

Aula Inaugural na ECEMAR **Cursos de 1987**

A Evolução do Ministério da Aeronáutica

Ten Brig do Ar Rodolfo Becker Reifschneider

10 de Março de 1987



Desejo, inicialmente, assinalar o estímulo das honrosas presenças dos Exmos Srs

Ten Brig JOÃO SOARES NUNES,
Diretor do Departamento de Ensino;

Maj Brig MAX ALVIM, Comandante
da Universidade do Ar;

Ao agradecer as imerecidas palavras com que fui apresentado aos Senhores pelo Brig WILSON FREITAS DO VALLE, Comandante desta Escola e meu prezado companheiro, quero consignar que, dificilmente, poderá o Brig VALLE aquilatar o quanto de prazer e satisfação trouxe para o meu íntimo o honroso convite que me fez, na noite de 16 de fevereiro, para ministrar a aula inaugural dos cursos da ECEMAR, no corrente ano.

A distinguida presença de estagiários das Forças Aéreas da Argentina, do Chile, do Panamá, do Paraguai, do Peru, de Portugal e da Venezuela, indicaram como sendo a evolução do Ministério da Aeronáutica o tema que melhor caberia nesta ocasião.

Ao mesmo tempo, pareceu-me que transformar a aula inaugural em uma palestra de um companheiro mais velho, levar-me-ia aos idos da década de 50, quando tive a ventura de integrar o Quadro de Instrutores desta casa.

Atualmente, a ECEMAR ministra o curso de Política e Estratégia Aeroespaciais — CPEA — destinado à preparação do Oficial-General, capacitando-o ao assessoramento para a formulação da Política Aeroespacial, bem como para a condução da estratégia de consecução dos objetivos fixados, objetivos esses convergen-

tes e coerentes com as políticas governamental e nacional, e os cursos de Estado-Maior e Superior de Comando – CEM/CSC – realizados simultaneamente, que objetivam capacitar os Oficiais Superiores dos diversos Quadros para o desempenho de todas as funções e cargos até o posto de Coronel.

Da destinação dos cursos, sobressai a do preparo do futuro Comandante, responsável pelas decisões em seus diversos níveis, permanentemente dotado de autoridade para tal, entendida a autoridade, nas Forças Armadas, como a imposição e aceitação de sacrifício oferecido à sobrevivência nacional.

Diz THOMAS MOLNAR, em seu livro “A autoridade e seus inimigos”: como a criança na família, o estudante na escola, o crente na igreja, o trabalhador na fábrica, o jovem artista no ateliê do mestre, o soldado quer estar subordinado à disciplina. Nós todos sabemos, ainda que esteja fora de moda confessá-lo, que a criança prefere ouvir o que deve fazer na escola, do que ficar entregue à própria cabeça; que o crente não quer inventar suas próprias formas de adoração; que o artista talentoso tem consciência de que seguir sua simples inspiração, sem a técnica penosamente adquirida, o conduziria a um amadorismo desvalorizador. Sabemos, também, que o soldado não é um pesquisador, tanto quanto não é oprimido por uma, digamos, imagem paterna, quando aceita ser dirigido pelas mais severas ordens e é preparado para obedecer sem discussão.

A autoridade nas Forças Armadas é, pois, composta, como toda autoridade, de uma parte racional e outra simbólico-criativa, ambas essenciais para a integração do elemento no grupo.

Disciplina, sacrifício e solidariedade não são simples atitudes externas, precisam da correspondente lealdade. Um exército, por exemplo, não pode ser pacifista, conquanto dê valor à paz, ele não pode adotar o princípio da paz a qualquer preço, sem deixar de ser um exército. A autoridade judiciária não pode ne-

gar a necessidade da punição. Nem a escola a do ensino.

Definido o que entendemos por autoridade nas Forças Armadas, e dispondo o Comandante dessa autoridade, certamente o conhecimento do passado irá facilitar a ação no presente e as decisões futuras a serem tomadas pelos senhores, quando comandantes, o que objetivou, ainda mais, o tema a desenvolver nesta palestra.

Pensadores políticos do passado, recomendavam o emprego do poder de maneira integrada; o mestre VON CLAUZEWITZ, certamente o maior filósofo da guerra, argumentava como sendo a integração do poder fundamental para a vitória. E na guerra, o objetivo a atingir é um único – a vitória.

A extensão territorial do nosso Brasil – um país pobre e que precisava se desenvolver, e a situação mundial – às voltas com o início de uma grande guerra, motivaram estudos visando à unificação de seus elementos aéreos, existentes há mais de duas décadas, porém disseminados na Aviação Militar do Exército, na Aviação Naval da Marinha e na Aviação Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas. Desses estudos resultou a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941.

Sem dúvida alguma, foi uma perfeita visão dos chefes militares e políticos, de então, da necessidade de um poder Aeroespacial uno e indivisível.

O termo poder aéreo foi utilizado pela primeira vez por GIULIO DOUHET, como sendo a capacidade de estender o fogo de artilharia, além da faculdade de ver o que era vedado às tropas terrestres.

Este conceito foi, em pouco tempo, modificado e após o impacto da ciência e da tecnologia e da adoção de princípios de guerra total, pode ser considerado como “a expressão integrada dos meios aeroespaciais de toda ordem de que dispõe a Nação, acionados pela vontade da comunidade nacional para conquistar e manter, interna e externamente, os objetivos nacionais.

Como tal, o poder aeroespacial é a ex-

pressão integrada dos meios aeroespaciais de toda ordem, ou seja, é uno e indivisível.

Tive o privilégio e a ventura de testemunhar, como Cadete da Escola Militar de Realengo, a criação de nossa Força Aérea; a esses privilégio e ventura acrescentei, pela arma que escolhi, a honra de ser participante, como um de seus membros, dessa mesma incipiente Força Aérea, onde labutei por mais de 40 anos em seu serviço ativo, motivo de orgulho pessoal.

A recém-nascida Aeronáutica dava seus primeiros passos em plena II Guerra Mundial.

À instrução e ao adestramento de seu pessoal, nos diversos tipos de emprego da aviação, somava-se a tarefa de integração nacional, a cargo do Correio Aéreo Nacional, com suas ramificações para o exterior, e o preparo de um grupo de caça destinado a operar nos céus da Europa, bem como a implantação de uma infraestrutura aeroportuária e do controle do espaço aéreo que atendesse, também, a aviação nacional e internacional.

Esta a gigantesca tarefa confiada ao novo Ministério.

No decorrer dos primeiros anos, presenciei verdadeiras e marcantes mutações acercarem-se céleres de nossa Força, modificando o processo natural de transformação das organizações.

No mundo contemporâneo, isto é perfeitamente compreensível porque, jamais, em tão curto período histórico o homem se depa-rou com tamanho processo evolutivo.

É oportuno lembrar que, em menos de 70 anos, o homem saiu do seu primeiro vôo em mais pesado que o ar, realizado por Santos Dumont, para a conquista da lua!

Como decorrência imediata, o sistema de formação do combatente, na Força Aérea, teve que se adaptar a parâmetros diversos daqueles até então seguidos pelas demais Forças. Ao combatente da Força Aérea se dava a responsabilidade da decisão ainda como aluno na Escola de Formação, decisão essa que poderia implicar no risco de vida para outros e na perda

de material extremamente valioso, de difícil aquisição, sofisticada manutenção e sempre em menor quantidade do que a necessária para o cumprimento da missão. Tanta responsabilidade era atribuída a jovens com cerca de 20 anos ou menos, quando nas outras Forças talvez o mesmo vulto de responsabilidade na decisão, só existia a partir do posto de Capitão.

O empirismo dominava os métodos de instrução, gerando uma fase da perplexidade a qual seguiu-se a do acompanhamento efetivo; o Ministério da Aeronáutica tratou de preparar seus homens para os impactos da evolução científica e tecnológica. Ao mesmo tempo, fruto da experiência obtida até então, elaboraram-se os primeiros manuais de emprego e dedicou-se uma atenção especial à confecção das TOLE (Tabelas de Organização, Lotação e Equipamento) onde cada tipo de unidade aérea era dissecada em sua constituição, tanto na parte estrutural como em pessoal e material.

Visava-se, assim, minimizar comportamentos irrealis, onde se procura chegar a soluções paliativas, ao invés de nos dedicarmos à meditação de fatos que conosco convivem, como o das dificuldades de toda ordem e grandezza.

A necessidade do preparo de seus homens para atender a evolução científica e tecnológica, fez com que ao gigantismo das tarefas da Aeronáutica — instrução, adestramento, manutenção do CAN e desenvolvimento do apoio de infra-estrutura e de controle do espaço aéreo — fosse acrescentada mais a do acompanhamento da técnica empregada nos meios aéreos, em termos nacionais.

Criou-se o hoje Centro Técnico Aeroespacial, onde despontou, de início, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, graças à qualidade dos engenheiros das diversas especialidades, lá formados. Contribuía a Aeronáutica, de forma decisiva, para a elevação do nível de ensino superior, ao mesmo tempo que facilitava o desenvolvimento empresarial do país, já que poucos desses engenheiros permaneciam vinculados à própria Aeronáutica.

Fácil é administrar com amplos recursos materiais e pessoais, qualitativa e quantitativamente adequados.

Desafio à inteligência é gerenciar com meios parcos!

E foi este desafio que sempre acompanhou a Aeronáutica ao distribuir – de acordo com as necessidades – recursos no preparo da Força, na pesquisa e desenvolvimento, na proteção ao vôo e na aviação civil.

Consolidamos posições e nos colocamos na vanguarda das Forças Singulares, quando concentramos nossos esforços para procurar resolver os problemas com material nacional, oferecendo-os, ainda, no mercado internacional a preço competitivo e com total confiabilidade.

Hoje, o Ministério da Aeronáutica vê, com orgulho, o progresso alcançado como, por exemplo, através dos produtos da EMBRAER, entre os quais se destaca o T-27, Tucano, aeronave totalmente projetada para instrução, sem perder de vista a possibilidade de emprego, sob certas condições.

Ao Tucano segue-se o AMX, plataforma de emprego bélico ponderável, onde Brasil e Itália somaram esforços e interesses e que abre novos horizontes para a Indústria Aeronáutica Nacional.

Senhores, para aqui chegarmos, passamos por turbulências de toda ordem e tivemos que voar em diversos níveis, algumas vezes em áreas sem controle; mas sempre dando ênfase a que a Aeronáutica é um caminho, onde o Brasil é a meta.

Foi assim que, face ao importante papel que a aviação desempenhou no teatro de operações do oceano pacífico, a doutrina de emprego de meios aéreos adotada pelo Brasil foi alvo de calorosas discussões e debates durante vários anos, após o término da II Guerra Mundial.

A Marinha pleiteava, então, uma revisão na doutrina e na legislação em vigor, de modo a possuir, novamente, sua Aviação Naval, extinta em 1941.

Terminados os estudos na EMFA, não se apresentaram mudanças significativas, quer na doutrina, quer na legislação.

Em fins de 1956, com a aquisição do Navio-Aeródromo Minas Gerais, teve a FAB que providenciar uma Unidade Aérea que forneceria os meios aéreos ao N Ae, o que determinou a criação, a 06 de fevereiro de 1957, do 1.º Grupo de Aviação Embarcada.

Nos termos do “acordo de Fernando de Noronha”, a unidade viria a ser dotada de 52 F-1 “Tracker” e de H 55-1 “Seabat”, na FAB, P-16 e H-34 respectivamente, o que ocorreu durante os anos de 1960 e 1961, quando os efetivos foram preenchidos com o pessoal mínimo necessário a operar as aeronaves.

Mais uma tarefa somava-se a tantas que a Aeronáutica vinha dando cabal cumprimento – a de operar uma Unidade Aérea da FAB, em Navio-Aeródromo, algo completamente novo e inusitado, já que realizado em Key West, nos Estados Unidos.

Lá foram executados 1 080 pousos e decolagens de bordo do Porta-Aviões “Antietam”, da U.S. NAVY, além de levado a efeito o aprendizado nos novos equipamentos e o adestramento de toda técnica anti-submarino, com os devidos exercícios em missões táticas, acrescido do metucioso e delicado problema de recebimento de material, incluindo os próprios aviões e helicópteros.

Tenho certo que, depois da organização do Grupo de Caça e seu emprego na Europa – o que é uma página de afirmação e de glória para a Força Aérea Brasileira – foi o trabalho elaborado pelo 1.º GAE o de maior reafirmação da qualidade dos componentes da nossa Força. São esses dois grupos, exemplares em suas ações e motivadores de comportamento seguido pelas mais diversas Unidades Aéreas espalhadas neste nosso país continental.

Apesar disso, no início de 1965, o 1.º GAE iniciou a entrega de seus helicópteros H-34 à Marinha, em cumprimento às determinações do Decreto de 26 de janeiro de 1965, sobre o assunto.

Era o exercício da autoridade, de que já tratamos, na decisão tomada e escorada na disciplina e no sacrifício dos homens que integram as Forças Armadas Brasileiras.

Inaugurava-se, desta maneira, uma nova era para a FAB e a Marinha, iniciada em 22 de junho de 1965, com o primeiro pouso a bordo do Minas, mantida a aprimorada, cada vez mais, ao longo de mais de duas décadas.

Em paralelo, o crescimento nacional, sob todos os aspectos, determinava a intensificação do tráfego aéreo e exigia maior eficácia dos meios de controle.

Tais fatos implicaram na criação do sistema integrado de defesa aérea e controle de tráfego aéreo, e a conseqüente ativação do CINDACTA-1, seguindo-se, logo após, a do CINDACTA-2, tarefas permanentes que absorveram grande número de pessoal altamente qualificado além de recursos de toda ordem para implantação dos equipamentos nos sítios predefinidos.

Como decorrência do somatório de tarefas, a Aeronáutica, em suas sucessivas reestruturações, sentiu a necessidade de ter empresas a si vinculadas, o que deu ao Ministério da Aeronáutica uma singularidade, se comparado aos outros dois Ministérios Militares.

Ao longo dos anos, foram criadas a CELMA (Companhia Eletromecânica, sediada em Petrópolis); a EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A, de São José dos Campos); a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, de Brasília); a TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S/A, do Rio); e a ARSA (Aeroportos do Rio de Janeiro S/A), esta em vias de integração à INFRAERO.

Em todas elas está presente o homem da Aeronáutica, o que dá ao nosso Ministério uma conotação ímpar quanto ao crescimento de seus quadros, influenciando diretamente na Lei de Fixação de Forças, pois ao crescimento vegetativo da Força Aérea — assim considerado aquele de mesmas implicações nas demais Forças Armadas — há que somar, na Aeronáutica, o do desenvolvimento nacional com suas reper-

cussões na Infra-Estrutura Aeroportuária e os conseqüentes meios de supervisão, controle e orientação do tráfego aéreo, sob todos os aspectos.

Chegamos aos dias de hoje sentindo que os problemas têm que ser equacionados diretamente; não podemos resolvê-los de forma imediatista; raciocínios unilaterais não devem ser aplicados, porque cada vez mais iríamos nos deparar com distorções cumulativas.

Por tudo isso, o local propício e aprimorador é aqui — a Escola, a ECEMAR, que conta, a partir de agora, com uma plêiade altamente selecionada e capaz: os estagiários dos cursos de 1987.

Meus senhores:

Antes de encerrar esta palestra, certo de que os que me ouvem preparam-se para o exercício do comando, em seus diversos escalões, trago à meditação do auditório trecho do livro já citado, “A Autoridade e seus Inimigos”:

Nas Forças Armadas da Holanda, França e Itália, as publicações comunistas são legalmente toleradas e não são castigados os soldados que participam de comícios esquerdistas. Esta propaganda não é apenas marxista, ela visa destruir a coesão das Forças Armadas, às quais é dirigida.

O tema central é que “Capitalismo é para a Guerra, Socialismo para a Paz”. Eles chamam atenção para os abusos nos quartéis e na vida de fora, incutindo que esses abusos provêm da nefasta estrutura da sociedade burguesa. Em vários países ocidentais, inclusive nos Estados Unidos, fala-se cada vez mais em sindicalização das Forças Armadas. Essa idéia é tão destrutiva para o militar como a ideologia pacifista.

Como diz o senador John Tower:

“Imaginemos um exército em que os soldados alistados deixam de cumprir as ordens dos Oficiais-Superiores até que sejam esclarecidos por um funcionário ou concordem com isso em comício sindical!”

Meus companheiros de profissão.

O momento é de profunda meditação porque a Força Aérea tem investido, substan-

cialmente, para tê-los capacitados e não para uma mera diplomação ao final do curso.

Tudo aquilo que os senhores possuem se deve, em muito, a nossa Força; e a ela cabe retribuir, com esforço e dedicação.

Ao longo dos anos, na carreira profissional que abraçamos, vimos que o militar, por excelência, deve ser simples; cômico de seus deveres; despojado de vaidades; conhecedor de suas limitações; voltado para a missão do grupo a que pertence e para a consecução dos objetivos a serem alcançados, com perseverança; e que deve manter sempre viva em sua mente que nada vale tão pouco como um homem sozinho.

Os senhores devem se orgulhar de, a partir deste instante, pertencerem ao corpo dis-

cente da ECEMAR, na certeza de que o prestígio que ela mantém está diretamente ligado e será consequência do maior engajamento de seus Oficiais-Estagários.

Parodiando o pensador, diríamos que a Aeronáutica não é só passado e presente; ao lutar por ela, defendemos o nosso amanhã, não o nosso ontem.

Mantenham-se cômicos de suas responsabilidades, como o fizeram até hoje, razão de suas presenças neste fórum do saber, pois sô assim, e com tranqüilidade poderão dizer, ao final de suas carreiras:

Não passamos em vão!

Sejam felizes.



FALANDO DE JEAN MERMOZ

ANTONIO CLARET JORDÃO - Ten Cel Av R/R

Em uma dessas esplendorosas manhãs dos Afonsos, ao chegarmos à entrada do Museu Aeroespacial, quando contemplávamos uma tênue bruma tentando esconder pássaros madrugadores... eis que nos foi formulada, mais uma vez, uma já quase constante indagação:

— Por que Jean Mermoz? — Por que nos Afonsos?