moderna, permanentemente pronta para iniciar operações e contando com o necessário apoio logístico, é indispensável para a segurança da Nação.

Em alguns casos, a guerra é ganha ou perdida no tempo de paz, antes de serem desencadeadas as operações militares; isto é, em alguns casos a sorte já está lançada a favor do país que soube mobilizar os seus recursos e soube organizar, adestrar e equipar Forças Armadas capazes de apoiar o país em sua Política Nacional, fazendo com que ele seja respeitado sem ter que apelar para a guerra, dissuadindo os adversários potenciais.

Não ser arrastado a uma guerra nem sempre é possível para uma nação que não disponha de Forças Armadas adequadas para apoiá-la nas suas relações com as demais nações; dentre as Forças Armadas, a importância do Poder Aeroespacial torna-se cada vez maior.

Ao mesmo tempo que se deve organizar e manter Forças Armadas eficientes e adequadas, deve-se desenvolver para o país uma Estratégia Nacional esclarecida, assentada em bases sólidas e com uma compreensão nítida dos fatores, presentes e futuros que influenciam a vida do país, isoladamente e na comunidade das demais nações.

Para finalizar, desejamos citar as palavras do grande aviador Charles Lindbergh, que disse:

“Estamos vivendo num mundo menor e mais inseguro, pelo advento do Poder Aeroespacial; estamos mais vulneráveis em relação aos nossos inimigos e mais acessíveis em relação aos nossos amigos.

A sobrevivência a curto prazo pode depender dos detentores das armas de destruição em massa, mas a sobrevivência a longo prazo, dependerá, exclusivamente, do espírito do homem; a sobrevivência do homem e da civilização tem que nortear a ação dos governos e dos detentores do poder mundial".

— Conferência pronunciada no "I SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE POLÍTICA INTERNACIONAL E ESTRATÉGIA" (São Paulo — 13 a 17 Nov. 1979)