

IDENTIDADE E CULTURA DE DEFESA – ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE A FORÇA AÉREA BRASILEIRA

IDENTITY AND CULTURE OF DEFENSE - SOME NOTES ABOUT THE BRAZILIAN AIR FORCE

Anderson Matos Teixeira*

Resumo: Atualmente os estudos sobre as instituições militares tem avançado cada vez mais para formular ensaios e pensamento sobre a organização e funcionamento das forças armadas. Há uma série de variáveis a serem levadas em conta, como a formação da instituição, o contexto e os aspectos da sua estruturação. Neste ensaio exploratório buscamos compreender, de modo geral, o que é cultura e a identidade de defesa e como pode ser aplicado aos estudos sobre a Força Aérea Brasileira, entendendo como se deu sua criação, a formulação de seu pensamento ao longo do tempo, o modelo de força e como isto pode ser observado em termos materiais. Além, como a cultura da força pode impactar no processo de integração regional, conforme o caso apresentado. Baseia-se em um estudo qualitativo, levando em conta aspectos doutrinários da FAB e os meios que emprega. Ainda, o foco está nos modelos empregados em instrução primária na formação inicial dos pilotos militares.

Palavras-Chave: Cultura de Defesa; identidade de defesa; pensamento da FAB; treinador primário; UNASUL-1.

Abstract: Studies of military institutions have been increasingly advanced to formulate essays and thinking about the organization and functioning of the military. There are a number of variables to be taken into account, such as the formation of the institution, the context and aspects of its structuring. In this exploratory essay we seek to understand, in a general way, what is culture and the identity of defense and how it can be applied to studies about the Brazilian Air Force, understanding how its creation occurred, the formulation of its thought over time, Model of force and how this can be observed in material terms. In addition, how the culture of force can impact the regional integration process, as the case presented. It is based on a qualitative study, taking into account doctrinal aspects of the FAB and the means that it employs. Still, the focus is on the models employed in primary education in the initial training of military pilots.

Keywords: Defense Culture; Identity of defense; FAB thinking; Primary trainer; UNASUL-1.

Introdução

As Forças Armadas podem ser estudadas de uma maneira diferente, não mais apenas como agentes da guerra, mas como instituição com um papel social e político.

* Doutor em Ciência Política pela UFRGS; diplomado pela ESG; Mestre em História pela UPF. E-mail: amatosteixeira@gmail.com

Charles Tilly (1996) afirma que a guerra aparece como um dos mecanismos que será o motor do Estado e este surge para a guerra. Weber as classifica como instituições a serviço da violência legítima do Estado, onde possuem autoridade reguladora e coatora. Samuel Huntington, em sua obra sobre as relações militares e a sociedade civil afirma que de acordo com o nível de ameaça à segurança da nação, faz com que os militares tenham que exercer uma postura de maior ou menor influência no projeto político nacional.

As instituições militares de qualquer sociedade são moldadas por duas forças: um imperativo funcional, que se origina das ameaças à segurança da sociedade, e um imperativo societário, proveniente das forças sociais, das ideologias e das instituições dominantes dentro dessa mesma sociedade. Instituições militares que só refletem valores sociais podem ser incapazes de desempenhar com eficiência sua função específica. [...] O grau em que elas entram em conflito depende da intensidade das exigências de segurança e da natureza e força do padrão de valores da sociedade (HUNTINGTON, 1996, p.20).

O papel que as forças militares desempenham, segue dois alinhamentos, o interno, da manutenção da ordem e o externo que se refere a dar respaldo a política e a diplomacia. Tanto que Clausewitz (1996, p.27) afirma que o emprego de forças militares é a “continuação da política por outros meios”. Isto pode ser observado quando são divulgadas as modernizações das forças armadas e que são sempre vistas com maus olhos por outros países. É atribuído a Henry Kissinger, estadista estadunidense uma das citações que melhor resumem isso, “diplomacia sem o respaldo de um forte poder militar não passa de mero exercício de retórica”, ressaltando o ambiente conflituoso que Hobbes afirma em sua obra.

Assim, os militares irão desempenhar papéis de maior protagonismo político em momentos onde o Estado-nação estiver vulnerável, em relação às estruturas existentes, valores ou mesmo na atualização da política para adequá-la ao cenário global. Com o objetivo de defender a nação, muitas vezes, os militares irão protagonizar golpes e implantar modificações na forma de dirigir o Estado. Esta forma de atuação, associada à cultura estratégica do país, faz com que nações assumam um protagonismo maior nas relações regionais, gerando percepções de ameaças a interesses de outras nações e rivalidades entorno dos objetivos comuns e contraditórios (DONADIO, 2011, p.114).

Após a Segunda Guerra Mundial, o temor de uma nova guerra e da ameaça nuclear também gerou uma atmosfera bélica sobre o globo, as nações passaram a pensar e desenvolver estruturas de segurança compartilhadas que culminaram com diversos arranjos, como o caso da OTAN, União Europeia e no Conselho de Segurança da Unasul.

Este trabalho vem no sentido de elucidar algumas questões referentes à identidade e cultura de defesa e como pode ser aplicado aos estudos com enfoque na Força Aérea Brasileira, e como estas questões podem ser analisadas, tendo como estudo de caso a FAB e os reflexos no processo de regionalização.

Cultura e identidade de defesa - apontamentos

No artigo de 2011, Marcela Donadio traz à tona o debate sobre cultura estratégica na América do Sul e como isso reflete nos processos regionais. Suas conclusões encaminharam-se no sentido de que o Conselho de Defesa Sul-americano da UNASUL teria um caminho a estruturar visando reduzir as diferentes visões entre os protagonistas da região. Atualmente ocorre um esvaziamento dos processos de estrutura regional, retomando o antagonismo existente entre as nações polarizadoras da região.

Cada nação possui um modelo de pensamento que influencia a condução das suas instituições, da mesma forma, cada instituição possui um modelo de estrutura que reflete, não só os aspectos que vêm das estruturas superiores como da formação do Estado Nacional, refletindo também o momento em que são criadas.

Podemos entender cultura de defesa como:

[...] a "system of symbols" comprises two parts: the first consists of basic assumptions about the orderliness of the strategic environment, that is, about the role of war in human affairs (whether it is inevitable or an aberration), about the nature of the adversary and the threat it poses (zero-sum or variable sum), and about the efficacy of the use of force (about the ability to control outcomes and to eliminate threats, and the conditions under which applied force is useful) (JOHNSTON, 1995, p.46).

Como aponta Donadio (2011, p.114), a cultura de defesa, ou a estratégica, pode ser entendida a partir das relações construídas entre as experiências de emprego da força no ambiente internacional, legitimando interesses e definindo sócios e adversários. É a

percepção que cada ator possui a partir das suas experiências ou mesmo fatos anteriores, corroborando para a visualização de cenários futuros, sejam elas de ameaças ou mesmo cooperação.

Em geral, os conceitos de Defesa e Segurança apresentam certa distinção, porém, na esfera internacional, eles acabam por assumir, em termos estruturais, o mesmo significado (BALÁZS, 1985). Buzan e Hansen (2012), abordando sobre a epistemologia dos estudos de segurança, apontam que ela é baseada em três concepções: objetiva, subjetiva e discursiva. Para tanto, aqui, nos interessa compreender como se dá a relação entre a concepção objetiva e subjetiva, uma vez que é a partir delas que muitos Estados desenvolviam seus pensamentos em Defesa, a partir do processo de planejamento baseado em hipóteses. Como os autores apontam:

Wolfers (1952, p.485) sustentava que “a segurança, em um sentido objetivo, mede a ausência de ameaças a valores adquiridos; em um sentido subjetivo, a ausência do medo de que tais valores sejam atacados”. Jamais era possível, de acordo com Wolfers, medir a segurança “objetivamente”, na medida que avaliações subjetivas desempenhavam um papel inevitável nas estimativas dos Estados. [...] Abordagens subjetivas de segurança enfatizam a importância da história e das normas, das psicologias do medo e das percepções (errôneas), além dos contextos relacionais (amigo, rivais, neutros, inimigos) dentro dos quais as ameaças são enquadradas. [...] Essas abordagens defendem que, no mínimo, o tradicional enfoque nas capacidades materiais militares deveria ser complementado com fatores não materiais, como a cultura das forças armadas, o nível de coesão nacional [...].

Na América do Sul, cada Estado passou a atuar em uma lógica de defesa, muitas vezes conflitante com outros atores da região, e em alguns casos chegando a declarações de guerra e mesmo a incapacidade dos Estados em solucionar problemas internos, transbordando para outros Estados, como Mares (2001) aponta como uma paz armada, sem guerras declaradas atualmente, mas com níveis de violência muito altos. Logo, modelos de forças armadas foram se estruturando e resultaram em versões diferenciadas, gerando competições por poder e a busca por parcerias fora da região, como o caso da Colômbia.

As diferentes matrizes e percepções de defesa e segurança na América do Sul ao longo no período do pós-Segunda Guerra Mundial até o período atual, fazem com que a região passe por processos de diálogo mais aberto em determinados momentos para

períodos de silêncio e tensões noutros. Memórias coloniais e aspectos históricos são apenas o ponto de partida para as tensões e percepções de ameaça entre as nações sul-americanas: Espanha versus Portugal, guerras como a do Pacífico, Chaco, Paraguai, Canal de Beagle, Equador-Peru, são alguns dos conflitos que ainda são aclamados na construção das percepções de segurança na região.

Da mesma forma, a articulação de atores alienígenas, na autopromoção dos interesses, são de grande importância para o aumento no nível perceptivo de insegurança entre os membros da região, de modo a criar barreiras, muitas vezes políticas (na compreensão de defesa dos interesses dos Estados), conflitando com o debate do diálogo aberto e o constructo do paradigma da cooperação. Donadio (2011, p.111) aponta que:

Durante a última década, e especialmente nos últimos anos, a América do Sul parece ter modificado seu rumo no que se refere a segurança regional. O processo de desativação de hipóteses de conflito limítrofes e a criação de espaços de concertação e confiança já haviam marcado as diferenças notáveis no espírito confrontativo que dominara as relações internacionais sul-americanas desde as suas independências. Desde meados dos anos 80, o processo de construção de confiança coexistiu com a instauração geral de regimes democráticos e condução das relações estratégicas de defesa.

Neste sentido, a segurança (observando este conceito de forma ampliada, como debatemos anteriormente), possui uma dinâmica espacialmente recortada, principalmente com a questão das novas ameaças, fenômeno este que amplia o escopo de atuação e percepção das ameaças, como o narcoterrorismo, os crimes transfronteirissos, advindos dos processos dinâmicos da globalização, levando aos Estados, pensarem em ameaças além das questões mais tradicionais, como rivalidade e disputa por territórios entre Estados e outros. De certo modo, na percepção clássica, os Estados observavam as ameaças a partir do seu entorno, os vizinhos que poderiam afetar e atrapalhar a conquista dos seus objetivos, ou mesmo que, em um processo de modernização das forças, poderiam antagonizá-lo de certo modo, mas a componente região, já estava presente. Com as novas ameaças, o conceito de defesa passa a ser mesclado com o de segurança, a partir da questão da segurança do vizinho ser complementar a dele próprio, a partir da ideia da segurança regional, como o caso do narcotráfico e os crimes transfronteirissos.

Com a retomada dos regimes democráticos na região, o que passou a ser observado é o crescimento dos processos de confiança mútua, cujo principal instrumento deste processo são os Livros Brancos. Logo, eles sintetizam a partir de onde os países e suas estruturas de defesa começam a desenhar seus cenários de possíveis ameaças e tendências, de modo a capacitar-se para seu eventual emprego. Nem todos os países democráticos, ou de outros regimes, possuem este tipo de documento. Por exemplo, na América do Sul, o Brasil foi um dos últimos países a lançar tal tipo de documento, fazendo somente em 2012, após um longo debate. A partir das percepções, os países desenvolvem suas estruturas de defesa, logo, há uma relação entre a percepção de ameaça e o modelo de força de cada país.

Formação da identidade da FAB

A iniciativa de trazer ao Brasil a aviação partiu principalmente de ações particulares, incentivadas por aviadores estrangeiros que visitavam o país para realizar demonstrações. Em 14 de outubro de 1911 foi criado o AeroClub Brasileiro, cujos princípios não se desenvolveram pelos problemas na obtenção de material, no caso, aviões e peças de manutenção, além de mão-de-obra específica como instrutores e mecânicos (INCAER, 1988, v1, p. 376).

O Exército brasileiro, força que gerou maior influência no modelo e pensamento que estruturou a FAB no momento da sua criação, passou a desenvolver o pensamento sobre o emprego da aviação e, em 1917, enviando à França três oficiais aviadores para se aperfeiçoarem nos estudos. Logo após o envio dos oficiais, foram solicitadas as instalações do Campo dos Afonsos, até então cedidas ao AeroClub do Brasil, para o que viria a ser a Escola de Aviação Militar. Diante da declaração de guerra aos alemães durante a Primeira Guerra Mundial, o Exército buscou inspiração no exército francês e iniciou os estudos sobre a implantação de uma escola própria. Em meados de 1918 chegou ao Brasil uma missão francesa e iniciaram-se os treinamentos, sendo em 29 de janeiro de 1919, publicado o decreto que criou a Escola de Aviação Militar e inaugurada em 10 de julho daquele ano (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.73).

Diante da Missão Militar Francesa, o Exército elevou a aviação de força secundária à condição de arma, a quinta arma, no mesmo nível que a infantaria,

cavalaria, artilharia e engenharia em 13 de janeiro de 1927 (ROSA FILHO, 2007, p. 74). A Missão Francesa foi a responsável pela reestruturação e modernização do Exército brasileiro no pós Primeira Guerra Mundial, podendo ser encontradas marcas até hoje de sua presença nesta força. A Missão Francesa, na verdade, foram missões, no plural. Elas atuaram de formas distintas até culminarem com a uma missão única em 1921. A Missão Militar Francesa de Aviação foi encerrada em outubro de 1924, sendo que o restante da Missão foi concluída em 1940.

Desde a Proclamação da República, em 1889, o Exército brasileiro já vinha implementando medidas para a modernização da força, mas como a conjuntura internacional mudava constantemente, agregando cada vez mais tecnologia a ela, a defasagem em relação a outros exércitos foi se perpetuando até que, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, surgisse a necessidade eminente da reformulação de toda a estrutura que era o Exército brasileiro, como que por encanto, como afirma Santos (1991, p.96).

A ideia de reformulação e reestruturação do Exército gerou vários debates, tais como se era melhor o envio de oficiais para estagiarem em outros países ou a contratação de missões estrangeiras. Este debate é observado na relutância do ministro da Guerra em ver a criação de vínculos entre o Brasil e uma potência europeia (MCCANN, 2007, p.255), além de entregar a gerência do Exército à outra nação.

A primeira missão a vir da França foi a de Aviação. Contratada em 10 de outubro de 1918, a princípio por dois anos, o Governo da França deveria enviar “três oficiais aviadores, três monitores de aviões e três mecânicos de motores” (ROSA FILHO, 2007, p.16), para a criação do que viria a ser a Escola de Aviação Militar. Além disso, na ocasião foram adquiridos 30 aviões, em sua maioria modelos franceses.

Dentre os objetivos da missão de aviação estavam, de acordo com a transcrição do contrato feita por Rosa Filho (2007, p.32) que:

Art. 1º [...] Esta Missão é incumbida de desenvolver e organizar os serviços de aviação militar do Exército Brasileiro. Ela ficará à disposição de seu governo por um período de dois anos, a contar do dia em que partir da França.

Art. 2º A Missão será encarregada de criar, em primeiro lugar, as escolas de aviação necessárias à instrução de pilotos, mecânicos e observadores.

Após, organizará os serviços aeronáuticos do Exército Brasileiro, de acordo com os métodos em vigor no Exército Francês.

De fato, uma das primeiras medidas tomadas no ano de 1919 foi a criação da Escola de Aviação Militar, na antiga sede – na verdade, requisitada, uma vez que o espaço era cedido ao AeroClub do Brasil – da Escola Brasileira de Aviação. Criada pelo decreto nº 13.451, de 29 de janeiro de 1919, e inaugurada em 10 de julho de 1919, teve nomeados, por decreto presidencial, o Tenente Coronel Estanislau Vieira Pamplona como comandante da Escola, além dos capitães Verdier, Lafay, Alzir Mendes e os primeiro-tenentes Bento Ribeiro e Aroldo Leitão, como instrutores da Escola. (INCAER, 1988, v1, p.450).

Os jovens oficiais moldados pela Missão Francesa passaram a questionar a estrutura do Exército Brasileiro, onde eles achavam que eram mais preparados que seus comandantes, por terem sido treinados aos moldes europeus. Em alguns casos, duas vezes mais preparados que seus superiores, pois fizeram parte da Missão Indígena, onde foram enviados a Alemanha para estagiar no período anterior a Primeira Guerra Mundial. Além deste fator, a própria presença da Missão gerou tensões, pois parte dos cadetes não admitia que oficiais estrangeiros fossem seus instrutores (MCCANN, 2007, p.338). Parte destas tensões extrapolaram os muros dos quartéis e ficaram conhecidos como Movimento Tenentista.

Outro aspecto da Missão que causou tensão foi a presença de oficiais franceses na estrutura do Exército. Isso visava a melhoria das condições gerais daquela força. Para isso, focaram principalmente no ensino (reformularam as escolas e criaram outras), doutrina (buscando aproximá-la da Francesa) e operacional (ao reformularem o Estado-Maior e os métodos de planejamento). Ao aproximar o pensamento brasileiro do francês, a Missão passou a ser a vitrine do mundo, tanto como fonte de informações, como fonte de equipamentos. Logo, a Missão passou a defender a indústria militar francesa, inserindo seus produtos como blindados, armamentos, canhões e aeronaves (DOMINGOS NETO, 2007, p.229; MCCANN, 2007, p.323).

A partir da década de 1930, o papel da Missão Francesa e sua continuidade passaram a ser debatidos, no que tange a aviação. As aeronaves que os franceses empurravam, já não eram mais vistas pelos pilotos brasileiros como no estado-da-arte. Em 1932, logo após o conflito com o Estado de São Paulo, o Exército veio a adquirir

aviões norte-americanos, catorze caças F4B-4 da *Boeing* (BOEING, s/d, p.1). A partir de 1930, é cada vez maior o número de aeronaves de origem norte-americana na aviação do Exército.

Neste mesmo período, já é observado pela oficialidade aeronauta, que a Doutrina de Emprego francesa não era condizente com a realidade brasileira. Um ponto de debate é o papel da aviação na guerra. No pensamento francês, como Santos (1989, p. 153) afirma, a Missão desenvolveu somente o aspecto técnico de instrução e operacionalmente tático, onde aquela doutrina “tem por objetivo os princípios que regem as marchas, o estacionamento e o combate das armas terrestres combinadas”, generalizando o emprego das diversas armas do exército. Lembrando que a aviação havia sido elevada a arma em 1927.

Para ilustrar melhor, Santos discorre que oficiais franceses exerciam a função de Direção Técnica da Escola além de serem os responsáveis pelas disciplinas de “pilotagem, tática geral e aérea, navegação aérea, técnica de aviação, tiro e bombardeio e conhecimentos técnicos e mecânica” (SANTOS, 1991, p.105). Sobre a doutrina, os voos eram restritos aos limites do Campo dos Afonsos (SANTOS, 1991, p.105), demonstrando que o emprego dos aviões era somente em apoio às atividades do Exército, mantendo a característica de força tática. Isso não era condizente com a condição brasileira, já que o avião era um elemento integrador e o Brasil era um país a ser desbravado. Este legado de força tática que a aviação possuía, passou para a Força Aérea Brasileira quando foi criada em 1941, devido à grande influência que a aviação do Exército exerceu na sua estrutura.

Num período mais próximo ao do nosso objeto de estudos, em 1932, após a Revolução de 1932, o Exército brasileiro comprou dos Estados Unidos 14 aeronaves de caça, iniciando assim uma quebra da influência material francesa na aviação daquela força. A Missão Francesa que atuava na modernização do Exército perdeu um pouco seu foco, que era a atualização do Exército brasileiro e a consultoria sobre o melhor equipamento para ela, e passou a ser a porta de entrada de material francês, mesmo de materiais obsoletos ou de qualidade inferior ao de outras nações. O declínio da Missão Francesa se deu, principalmente, pela percepção da oficialidade da aviação do Exército de que o pensamento, no caso, a doutrina francesa, não era compatível com a realidade brasileira e nem os materiais (aviões) refletiam o que havia de melhor em qualidade e

tecnologia. A atração e o entusiasmo que o Exército teve na década de 1920 com a presença da Missão Francesa, no decênio seguinte foi contrastada por uma sucessão de movimentos de oposição. Isto pode ser observado pelo crescente número de aeronaves de origem norte-americana e pelas missões do Correio Aéreo Militar.

Além, durante os debates pela criação do Ministério da Aeronáutica, e do interesse do Exército brasileiro em assumir o comando da nova pasta, uma ação que veio a respaldar ainda mais tal atitude, em 1935, foi a criação nos Estados Unidos do GHQ Air Force (Quartel-General da Força Aérea), subordinando todas as unidades do *USArmy Air Corps* (INCAER, 1991, v3, p. 53). Por mais que a aviação da *USNavy* não estivesse sob sua tutela, e tendo um emprego diferenciado dela, a unificação das aviações do Exército norte-americano foi o responsável pela centralização das operações e a unificação dos procedimentos e operações por aquela força. Isso indica, pelo envio de pessoal do Exército brasileiro para estagiar nas escolas daquele exército, que muitos tiveram inspiração nesta forma de comando e quiseram replicar aqui no Brasil.

A aproximação dos Estados Unidos com a América Latina, e mais precisamente, com o Brasil, deu-se pela questão estratégica. Os norte-americanos almejavam uma posição de líder global, que já vinha sendo construída desde o século XIX. A obra de Mahan em consonância com o Destino Manifesto e a Doutrina Monroe, caminham neste sentido, para se construir esta posição. Para se ter um status de potência global, era necessário o apoio e a presença de maneira que seus meios pudessem ter um alcance global. Durante a Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos estavam se inserindo na Comunidade Internacional como uma potência emergente, sendo satélite do Concerto Europeu. Quando eclode a Segunda Guerra Mundial, após um período de declínio da presença europeia, mais pelas condições econômicas que estavam ainda fragilizadas, os Estados Unidos passaram a ser a potência global, ocupando a posição que antes era da Inglaterra.

Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, fundiram-se as aviações da Marinha e do Exército, junto com seus bens, tal como aviões, propriedades e pessoal. Além de que, este novo ministério seria responsável também por controlar as atividades aéreas civis. Quando foi criado o Ministério da Aeronáutica o que se buscou foi romper com o antigo pensamento e *modus operandi* que a Missão Francesa nos impôs. O maior

problema é que esta ruptura de paradigma veio em meio a uma crise internacional, a Segunda Guerra Mundial. Com o alinhamento junto aos norte-americanos, a introdução do modelo de emprego e pensamento deles foi inevitável. Mas já começou a se pensar num modelo de pensamento sobre Poder Aéreo próprio, de modo que melhor atendesse aos interesses nacionais.

Os norte-americanos possuíam dois modelos de emprego de aviação, o do USAAF e do USNAVY, lembrando que não possuíam força aérea ainda. O modelo USNAVY é mais voltado para apoio às operações navais e de defesa costeira, empregado tanto pela marinha quanto pelos fuzileiros navais daquele país, tal como a FAB operava entre 1941 e 1945 na defesa e proteção das águas territoriais e na segurança dos comboios na guerra. Já o modelo USAAF foi o que a FAB absorveu, sendo ele o responsável pelas diretrizes e ações das Forças Aéreas Aliadas. Este modelo segue os preceitos de Mitchell sobre o emprego do Poder Aéreo, estando condicionada a proteção do território, bombardeios a longa distância e exclusão do espaço aéreo.

Na tabela (1) abaixo é possível observar que a FAB, ao longo da década de 1940 seguiu o modelo USAAF, até por que ele apresenta uma similaridade física da origem – ambos os países são continentais, o que explica também a causa da não aceitação ao modelo francês, que vem de outro contexto. Além, o modelo USAAF foi sendo adequado a realidade tanto econômica quanto militar, uma vez que não seguimos um modelo de projeção militar estratégica, mas incorporamos um modelo tático, e ainda adaptando-o.

A partir da segunda metade da década de 1930, os Estados Unidos reestruturaram suas defesas focando principalmente na nova forma de emprego da aviação. Para isso renovou sua frota e buscou elevar sua capacidade e quantidade de meios. Conn e Fairchild (2000, p. 25) afirmam que o próprio presidente Roosevelt, ao se dar conta que o poderio aéreo nazista era de maior grandeza que o norte-americano, determinou um levantamento da capacidade da cadeia de indústrias aeronáuticas e, em 1938, promulgou uma política para a produção de dez mil aeronaves de combate e a capacidade para produzir mais dez mil por ano, uma vez que a defesa estadunidense “era mais fraca em aviões”.

Tabela 1-Comparação entre as doutrinas de 1930 até 1948

Revista Semina V. 15, N.º 2, 2016 – ISSN 1677-1001
Artigo Recebido em 05/09/2016 - Aprovado em 30/10/2016

	Francesa- MMFⁱ	USAAF-Mitchellⁱⁱ	USNavyⁱⁱⁱ	FAB^{iv}
Principal característica	Defensiva	Ofensiva	Ofensiva	Intermediária-desenvolve além da defensiva, mas não se aprofunda na ofensiva
Alcance	Limitado, próximo a linha de combate	Longo, atuando em profundidade	Longo, atuando em profundidade	Intermediário, operações aeroestratégicas nos TO táticos
Bombardeio Estratégico	Limitado	Principal força	Não desenvolve tal capacidade	Não desenvolve tal capacidade
Interdição do Espaço aéreo-Caças	Sobre o TO	Acompanha junto com os Bombardeiros	Defesa da Frota	Exclusão do TO e limites territoriais
Apoio Aéreo Aproximado	Foco principal	Atividade secundária-tática	Atividade secundária-tática	Atividade secundária-tática
Ligação	Complementar ao apoio aéreo, auxiliando a artilharia	Complementar a tática	Atividade secundária-tática	Complementar a tática
Anti-navio	Limitado	Atividade secundária-tática	Principal força	Atividade secundária-tática
Ações conjuntas com outras armas	Não	Limitado	Limitado	Sim

De todas as forças apoiadas pelos pacotes norte-americanos de defesa continental, o da Força Aérea foi a que recebeu maiores incentivos e ajudas. Observando a capacidade que as aeronaves possuíam naquela época, era possível, por exemplo, e o que os norte-americanos temiam, um ataque alemão vindo de Dacar, na África ocidental, atingindo o nordeste brasileiro e logo em seguida, após a tomada de uma parte da região, atacar o canal do Panamá e a região do Caribe e Golfo do México.

Por isso a responsabilidade pela proteção marítima e defesa do litoral recaiu mais sobre a FAB. Com a presença de Ingram gerenciando a estruturação da defesa brasileira, coube as Forças Armadas do Brasil seguirem o modelo norte-americano. Se observarmos nosso enquadramento em relação à guerra, podemos ter dois tipos de atuação, uma estratégica e outra tática. Motta (2001, p.18) afirma que durante os anos 1940, a FAB foi intrinsecamente tática. Isto se dá pela forma com que foram empregadas as forças, subordinada aos norte-americanos em um teatro de operações de menor escopo.

Enquanto a Europa em si era um teatro de operações, sendo pensado pelos aliados de uma forma única, a nível estratégico, ao fragmentar em várias frentes, tal

como a Leste, Itália, França, Países Baixos, cada um passou a ser um nível tático. Não que ações estratégicas não pudessem ser desenvolvidas nestas frentes, mas estas ações diziam respeito à estabilização da frente. Isso reflete na seguinte consideração: a FAB podia ter capacidade aeroestratégica, mas condicionada a um cenário tático, dentro da estratégia global, logo sendo uma força aerotática. O próprio modelo de aeronaves que a FAB optou em utilizar não possuía a capacidade estratégica.

Da mesma forma quando falamos na defesa do litoral e da proteção aos comboios no Atlântico, isto pode também ser considerado tático, pois por mais que fosse imprescindível tal ação na consolidação dos objetivos da estratégia global da guerra, a FAB também atuou num cenário diminuto da guerra. Sem tal ação, os alemães teriam uma liberdade muito grande, e conseguiriam impedir o fluxo de suprimentos, material e tropas para os aliados. Isto também pode ser observado nos modelos de aeronaves empregadas pela FAB.

Após a guerra, a FAB passou a construir o seu conhecimento e pensamento, mesmo que baseado nos métodos e programas norte-americanos (MOTTA, 2001, p.19). Em 1946 foi criado o curso de Estado-Maior provisoriamente na ECEME, composto por oficiais das três forças armadas, além de civis contratados (BRASIL, 1946, p.274). O curso era dividido em dois períodos, o fundamental e superior, com nove meses de duração cada. Os oficiais formados em Estado-Maior no *Fort Leavenworth* – EUA, eram dispensados do período fundamental, ingressando diretamente no superior (BRASIL, 1946, p.1399). A ECEMAR só seria criada em dezembro de 1947, mas regulamentada em abril de 1948 (BRASIL, 1948a, p.248).

O Estado-Maior da Aeronáutica foi realmente criado e instituído pelo decreto 22.429, de 11 de janeiro de 1947, onde foi regulamentada sua estrutura e funcionamento. Antes, havia um Estado-Maior, mas ele era composto tanto por brasileiros, quanto por estadunidenses, de modo que o intercâmbio visava à preparação do pessoal brasileiro aos métodos de planejamento (BRASIL, 1947, p.7). Neste mesmo sentido, o decreto 9.520, de 25 de julho de 1946, criou o Estado-Maior Geral, predecessor do EMFA (criado em 1948), subordinado diretamente ao presidente da república, para assessoramento das decisões sobre organização das defesas nacionais (BRASIL, 1946, p.716).

Outro passo importante foi à criação do Curso de Táticas Aéreas, em setembro de 1947 (BRASIL, 1947, p.686), estabelecido no 1º Grupo Misto de Instrução da Escola Técnica, na Base Aérea de Cumbica – São Paulo. Este curso passou a desenvolver as novas formas de emprego, que junto com o EMAer, passaram a desenvolver o pensamento próprio do Ministério da Aeronáutica. A criação da ESG em 1948 veio a contribuir ainda mais para a origem de um pensamento próprio da FAB. Neste mesmo ano, o EMAer publicou sua primeira doutrina. Na verdade ela era um esboço, uma vez que o próprio regulamento do EMAer já apontava algumas diretrizes operacionais. Neste documento, o que se caracteriza é a forma com que a FAB irá operar em apoio as atividades das demais forças (BRASIL, 1948b, p.5/7).

Enquanto o Poder Aéreo era somente visto como emprego militar em muitos países, tal como Mitchell pregava, o pessoal que antes da guerra voava nas linhas do CAN, passaram a desenvolver a ideia de um poder aéreo focado para a defesa, mas também para a integração nacional. Parte das aeronaves que foram utilizadas na proteção do litoral, que possuíam grande autonomia de voo, foram adaptadas para operarem na região amazônica após a guerra. Logo a FAB passou a desenvolver um poder aéreo não convencional, ficando as unidades de combate na defesa da região sul, sudeste e nordeste e as unidades de “assistência” nas regiões centro-oeste e norte. Esta ligação foi de tal importância que o CAN não ligava somente o país, mas também o continente, com voos para, além dos Estados Unidos, Bolívia, Guianas e Paraguai (BRASIL, 1946, p.1200).

Por mais que hoje, o CAN seja uma atividade secundária na doutrina da FAB, na década de 1940, foi uma artífice de integração, sendo observado em alguns momentos uma atenção maior a esta função do que a reestruturação da força de defesa, com a manutenção de caças já antiquados a tal função, cuja modernização só viria a ser feita em meados da década de 1950.

Abordagens da identidade de defesa na FAB e seus reflexos

Quando analisamos a nível individual, as capacidades aéreas, somando as capacidades da Força Aérea, aviação do exército e naval de cada país, elas refletem como são percebidas as ameaças, e como as forças se organizam para combater-las.

Sobre a organização das forças, Filho (2011) elaborou a tabela (2) de como é o arranjo das forças frente as ameaças que cada país identifica, levando em conta as ameaças clássicas, internas e transnacionais e o modelo de força.

Tabela 2 – Modelos de forças armadas na América do Sul

MISSÃO PRIMORDIAL	PAÍSES
Combate convencional	Chile e Venezuela
Operações de segurança interna	Colômbia, Peru e Paraguai
Apoio ao desenvolvimento nacional	Bolívia e Brasil
Combate às ameaças transnacionais	Equador
Compromissos estratégicos internacionais	Argentina e Uruguai

Fonte: FILHO, 2011, p.189

Ao analisarmos estes dados, podemos observar que há uma variedade de enfoques de emprego diferentes para cada país. Primeiro diz respeito a como se observam as ameaças e os possíveis atritos existentes, internos ou externos. Segundo, a capacidade Estatal frente a estas ameaças, de modo que destinam mais ou menos recursos para as forças, ou mesmo, estabelecem parcerias com outras nações para financiar mais e melhores equipamentos. Outro ponto é o papel das Forças Armadas dentro de suas sociedades, na forma como são vistas e mobilizam recursos. Quarto ponto é a estrutura organizacional das forças, de modo a atuarem conforme a interpretação de suas ameaças. Isso traz como consequência, outro ponto, o perfil operacional da força a ser empregada, demandando políticas setoriais a favor de sua implementação. Um exemplo para estas colocações é a Colômbia, com a questão do combate aos carteis de narcotráfico, estabelecendo uma parceria com os Estados Unidos e o Brasil ao desenvolver um plano SIVAM, mobilizando uma cadeia de institutos de pesquisa e indústrias para aplicar uma política de defesa para a Amazônia.

Atualmente, a UNASUL vem desenvolvendo o projeto da aeronave Unasul-1, um avião leve de treinamento para o uso comum por vários operadores na região. Seu foco é a formação inicial dos pilotos militares. A grande maioria das forças aéreas da região, bem como as demais forças, utilizam na formação de seu pessoal, aeronaves importadas, cuja principal origem é os Estados Unidos. Na região, o Chile e a Argentina, juntamente com o Brasil, desenvolveram aeronaves para a formação básica de seus futuros pilotos. A chilena ENAER, baseando-se no projeto do T-34 norte-

americano, desenvolveu o T-35 no início dos anos de 1980 (<http://www.airforce-technology.com/projects/enaer-t-35-pillan-trainer-aircraft/>). Devido ao projeto ser muito antigo e as especificidades do voo de instrução, muitas forças acabam por adiar a aposentadoria das aeronaves, como o caso do T-34, T-35 e do T-25 ou, vendo a necessidade, já se lançam no mercado em busca de opções, como o caso de vários países da região. A maior parte da frota de treinamento, seja para qual força for, é baseada em modelos dos anos de 1960 e 1970. Na década de 2010, alguns países como Peru e Colômbia, foram buscar modelos, similares ao UNASUL-1 para renovar suas frotas. Como o projeto foi lançado em 2013, estas forças não puderam voltar atrás e ingressar no programa, mas a principal objeção para ingresso no desenvolvimento do UNASUL-1 esbarra na questão da capacidade produtiva.

Ao longo do tempo, a FAB passou a desenvolver seu pensamento de forma independente, mesmo que dependesse de material de origem externa. Esse é o caso dos modelos empregados para treinamento primário. O primeiro modelo que a FAB utilizou em larga escala foi o PT-19, de origem norte-americana e que chega na FAB através da relação com os EUA no contexto da Segunda Guerra Mundial. É uma aeronave com os assentos em tandem (um atrás do outro), modelo de estrutura de nacele mais utilizado.

Com o desenvolvimento embrionário da indústria aeronáutica brasileira e da evolução de seu pensamento autônomo, nos anos de 1960, os PT-19, juntamente com o T-6, foram substituídos, dando lugar a um misto, norte-americano e brasileiro nos modelos de instrução. Para a instrução básica, foi selecionado o T-23 Uirapuru, fabricado pela Aerotec, possuía os assentos lado-a-lado, da mesma forma que o treinador avançado, o norte-americano T-37C. Aqui começou um modelo de instrução no qual o instrutor observava o que o aluno executava, diferente das aeronaves em que o instrutor vai atrás do aluno. Isso traz como exemplo, a questão da comunicação interna via rádio ser imprescindível, podendo apresentar falhas em voo; a duplicação dos comandos e instrumentos para saber o que está havendo e outros pontos. No caso dos assentos lado-a-lado, o instrutor acompanha todos os paços e pode fazer a leitura dos instrumentos que o aluno utiliza e, caso o sistema de comunicação falhe, pode alertar ao aluno e assumir os comandos.

Nos anos de 1980, esta filosofia continuou a ser aplicada, resultando no desenvolvimento pela Neiva, do T-25. Porém, aqui, o processo de instrução segue

totalmente baseado na estrutura nacional, sendo o modelo de instrução avançado, o T-27 da Embraer – esta, por ter um perfil de instrução já voltado para a adaptação do piloto ao ambiente da caça, os assentos são em tandem. Mas o que fica de interessante, é a manutenção, a partir do desenvolvimento de uma cultura própria da FAB, de uma identidade em termos de instrução primária, com modelos de treinamento com assentos lado-a-lado, passando para a instrução avançada com assentos em tandem.

O Brasil utiliza o T-25, já ultrapassou o limite da vida útil. Em outras forças aéreas da região, também está surgindo a necessidade de substituição deste tipo de aeronave. A Força Aérea Brasileira, no primeiro momento, abraçou a ideia do UNASUL-1, mas na sequência, anunciou que apoiaria o programa, mas não compraria a aeronave regional, já que o modelo não convém com a filosofia dela. Numa comparação rápida, para aeronaves de instrução básica, a FAB vem utilizando a pelo menos duas gerações, modelos com assento lado a lado, diferente do UNASUL-1, que é em Tandem. O substituto do T-25, a aeronave T-X, desenvolvida pela Novaer, segue a filosofia da FAB, com assentos lado a lado. Já o caso chileno remete a própria interação entre suas forças. Tendo desenvolvido localmente o T-35, a sua força aérea o incorporou, mas a aviação naval preferiu adquirir de outra fonte, no caso o suíço PC-7.

Cada força e cada país acabou por desenvolver uma cultura própria, criando uma inércia no que diz respeito a mudanças estruturais e filosóficas. Isso é próprio das instituições, ao se caracterizarem, a mudança na dinâmica é incorporada lentamente, não ocorrendo rupturas bruscas, a não ser em casos extremos. O que se observa é que há uma falta de articulação entre os atores. De forma espontânea, há mais conflitos do que convergências, restando aos CDS-UNASUL a construção de uma identidade de defesa comum.

Considerações finais

Cultura de defesa, ou mesmo cultura estratégica, é parte dos princípios que conduzem a organização e evolução das forças armadas. Alguns autores a abordam como tradições, sendo elas moldadas e relidas com o passar do tempo.

A FAB, da sua origem, por mais que tenha sido criada a partir da junção das aviações da marinha e do exército, e depois da influência dos Estados Unidos, passou,

nos anos de 1950, a desenvolver sua própria identidade e a cultura da organização a partir da percepção nacional de defesa e segurança.

O desenvolvimento desta identidade e da cultura reflete no modelo organizacional e na própria seleção dos parâmetros e requisitos operacionais das suas aeronaves, mobilizando parte das capacidades produtivas da nação, na ideia da composição do Poder Aéreo nacional. Isso pode trazer consequências, como é o caso analisado, influenciando o processo de integração regional e da formulação da identidade de defesa regional.

Referências Bibliográficas

BALÁZS, József. *A Note on the Interpretation of Security*. In: *Development and Peace*, No. 6, 1985, p.143-150.

BOEING. *Relatório sobre o histórico de relações com o Brasil*. In: <http://www.boeing.com.br/A-Boeing-no-Brasil/Boeing-Defesa-e-Seguranca/>, s/d.

BRASIL, Ministério da Aeronáutica. *Caderno de Boletins do ano de 1946*. Rio de Janeiro: MAER, 1946.

_____, Ministério da Aeronáutica. *Caderno de Boletins do ano de 1947*. Rio de Janeiro: MAER, 1947.

_____, Ministério da Aeronáutica. *Caderno de Boletins do ano de 1948*. Rio de Janeiro: MAER, 1948a.

_____, Ministério da Aeronáutica. *Doutrina de Emprego da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: EMAER, 1948b.

BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. *A evolução dos estudos de segurança internacional*. São Paulo: Ed. UNESP, 2012.

CLAUSEWITZ, Carl von. *Da guerra*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A estrutura de defesa do hemisfério ocidental*. Rio de Janeiro: Bibliex: 2000.

DOMINGOS NETO, Manuel. *Gamelin-o modernizador do Exército*. In: revista *Tensões Mundiais*, Fortaleza v.3 n°4, jan.-jun. 2007.

DONADIO, Marcela. *Visões estratégicas da América do Sul*. In: OLIVEIRA, Marcos Aurelio Guedes de (org.) *Comparando a Defesa Sul-Americana*. Editora UFPE: Recife, 2011. p.111-126.

FILHO, Oscar Medeiros. *Defesa, segurança e percepções militares na América do Sul*. In: OLIVEIRA, Marcos Aurelio Guedes de (org.) *Comparando a Defesa Sul-Americana*. Editora UFPE: Recife, 2011. p.169-197.

HUNTINGTON, Samuel P. *O soldado e o Estado-teoria e política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1996.

INCAER. Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. *Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1988. col. *Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.1*

Revista Semina V. 15, N.º 2, 2016 – ISSN 1677-1001
Artigo Recebido em 05/09/2016 - Aprovado em 30/10/2016

_____, Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. *Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1991. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.3

JOHNSTON, Alastair Iain. *Thinking about Strategic Culture*. In: *International Security*, Volume 19, Number 4, Spring 1995, pp. 32-64

LAVANÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

MARES, David R. *Violent Peace: militarized interstate bargaining in Latin America*. New York: Columbia University Press, 2001.

MCCANN, Frank D. *Soldados da Pátria – Historia do Exército Brasileiro 1889-1937*. São Paulo: Cia das Letras, 2007.

MOTTA, João Eduardo Magalhães. *Emprego Estratégico do Poder Aéreo*. Rio de Janeiro: Incaer, 2001. col. Arte Militar e Poder Espacial – vol.7

ROSA FILHO, Cherubim. *Missão Militar Francesa de Aviação*. Rio de Janeiro: Incaer, 2007.

SANTOS, Murillo. *Evolução do Poder Aéreo*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1989. col. Arte Militar e Poder Espacial – vol.3.

_____. *O caminha da profissionalização das Forças Armadas*. Rio de Janeiro: Editora do Livro/Incaer, 1991.

TILLY, Charles. *Coerção, Capital e Estados Europeus: 990-1992*. São Paulo: Edusp, 1996.

Notas

ⁱ MELLO, Gustavo de. *Idas e vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores da Missão Militar de Aviação*. In: *Anais do I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira*. UNIFA: Rio de Janeiro, 2012.

ⁱⁱ MITCHELL, William. *Our Air Force: The Keystone of National Defense*. New York: E.P. Dutton & Company, 1918.

ⁱⁱⁱ Identificado pela análise das operações aéreas da USNavy na Segunda Guerra Mundial, no front Pacífico em MASSON, Philippe. *A Segunda Guerra Mundial – história e estratégias*. São Paulo: Contexto, 2011..

^{iv} Identificado na análise dos documentos estudados e no BRASIL, Ministério da Aeronáutica. *Doutrina de Emprego da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: EMAER, 1948.