

PAULO GUSTAVO FALCONI

**AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA: RIVALIDADES E
DEBATES (1941-2001)**

**FRANCA
(2009)**

PAULO GUSTAVO FALCONI

**AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA: RIVALIDADES E
DEBATES (1941-2001)**

Tese apresentada à Faculdade de História, Direito e Serviço Social, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para a obtenção do Título de Doutor em História. Área de Concentração: História e Cultura Política.

Orientador (a): Prof (a). Dr (a)
Suzeley Kalil Mathias

**FRANCA
(2009)**

- Falconi, Paulo Gustavo
- Aviação naval brasileira : rivalidades e debates (1941-2001) /
- Paulo Gustavo Falconi. –Franca : UNESP, 2009

Tese – Doutorado – História – Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP

1. Força Aérea Brasileira (FAB) – História – Brasil.
2. Aeronáutica militar – História. 3. Marinha – História.

CDD – 358.40981

PAULO GUSTAVO FALCONI

**AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA: RIVALIDADES E
DEBATES (1941-2001)**

Tese apresentada à Faculdade de História, Direito e Serviço Social, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para a obtenção do Título de Doutor em História.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: Profa. Dra. Suzeley Kalil Mathias

1º Examinador _____

2º Examinador _____

3º Examinador _____

4º Examinador _____

Suplentes:

5º Examinador _____

6º Examinador _____

7º Examinador _____

Franca, _____ de _____ de 2009

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente à minha orientadora e amiga Suzeley Kalil Mathias pela paciência, pela compreensão nos momentos mais difíceis, pelas sugestões muito focais e por sempre ter incentivado a perseguir os meus objetivos. A você a minha profunda gratidão.

Aos professores Héctor Luís Saint Pierre, Samuel Alves Soares, Ida Lewkowicz, Marisa Saenz Leme, Paulo Sérgio da Silva e ao GEDES pela confiança e amizade.

Aos profissionais da Seção de Pós-Graduação, principalmente a Maísa Helena de Araújo e Luzinete Suavinho Gimenes pelo ótimo atendimento. Assim como a todos os funcionários da UNESP/Franca que ao longo de dez anos tive o prazer de conhecer.

Aos oficiais que trabalham na Diretoria de Aeronáutica da Marinha, no Serviço de Documentação da Marinha, na Biblioteca da Marinha, Biblioteca do Clube Naval, Biblioteca do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, Biblioteca da Escola de Guerra Naval e no Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, ao Lucas Fragoso pela entrevista concedida, orientações, materiais e encaminhamentos preciosos.

Aos autores do livro intitulado Guia de Estudos Estratégicos, Eugenio Diniz, Salvador Ghelfi Raza e Domicio Proença Junior, trabalho inspirador, do qual extrai o tema desta pesquisa.

Também agradeço aos amigos Emerson Zílio de Souza pela ajuda na tradução do *abstract* e na solução de problemas tecnológicos; Leonardo Nitsch Falaguasta, Marilisa, José Roberto Falaguasta e Cristina Nitsch Falaguasta, pelo companherismo e apoio imprescindíveis; Boniperti Pádua Cota pela ajuda na revisão gramatical. Ao meu querido pai, Paulo Wilson Falconi, que em todo o tempo de minha vida estimulou e investiu em meus estudos e a toda minha família.

Enfim, obrigado a todos aqueles que, diretamente ou indiretamente, de alguma maneira concorreram para a realização desta pesquisa.

FALCONI, Paulo Gustavo. **AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA: RIVALIDADES E DEBATES (1941-2001)**. 2009. 247 f. Tese de Doutorado (Doutor em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Franca, 2009.

Resumo

Em 1941 foi criado o Ministério da Aeronáutica (MAER) conforme a necessidade de uma política do Exército e com o auxílio de Getúlio Vargas. Ambos, a política do Exército e Vargas, foram influenciados pelos preceitos doutrinários europeus da Força Aérea Única e Independente e do Ministério do Ar. Para tanto, as duas aviações existentes foram fundidas a fim de se constituir a Força Aérea Brasileira, braço armado do MAER. As aviações que foram fundidas pertenciam ao Exército e à Marinha e eram denominadas Aviação Militar e Aviação Naval, respectivamente. A Marinha ficou inconformada por ter perdido a sua aviação: é quando surge uma rivalidade muito forte e duradoura entre as duas instituições, envolvendo a criação de uma nova Aviação Naval pretendida pela Marinha e contestada pela FAB.

Em 1952, quando se institui a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAERM), há um acirramento dessa rivalidade. Essa longa disputa, que se estendeu de 1952 à 2001, girou em torno de gestão aeroportuária, da produção e compra de aeronaves, da eficiência de uma Força Aérea Única e de uma Aviação Naval orgânica da Marinha. Esse embate se deu em três diferentes campos: doutrinário, tecnológico e político.

Palavras chave: Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Marinha. Aviação Naval. Rivalidade.

Abstract

In 1941 was created the Ministry of Aeronautics (MAER) as a need for a policy of the Army with the aid of Getúlio Vargas also influenced by the doctrinal precepts of the European Single Air Force and the Ministry of Ar Therefore, the two existing aviation were merged to be the Brazilian Air Force, the armed wing MAER. The aircraft belonged to Army and Navy that were merged and they were called Military Aviation and Naval Aviation respectively. It occurs that the Navy was being dissatisfied by losing its aviation, where there is a strong and lasting rivalry between the two institutions involving the creation of a new Naval Aviation required the Navy and challenged by the FAB.

In 1952, when establishing the Department of Aeronautics of the Navy (DAERM) there is an intensification of rivalry. This long-running dispute, which lasted from 1952 to 2001, turning around on airport management, production and purchase of aircraft, the efficiency of a One Air Force and an organ of the Navy Naval Aviation. This confrontation took place in three different areas: doctrinal, technological and political.

Key word: Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. Navy. Naval Aviation. Rivalry.

Lista de Siglas

ABC – Argentina, Brasil e Chile (Política do ABC)
AEW – Airborne Early Warning
AFA – Academia da Força Aérea
AMRJ – Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
ARAEX – Exercícios Conjuntos entre a Armada da Argentina e a Marinha do Brasil
ASW – Anti-Submarine Warfare
AVEX – Aviação do Exército Brasileiro
AVIBRÁS – Indústria Aeroespacial S/A
BAENSPA – Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia
BAVEX – Base Aérea da Aviação do Exército
BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CAAML – Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão
CAAVO – Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais
CACEX – Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior
CATNAV – Comando Aerotático Naval
“CATRAPO” – Jargão Aeronáutico (Ato de Pousar em Navio Aeródromo ou Pouso Brusco)
CATRE – Centro de Aperfeiçoamento Tático e Repletamento de Equipagens
CATTER – Comando Aerotático Terrestre
CEBRES – Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos
CIA – Central Intelligence Agency
CIAAN – Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval
CIAVEX – Centro de Instrução de Aviação do Exército
CINDACTAS – Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo
CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CITAS – Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino
C&T – Ciência e Tecnologia
CMA – Comando Militar da Amazônia
COMOPNAV – Comando de Operações Navais
CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CPUERJ – Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro
CREDEN ou CREDN – Câmara das Relações Exteriores de Defesa Nacional
CTA – Centro Tecnológico de Aeronáutica

DAC – Departamento de Aviação Civil
DAE – Destacamento Aéreo Embarcado
DAERM – Diretoria de Aeronáutica da Marinha
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DEPV – Departamento de Engenharia de Proteção ao Vôo
DMAVEX – Diretoria de Material de Aviação do Exército
DPDN – Documento de Política de Defesa Nacional
EAOAR – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica
EB – Exército Brasileiro
ECEMAR – Escola de Comando do Estado Maior ou Escola de Comando do Estado Maior da Aeronáutica
ELO – 1º e 2º Esquadrilha de Ligação e Observação
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A
EMFA – Estado Maior das Forças Armadas (antes chamado de Estado Maior Geral das Forças Armadas ou EMG)
ENGESA – Engenheiros Especializados S/A
ENSA – École Nationale Supérieure d’Aéronautique
ESG – Escola Superior de Guerra
FAB – Força Aérea Brasileira
FEB – Força Expedicionária Brasileira
FORAERNAV – Força Aeronaval
GAE – 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada
HELIBRÁS – Helicópteros do Brasil S/A
HU 1 – 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral
IBC – Instituto Brasileiro do Café
IMBEL – Indústria de Material Bélico
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica
MAER – Ministério da Aeronáutica
MB – Marinha do Brasil
MD – Ministério da Defesa
MERCOSUL – Mercado Comum do Cone Sul
MIT – Massachusetts Institute of Technology
MRE – Ministério das Relações Exteriores

NAe – Navio Aeródromo
NUCATAER – Núcleo de Comando Aerotático
OAN – Observador Aeronaval
OEA – Organização dos Estados Americanos
ONI – Objetos Não Identificados
OSP – Oficial Sinalizador de Pouso
OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAM – Programa de Ajuda Militar
PCB – Partido Comunista Brasileiro
PDC – Partido Democrata Cristão
PSD – Partido Social Democrático
PTB – Partido Trabalhista Brasileiro
RAF – Royal Air Force
REVO – Reabastecimento em Vôo
RFC – Royal Flying Corps
RNAS – Royal Naval Air Service
SAE – Secretaria de Assuntos Estratégicos
SIVAM – Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia
SMI – Sistema Militar Interamericano
SNI – Serviço Nacional de Informações
SEA CAT – Sistema de Mísseis Superfície-Ar de Curto Alcance
TASAN – Tática Anti-Submarino Aeronaval
TIAR – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UDN – União Democrática Nacional
USAF – United States Air Force
USBATU – United States Brazil Air Training Unit
US Navy – United States Navy
ZPACS – Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul

Sumário

Introdução.....	10
Capítulo I: A Criação do Ministério da Aeronáutica no Brasil e a Geração de uma Longa Rivalidade: Marinha Versus FAB (1941-1952).....	25
Capítulo II: A Criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAERM) e a Aquisição do Navio Aeródromo Minas Gerais: Uma Breve História com Longos Desdobramentos (1952-1956).....	51
Capítulo III: A Luta pela Dominação da Aviação Naval: Doutrina, Instrução, Adestramento e Autonomia Militar (1954-1962)	82
Capítulo IV: Últimos Acontecimentos e Fatos que Redundaram em Asas Fixas para a Aeronáutica e Asas Rotativas para a Marinha: a Origem do Corolário Castelo Branco (1962-1965).....	110
Capítulo V: A Consolidação da Aviação Naval da Marinha pelas Asas Rotativas: Uma História que Marcou Época (1965-1986).....	164
Capítulo VI: A Criação da Aviação do Exército, Mudanças na Concepção Estratégica Militar e a Inserção da Asa Fixa na Marinha (1986-2001).....	197
Considerações Finais.....	231
Referências Bibliográficas.....	237

Introdução

Quais os fatores que exercem ação sobre o posicionamento político dos militares? Para muitos analistas essa é uma indagação que remete a outras questões decorrentes do problema. Em que medida os elementos identificadores particulares da organização militar influenciam nas rivalidades entre oficiais desse agrupamento social? Os relacionamentos individuais desenvolvidos dentro da instituição militar teriam algum papel explicativo nestes processos? Auxiliam nas respostas destas perguntas trabalhos clássicos a exemplo de Edmundo Campos Coelho, René Dreifuss e outros mais atuais como os de João Roberto Martins Filho, Celso Castro e Piero de Camargo Leirner. Esses autores investigam, entre outras coisas, a proveniência social e a evolução do sentimento coletivo da solidariedade social e do espírito de cooperação nos indivíduos associados profissionalmente pela caserna, assim como, o influxo desses fatores para a escolha das decisões políticas.

Um modelo de interpretação considerado para o desenvolvimento desta pesquisa é o adotado por Edmundo Campos Coelho em sua obra *Em Busca de Identidade: o Exército e a Política na Sociedade Brasileira*, pois o enfoque de seu estudo incide sobre a especificidade da corporação militar, refutando as pesquisas que não se debruçam sobre essa característica dos militares. Para esse sociólogo, pode-se constatar através da evolução organizacional do Exército dois processos. O primeiro é um contínuo isolamento deste em relação ao universo que não tem caráter castrense e o segundo é o crescimento institucional pelo aumento de sua autonomia no interior da sociedade civil. Ao estudar a procura da identidade pelo Exército brasileiro, Coelho conclui que a referida autonomia foi indispensável para que se atingissem os objetivos e valores corporativos traçados, não obstante, isso se tornou possível graças ao distanciamento dos demais grupos sociais. Nesse sentido, para a construção de sua função desempenhada na sociedade, foi preciso esperar pelo surgimento de condições internas propícias para a definição de contundente liderança institucional. (COELHO, 1976).

Apresentando uma visão diferente das teses que reforçam a idéia de uma preconcebida homogeneidade militar, João Roberto Martins Filho chama a atenção para algumas especificidades da organização, como a suposta heterogeneidade, a divisão e a fluidez nas tomadas de decisões políticas castrenses. (MARTINS FILHO, 1996). O mesmo autor recorda que outros pesquisadores já haviam percebido essa característica no comportamento da vida militar. Martins Filho, utiliza como fonte de pesquisa as análises de Alain Rouquié para explicar a heterogeneidade, divisão e fluidez. Adaptando o caso argentino ao brasileiro Rouquié cita as máximas cooptação e verticalidade, as quais conduzem à elevação a cargos ou

categorias superiores, bem como a nomeações de militares onde se localiza os fundamentos da criação de redes de confiança e da formação de clientelas dentro da corporação. (ROUQUIÉ, 1978).

René Dreifuss em seu livro *1964: A conquista do Estado, poder e golpe de classe*, apesar de não trabalhar detidamente com o tema da socialização militar, aborda-o demonstrando a influência de relações pessoais e de laços familiares na execução da política castrense, sendo vários os exemplos mencionados por esse cientista político. (DREIFUSS, 1981). Ameaçando a quebra dessa socialização militar, cabe ressaltar aqui que, às vésperas do golpe, ainda estava em curso uma fortíssima rivalidade bilateral entre Marinha e Aeronáutica marcada por uma disputa em torno da Aviação Embarcada. A divergência era precisamente reconhecida em duas organizações militares menos coesas, não fosse pela homogeneidade do Exército resultando na deposição de Goulart e na “solução” da querela entre MB e FAB, sinalizando que a socialização militar era tradicionalmente dividida entre essas instituições. Dreifuss lembra que existiam relações de parentescos civil-militares e solidariedade corporativa mais efetiva em rede trançada a partir do Exército. Tal rede apoiou um golpe qualificado como de classe, representado por esta organização militar predominante na política. Isso ocorreu, logicamente, em detrimento da Aeronáutica e da Marinha. (DREIFUSS, 1981). Mas, a socialização militar, verificada pelo presente estudo da rivalidade entre Marinha e Aeronáutica, mostrou-se arraigada em cada instituição, consistindo em um dos fatores responsáveis pela continuidade no tempo de organismos divididos politicamente. A socialização militar dispôs em posições discordantes um conjunto de metas para atender aos interesses próprios de instituições militares diferenciadas pela doutrina de emprego e aproximadas por uma doutrina de cooperação elaborada para os Estados Maiores. Cabe aqui ressaltar a homogeneidade do Exército em tais itens. A Marinha e a Aeronáutica buscam, até hoje, uma doutrina política maior que alcance a doutrina de emprego - uma das primordiais formas de crescimento político. Para tal crescimento a socialização militar é percebida pelos Estados Maiores como meio de auferir ganhos e vantagens específicas para cada Arma, o que demonstra alto grau de autonomia.

Preenchendo lacunas deixadas pelos autores citados, Celso Castro (1990) e Camargo Leirner (1997), lançam mão da antropologia para o estudo dos militares na política. O que, de acordo com nossa leitura, dá um caráter pioneiro às suas obras, avançando mais em comparação às análises tradicionais. Celso Castro em observação sobre formação dos cadetes do Exército nas Agulhas Negras, sustenta que o aprendizado militar acontece pela relação de comunicação entre os alunos e oficiais de carreira, constituindo um processo de socialização e

de construção da identidade castrense marcado pelo distanciamento das famílias e pela vida restrita à caserna. Neste tipo de socialização a camaradagem e a fidelidade são qualidades básicas para a formação dos cadetes, sendo elas antes de tudo espontâneas. (CASTRO, 1990). Em seu livro *A Invenção do Exército*, Celso Castro percebe que estes valores são também provocados pela própria organização militar em busca de maior adesão e homogeneidade, contudo, não são eles totalmente espontâneos. O autor observa que esses valores são resultantes de estímulo e de relações de amizade que se estabelecem naturalmente em ambiente propício. (CASTRO, 2002). A partir do trabalho de Piero Leirner, pode-se inferir que os valores de camaradagem e lealdade são institucionalizados. Leirner faz uma distinção interessante entre liderança e comando, vinculando o comando à idéia que se tem de competência, e liderança à confiança. Dentro de pequenas unidades de combate, parafraseando Leirner, os oficiais submetem o trabalho à lógica conduzida pelos liames sociais. (LEIRNER, 1997).

Conforme esta revisão bibliográfica, conclui-se que a inserção dos militares na política se dá desde a sua participação prévia, externa ao ambiente da caserna onde novos valores serão concebidos para a sua formação enquanto tal, até a representação dos indivíduos fardados no processo político nacional, podendo aspirar ao poder máximo do Estado. Nos trabalhos revisados até aqui são notórios os elementos caracterizadores da instituição castrense. Entre eles destacam-se a camaradagem, a amizade e a rivalidade, como parte constitutiva da trajetória dos militares, influenciando em seus posicionamentos políticos. Assim, acreditamos na possibilidade do desenvolvimento de um estudo sobre a rivalidade não apenas entre militares, mas principalmente entre instituições militares que competem entre si por maior presença na política: motivo do nascimento da mais jovem organização militar brasileira, chamada Força Aérea Brasileira (FAB), acontecimento esse que ocasionou intensa rivalidade bilateral com a Marinha.

Esta rivalidade com a Marinha surgiu a partir da criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 porque a Aviação Naval (MB) foi fundida com a Aviação Militar do Exército para compor a FAB, braço armado do Ministério. Ou seja, a Marinha que era contra a criação do Ministério da Aeronáutica (MAER), exceto os aviadores navais empolgados com o advento da erupção do Ministério do Ar na Europa e da Força Aérea Única, se sentiu extremamente prejudicada por ter perdido o seu setor aeronáutico. Isso resultou em inúmeras tentativas de reaver o seguimento aéreo perdido até que, em 1952, instituiu-se a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAERM), envolvendo a Marinha em uma rivalidade duradoura com a Aeronáutica, que não queria perder a sua exclusividade de Força Aérea Única e ter que dividir

com a Marinha o seu domínio do ar. Acrescenta-se a isso o fato de a FAB havia se beneficiado tecnologicamente durante a Segunda Guerra Mundial (1941-1945) em prejuízo da MB. Na verdade, esse foi um plano do Exército, que soube aproveitar o momento oportuno para lançar uma campanha nacional em prol da criação do assim chamado na época *Ministério do Ar*, em moda nos países europeus – cabe aqui lembrar que o Brasil sofria forte influência doutrinária européia. A campanha teve ótimos resultados para o Exército, culminando em seu desejo de desmembrar da Marinha a sua aviação pela criação do MAER, sabendo que, se o Brasil participasse da Segunda Grande Guerra poderia render muitas vantagens à Marinha, daí a defesa da propositura da existência da Força Aérea, com a intenção de minimizar a presença política de sua histórica rival, prestes a ser aumentada pela relevância estratégica do Nordeste brasileiro, principalmente para os Estados Unidos, pois a sua localização geográfica serviria como ponte aérea para conter o inimigo, através do desempenho de operações aeronavais cabendo, obviamente, a Aviação Naval brasileira auxiliar nas manobras determinadas pelo Departamento da Guerra dos Estados Unidos, evidenciando que ao Exército brasileiro ficaria garantido o recebimento de armamentos sem a sua participação, por intermédio de sua Aviação Militar - igualmente obsoleta, prescindindo de ser modernizada naquela conjuntura, que era muito propícia para a Marinha adquirir equipamentos e ampliar a sua Aviação Naval. Ora, a Força Aérea se consolidou rapidamente com a participação privilegiada no conflito mundial, obtendo a mesma importância política da Marinha, passando a dividir com essa Força a posição imediatamente inferior a do Exército na reunião das Armas, afinal, a partir da fundação do MAER, se encerrou a chance gerada pela ocasião de a Marinha estender os seus efetivos, meios bélicos e patrimônios.

Depois da instituição do Ministério da Aeronáutica a Força Aérea nascera praticamente junto com a Guerra. Um civil foi nomeado por Vargas para liderar a pasta, a fim de impedir que o Exército e a Marinha rivalizassem pela presença de um militar vinculado a qualquer uma das duas instituições. A Força Aérea, nos anos de Guerra, desempenhou a sua função como manda os preceitos castrenses, ampliando os seus quadros e a sua frota de aviões com o término do conflito. Apenas com a criação do Estado Maior Geral das Forças Armadas (EMFA), originado em 1946, foi que a Marinha passou a creditar maior esperança na possibilidade da criação de uma aviação orgânica da organização por ter visto neste órgão um importante foro de discussão para se reconstruir o setor aeronáutico perdido. Mas também havia muita desconfiança de que tal órgão servisse de jurisdição adequada para o Exército fazer valer o seu ponto de vista e interesses. A instauração dessa espécie de ministério se traduziu como ensejo para Marinha reclamar pelo retorno da sua aviação orgânica quando

notoriamente se percebe a incidência de publicações em jornais do período em defesa da criação de uma Aviação Naval e contra uma Força Aérea Única, já denotando as dificuldades enfrentadas no interior desta instância militar, que ficou encarregada de resolver ou administrar a pendência entre Marinha e Força Aérea gerada com a fundação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e, sem dúvida, intensificada depois de 1946. Pelo esforço político dos marinheiros, em 1952, foi criada a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que, mais cedo ou mais tarde, seria instituída em virtude do avanço tecnológico militar verificado durante a Segunda Guerra Mundial, a partir do anúncio de que os cruzadores certamente seriam suplantados pelos porta-aviões nas marinhas mais bem equipadas do mundo, havendo uma transformação na concepção tática da Guerra Naval, além de este conflito armado ter significado o fim da Força Aérea Única.

Em 1956, foi vendido um porta-aviões usado da Inglaterra ao Brasil, da classe *Colossus* HMS Vengeance, batizado de A-11 (indicativo visual), navio ligeiro Minas Gerais, que passou por um extenso período de reforma na Holanda, sendo entregue no início de 1961, em condições políticas internas *muito especiais* envolvendo a Marinha e a Aeronáutica – este navio serviu como pretexto para instituir o seu 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada (GAE)– acarretando o chamado *Problema da Aviação Embarcada* que, internamente e externamente, buscava, em consonância com uma política de equilíbrio naval voltada para o Cone Sul, atender a estratégia norte-americana hegemônica no contexto do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), assinado pelo Brasil e Estados Unidos em 1952, para fortalecer a defesa hemisférica. Não foi ao acaso que nesta época a Armada da Argentina recebeu um porta-aviões de mesma classe do navio Minas Gerais.

Dentro do contexto do Problema da Aviação Embarcada, em 1957, foi criado o 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada da FAB, para impedir que a Marinha operasse e detivesse a posse das aeronaves que o Governo viesse adquirir para equipar o navio. Essa medida intensificou o debate no interior do EMFA tendo como consequência política, pelo Acordo de Fernando de Noronha concluído em janeiro de 1957, a aquisição para o 1º GAE da FAB de um lote de treze aviões GRUMMAN TRACKERS S2-F1 novos, para o desempenho dos exercícios aeronavais no porta-aviões, além de seis helicópteros H 34G anti-submarino. A contramedida realizada por parte da Marinha, que desde 1957 começara a operar helicópteros, foi comprar aeronaves usadas e novas no exterior encobertamente, lançando mão do Fundo Naval fechando negócio de seis PILATUS (P-3) de primeira mão para a instrução de vôo e de oito NORTH AMERICAN (T-28) de segunda mão, inferiores tecnologicamente aos GRUMMAN TRACKERS S2-F1 da FAB para operação embarcada no navio Minas Gerais

na segunda metade de 1963. Este comportamento classificado como autárquico da Marinha e da FAB revela o alto grau de autonomia das duas organizações em fins dos anos 50 e princípio dos anos 60, período no qual eclodiu outro problema a respeito da rivalidade em andamento: o problema da proximidade da localização do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) da Marinha do Aeroporto Internacional do Galeão na cidade do Rio de Janeiro. Para a Marinha, esta escolha por local considerado de risco de acidentes aeronáuticos pela FAB, em função do intenso tráfego aéreo de aeronaves comerciais e militares, situado na altura do quilômetro 11 da Avenida Brasil, não poderia ser desprezada, pois era peça importante para a consecução de seus intentos de expandir a sua aviação, logo depois da transferência do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) deste endereço para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, também como parte dessas metas. Com a instalação do HU-1 tornou-se, progressivamente, maior o número de helicópteros operados pela Aviação Naval naquela região, os quais passaram a ser qualificados como objetos voadores não identificados pelos agentes do Departamento de Aviação Civil (DAC), comandado pela Força Aérea, gerando inúmeros atritos entre as duas Forças Armadas. Decorre daí o fato de a Marinha buscar aumentar a sua presença operacional em relação à FAB que, ao mesmo tempo, procurou contê-la na Zona Aérea do Galeão, numa disputa por maior responsabilidade por aquele espaço aéreo, antes exclusividade da FAB, no campo da Segurança Nacional. A causa distante desses desentendimentos no envolvimento do Aeroporto Internacional do Galeão, remonta ao ano de 1941, quando foi gerada a rivalidade duradoura entre a Força Aérea e a Marinha com a criação do Ministério da Aeronáutica que incorporou o DAC à sua alçada, incumbindo-se a FAB de seu gerenciamento. Por todos esses anos, o DAC não concedeu à Marinha, na primeira metade da década de 60, que se instalasse perto do Aeroporto do Galeão, pondo em risco os planos da FAB, através do DAC, de administrar as atividades aeronáuticas daquela Zona Aérea. A Marinha, por outro lado, desde a criação do MAER se sentiu extremamente prejudicada por ter perdido a sua aviação, além de que, o novo ministério absorvera o DAC, ampliando a missão constitucional da FAB, que acabou ficando responsável pela promoção do controle do tráfego aéreo civil e pela defesa aérea no país, atribuição esta, na ótica da Força Aérea, impossível de ser dividida com a MB, principalmente depois de tanto ter investido no setor.

Neste meio tempo, estava sendo preparada, no início de 1963, uma pista de decolagem de aviões improvisada, de terra compactada, para a realização de operação militar sigilosa a fim de garantir a presença da Marinha. Tal operação se iniciaria desde a sede do HU-1 ao lado da pista do Galeão, na qual seriam abrigados os aviões encobertamente negociados. A partir

desse lugar, os aviões de instrução PILATUS (P-3) junto do CIAAN seriam levados para a futura Base Aérea de São Pedro da Aldeia em vôos noturnos sem volta; já os aviões NORTH AMERICAN (T-28) seriam desmontados e levados por meio de transporte rodoviário até a orla marítima, prosseguindo em lanchas para o porta-aviões Minas Gerais, onde seriam montados. Em setembro do mesmo ano aconteceu a Revoada, movimento de indisciplina militar liderado pelos aviadores navais em protesto, três meses depois da proibição presidencial por sessenta dias de a Marinha operar aviões, levado a efeito pelos seus integrantes durante uma visita do Ministro da Marinha, Silvio Mota a São Pedro da Aldeia, quando foi surpreendido por uma exibição aeronáutica que comprova a insatisfação da Marinha naquele momento a respeito do desenvolvimento de sua aviação orgânica. Esse fato denuncia um certo temor de o EMFA decidir pela extinção da Aviação Naval. A crise da Aviação Embarcada dividia politicamente a homogeneidade castrense necessária para que o grupo da “sorbone” ou “esguiano” colocasse em prática o Golpe de 1964. Essa percepção se apresenta acertada no ocorrido durante o mês de dezembro do ano em tela, quando um helicóptero da Marinha chegou a ser metralhado em Tramandaí (RS) por ordem de oficiais da Aeronáutica. O Exército, representado por Humberto Alencar Castelo Branco, privilegiando a doutrina de emprego terrestre em prejuízo da Marinha e da Aeronáutica, optou pela divisão entre classes de aeronaves, procurando contentar as duas instituições militares mais fracas, deixando os helicópteros para a Marinha e os aviões para a Aeronáutica, ou seja, pelo Decreto Presidencial 55. 627 de 13 de janeiro de 1965 a Marinha ficou proibida de operar asas fixas limitando-se às asas rotativas. Por um longo período, a evolução e o crescimento da Aviação Naval permaneceram restritos a este tipo de aparelho erguendo-se uma estrutura significativa em torno dos helicópteros adquiridos tanto pelo Acordo Militar de Assistência Recíproca de 1952, rompido em 1977, assinado pelo Brasil e Estados Unidos, quanto por outros acordos com países como Inglaterra e França, nesse ínterim, a FAB permaneceu embarcada no porta-aviões Minas Gerais.

O navio Minas Gerais passou por atualização tecnológica entre os anos de 1975 a 1979 na Base Naval de Aratu e entre os anos de 1976 a 1988 a Força Aérea conquistou mais seis aeronaves GRUMMAN TRACKERS S2-E para reposição de peças dos TRACKERS já em uso, tendo sido esta adaptação chamada de P-16 Logístico. O conserto do porta-aviões e a conservação das aeronaves contribuíram para que, politicamente, a proibição de a Marinha operar asas fixas continuasse vigorando e os oficiais da Força Aérea permanecessem embarcados no porta-aviões, suscitando naquele momento um único inconveniente sobre o relacionamento entre os militares tripulantes de fardas diferentes: a maioria dos oficiais da

FAB eram sargentos, patente superior a dos oficiais subalternos que predominavam entre os homens da Marinha. No plano da política externa, o Brasil procurou estreitar cooperação com a América Latina, principalmente se aproximando politicamente da Argentina, deixando para trás o discurso ufanista de grande potência, até que na segunda metade dos anos 70 emergiram boatos de uma possível internacionalização da Amazônia, obrigando o Brasil a reunir esforços com os países vizinhos lançando a Iniciativa Amazônica fixando uma estratégia comum para a exploração da região e uma nova afirmação das soberanias nacionais dos países membros sobre ela. Esse era o princípio de um mundo em reorganização, lançando uma nova intensificação da preocupação estratégica com esta vasta área, dividida politicamente por diversos países sendo a sua maior parte localizada na América do Sul na Região Norte do Brasil.

Outro acontecimento relevante para entendermos o tema desta pesquisa é o Acordo Nuclear Brasil – Alemanha, assinado em 27 de junho de 1975, que não foi aceito pelos Estados Unidos, ocasionando o rompimento do Acordo de Assistência Militar em 1977, realizado unilateralmente pelo Brasil, redundando na não transferência de tecnologias nucleares e estimulando as Forças Armadas a desenvolverem projetos autônomos na área *em separado*, considerando a rivalidade existente entre elas. Assim, nasceu em 1977 o programa da Força Aérea do avião subsônico para a fabricação de aeronaves (AMX) de longo alcance de ataque e em 1978 o programa da Marinha para o desenvolvimento da propulsão nuclear para submarinos. Ambos os programas eram de longo prazo gerando uma dicotomia na C&T: a divisão dos aviões e dos submarinos, esta última divisão sendo subdividida no interior da Marinha no final da década de 1990 entre a escolha de um lote de velhos aviões (SKYHAWK) à venda pelo Kuwait depois da desativação dos TRACKERS S2-E (P-16 Logístico) assegurando a inserção da asa fixa na Aviação Naval e, utilizando-se dos mesmos recursos, pela opção em apressar o andamento da construção do submarino de propulsão nuclear pertencente ao Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear da Marinha. Em 1982, acontece a Guerra das Malvinas no Atlântico Sul, um conflito armado entre a Argentina e a Inglaterra pelas ilhas das Malvinas situadas ao largo da costa da Argentina, durante o qual os norte-americanos apoiaram os britânicos desrespeitando os princípios do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), confirmando a fragilidade da defesa nacional exemplificado pelo erro brasileiro de privilegiar desde 1893 uma doutrina de emprego essencialmente terrestre no conjunto das Armas. O Brasil estava totalmente despreparado diante de uma eventual necessidade de participação no confronto, empregando o seu insuficiente poder aeronaval, marcado por uma disputa bilateral pela

hegemonia da Aviação Embarcada. No princípio da década de 80, a Marinha tentou comprar um lote de aeronaves A-4 (SKYHAWK) mais modernas do que os TRACKERS S2-E para equipar o navio Minas Gerais, porém essa tentativa de adquirir esses aviões foi frustrada pela legislação que proibiu a Marinha de operar as asas fixas em vigor desde 1965, enquanto a FAB estava substituindo peças dessas aeronaves apenas para continuar embarcada legalmente, tendo sido apenas cogitado o desenvolvimento de uma versão embarcada da aeronave de ataque Alenia/Aermacchi/Embraer AMX (A-1), de projeto ítalo-brasileiro cancelado em 1985 porque o Programa AMX era autônomo da FAB e rivalizava com o Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear da Marinha.

No âmbito do crescimento das asas rotativas, no final dos anos 60 e início dos anos 70, não deu certo a tentativa da Marinha, de construir helicóptero no Brasil pela EMBRAER, Empresa Brasileira de Aeronáutica ligada a sua rival Força Aérea. Isso ocorreu porque a (EMBRAER), fundada em 1969, era uma empresa com um passado em comum com a FAB, criada em 1941, praticamente surgida dentro do Centro Tecnológico de Aeronáutica (CTA), que atendia aos interesses exclusivos da Força Aérea, da mesma maneira que o centro de pesquisa Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) criado na década de 1950. O máximo que a Marinha alcançou, em termos de mercado nacional, na década de 80, foi ser a primeira Força Armada a comprar helicópteros novos na versão brasileira militar do HB 350B Esquilo, da empresa de Helicópteros do Brasil S. A (). Empresa esta que passou a ser grande fornecedora de diversos tipos desta aeronave para a Marinha que, a nosso ver, incentivou a produção de helicópteros no país. A HELIBRÁS passou também a fornecer estes aparelhos a Aeronáutica e ao Exército, depois da criação da Aviação do Exército em 1986, o que ocorreu sem protestos por parte das outras duas Armas.

A partir de 1983, com a queda dos militares argentinos e a ascensão de Raul Afonsin à presidência, se verifica um estreitamento da aproximação política entre Brasil e Argentina vinculada a interesses democráticos semelhantes. Geisel (1974-1979) tinha um projeto de distensão militar no Brasil, conduzido basicamente pelos militares, diferentemente do processo de abertura verificado na Argentina, que foi determinado pelo colapso político de sua economia. No Brasil, as convivências civil-militares se mostraram como resultado de negociações que se colocaram no mesmo plano político superior do Estado. Efeito que merece atenção é a tutela militar, que se traduz como a interferência da sociedade castrense na conservação da paz social depois de abandonarem o poder do Estado deixando aos civis o controle do país, se responsabilizando pela proteção e manutenção da ordem democrática, reservando amplo espaço político para defender os interesses da classe. Durante este período

de mudanças, o Exército permaneceu como a grande instituição formuladora da doutrina de emprego, conservando-se na liderança política do Estado. Assim, encabeçou a reorientação estratégica para a defesa nacional tornando a Amazônia o principal palco de atuação das Forças Armadas. Em virtude da estratégia adotada e da crise de identidade pela qual passavam a FAB e DAERM, o Exército imediatamente criou uma Aviação do Exército, o que não suscitou reclamações das outras Armas porque a precedência contínua na política era sua. Portanto, em 1986 foi criada a Aviação do Exército Brasileiro (AVEX) no Governo José Sarney, que buscou amparo na tutela militar através da liderança política e da legitimidade do General Leônidas Pires Gonçalves, ministro do Exército Brasileiro na ocasião. O próprio Leônidas Pires expediu as diretrizes para o chamado Plano de Ação de Implantação da Aviação do Exército, ano que foi viabilizada a aplicação da reorientação na concepção estratégica das Forças Armadas. Concomitantemente, difundiu, através seus atributos políticos, as bases para a construção do programa denominado de Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia (SIVAM), inaugurado em 2002, que forneceu à FAB tecnologias críticas importadas e aeronaves de vigilância aérea, sensoriamento remoto, bem como aviões leves de ataque e interceptação Super-Tucanos EMBRAER, como parte de um projeto maior elaborado pelo Exército já em andamento para proteger a fronteira da Região Norte do país com o subsídio de seus homens a partir do Comando Militar da Amazônia (CMA), mais conhecido como o Projeto Calha Norte.

Para a Marinha, restou papel secundário neste prioritário teatro de operação militar na Região Norte em contexto nacional, acrescente-se que ao longo dos anos 80 o Atlântico Sul foi convertido em Zona de Paz e Cooperação pelos países que o banham, optando em seguida a Argentina pela desativação de seu único porta-aviões em operação, certificando o fim da política do equilíbrio naval entre os países do Cone Sul oriunda da Guerra Fria. Desde dezembro de 1996, o porta-aviões Minas Gerais passou a operar como porta-helicóptero porque as aeronaves da FAB (P-16 Logístico) haviam atingido o fim de suas vidas úteis, não interessando à Força Aérea investir na compra de aviões próprios para guarnecer um velho porta-aviões operando na Zona de Paz e Cooperação que, a partir da década de 80, necessitava de substituição ou de grandes reformas. A prioridade neste momento era o ambicioso Projeto SIVAM e a substituição da frota de sua aviação de caça. A Marinha no final do Governo Itamar (1992-1995) aproveitando da aproximação política entre Brasil e Argentina já havia treinado aviadores neste país e no Uruguai, assim procurou intensificar o adestramento dos oficiais aviadores em porta-aviões nas asas fixas no exterior, para que pudesse ter meios operacionais para fortalecer a sua Esquadra em alto mar, na eventualidade de aquisição dos

aviões *Super Etendards*, da Armada da Argentina, para onde enviou pilotos para treinamento. Desde setembro de 1996, o Ministro da Marinha Mauro César Rodrigues Pereira, havia solicitado permissão junto ao Governo para a MB poder comprar um lote de aeronaves que seriam destinadas ao navio aeródromo Minas Gerais, justificando o seu pedido, afora os motivos estratégicos e doutrinários, pela Lei Complementar número 69, de 23 de julho de 1991, cujo artigo 5º estabelece: *os Ministérios Militares dispõe de pessoal militar e civil fixados em lei e dos meios orgânicos necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional e atribuições subsidiárias*. A meta era comprar aeronaves utilizando o Fundo Naval, se beneficiando da ausência da Aeronáutica no porta-aviões e do seu ceticismo em relação à sua modernização tecnológica; porém o empecilho legislativo era a lei presidencial de 1965 que a impedia de operar asas fixas, portanto, continuou persistindo até que se criassem condições históricas determinantes como, por exemplo, a assinatura no dia 8 de abril de 1998 pelo Presidente da República Fernando Henrique Cardoso do Decreto número 2.538, autorizando a Marinha do Brasil a operar helicópteros e aviões para guarnecer os seus próprios navios.

A rivalidade entre a Marinha e a Aeronáutica acelerou a criação da Câmara das Relações Exteriores de Defesa Nacional (CREDEN), instituída em 1996, devido à preocupação do Governo Fernando Henrique Cardoso com a falta de harmonia no setor militar que, historicamente, tanto prejudicou a ação conjunta das Forças Armadas. Essa rivalidade entre Marinha e Aeronáutica serve de exemplo de como as Forças Armadas mesmo no período democrático ainda permaneceram com elevado coeficiente de autonomia no interior do Estado e em relação às outras, evidenciando um clima de inimizade entre órgãos, sugerindo a criação da CREDEN. Nesse sentido, a CREDEN tinha como finalidade criar um consenso no planejamento da Defesa através de centralização de sua administração pelo controle civil, reunindo os Ministérios das Relações Exteriores, de Justiça, da Marinha, da Aeronáutica, o EMFA, a Casa Civil, a Casa Militar e a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) no núcleo do Conselho de Governo.

A Marinha foi perseverante em seus objetivos enquanto a FAB permaneceu calada até que, em junho de 1997, recebeu a informação de que a Força Aérea do Kuwait tinha posto a venda um lote de 23 aviões A-4 KU SKYHAWK norte-americanos. Em 19 de dezembro de 1997, foi assinada uma Carta de Intenção de aquisição das aeronaves. Agora, a polêmica da posse dos aviões estava na ordem do dia, tanto no interior da Marinha quanto fora dela, pois a Aeronáutica não queria abrir mão do seu direito de operar as aeronaves da Aviação Naval, alegando exclusividade na defesa do espaço aéreo sobrejacente, frisando que, se a Marinha

detivesse o direito de operar a asa fixa, seria um atentado contra os preceitos de uma Força Aérea Única e, no seio da Marinha, existiam divergências a respeito, uma vez que os recursos que seriam utilizados para a compra das aeronaves velhas poderiam, na visão dos opositores, serem aplicados na construção do submarino de propulsão nuclear do Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear da Marinha. Entretanto, no dia 8 de abril de 1998, o Presidente da República assinou o Decreto número 2.538 autorizando a Marinha do Brasil a operar helicópteros e aviões para guarnecer os seus próprios navios e, no dia 30 do mesmo mês, foi confirmada a Carta de Intenção de 19 de dezembro de 1997, prevendo a entrega de 23 aeronaves MCDONNELL-DOUGLAS A-4 SKYHAWK à Marinha pelo valor de 70 milhões de reais. Certamente, o que pesou na opção da parte da Marinha pelas aeronaves, sacrificando o atrasado Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear, foi o fato desse lote de aviões usados, além de poder ser substituído por outro mais atualizado ou moderno em futuro próximo, sugerir até mesmo a substituição do porta-aviões Minas Gerais por outro mais novo, afinal estas aeronaves seriam negociadas sob a condição mínima de o navio ser restaurado mais uma vez e adaptado para comportar esses aviões, embora antigos, são tecnologicamente avançados para operar no porta-aviões. Além disso, a Esquadra prescindia de aeronaves com as características e qualidades dos A-4 SKYHAWK para o grupo tarefa nucleado em porta-aviões desempenhar manobras militares no Atlântico Sul. Impróprios aos argumentos da FAB estavam os fatores doutrinários, tecnológicos e econômicos. Na devida ordem, os primeiros que estão também associados às questões operacionais, apenas na Marinha do Brasil, em comparação ao mundo, se trabalhava com regime misto em porta-aviões, pois os alicerces da Força Aérea Única ou Unificada não ofereciam mais resistência às naturais pressões conforme a sua origem a partir das concepções doutrinárias castrenses externas. Seja como for, paradigmas sempre seguidos ou parcialmente imitados pelos países de médio porte, a exemplo do Brasil, país a procura de inclusão política entre as nações centrais, consagram-se como amostra distante que altera os papéis, a perfilhação pelo modelo de Ministério do Ar disseminado pela Europa no começo do século passado e, como ilustração do que sucedeu recentemente, a constituição da Aviação Naval orgânica da MB suplantando os preceitos da Força Aérea Única até então tardiamente no Brasil empregados. Tais fatores de natureza doutrinária estão atrelados aos avanços e vicissitudes tecnológicas, aspectos esses determinantes para a geração de conjunturas políticas adequadas para que a ordem dos fatos seja alterada como quisemos demonstrar. Aliás, contribuindo para esse resultado, a variável econômica se manifesta como imperativo intrínseco, pois distribuída entre as Forças Armadas conforme decisão política, os seus

orçamentos são resultantes de uma estratégia planejada pelo Estado com forte participação dos militares na sua elaboração.

No período de espera da chegada dos A-4 SKYHAWK ao Brasil verificado em outubro de 1998, o porta-aviões Minas Gerais entrou em processo de modernização para recebê-los, período em que a Base Aérea de São Pedro da Aldeia estava sendo ampliada e já estava sendo prevista como parte das obras a construção de um hangar extra para abrigar os A-4 SKYHAWK. É dessa época o início das especulações por parte da imprensa sobre uma provável substituição do navio Minas Gerais por um novo porta-aviões que custaria por volta de U\$ 400 e U\$ 700 milhões. De acordo com os planos da Marinha, isso seria feito dentro do espaço de tempo de oito à dez anos. Finalmente, foi instituído oficialmente, em 10 de junho de 1999, o Ministério da Defesa, tendo se ocupado da pasta, o Ministro Élcio Álvares, em 01 de janeiro do mesmo ano, como forma de garantia e aceitação prévia por parte dos militares. Porém, a sua estrutura ainda se mostrou bastante militarizada nos anos subseqüentes, não alterando a autonomia que detinham as Forças Armadas no interior do Estado. Não obstante, a criação do Ministério da Defesa mostrou também resultados favoráveis, entre eles, os percebidos pela autoridade de Fernando Henrique Cardoso, que conseguiu controlar os ânimos dos militares quando da compra do porta-aviões da classe *Clemenceau* Foch, batizado no Brasil de A-12 São Paulo, oferecido pela França ao Brasil no final da década de 1990, fato inesperado, justamente no momento em que a atualização do porta-aviões Minas Gerais pela Marinha do Brasil estava em andamento para operar os A-4 SKYHAWK e a FAB aguardava pela inauguração do Projeto SIVAM. Fato que ocorreu de forma diferente do tumultuado contexto da compra do porta-aviões Minas Gerais na década de 1950, durante os anos JK, quando a Aeronáutica e a Marinha, pelas suas reivindicações, não deixaram outra escolha para Juscelino Kubitschek senão a compra do navio Minas Gerais. Esta compra não assegurou a consolidação da Asa Fixa na Marinha, apenas a sua continuidade até o momento em que o porta-aviões necessite ser substituído por outro, e isso vale igualmente para o seu único Esquadrão de aeronaves, afinal, não se ergueu neste setor uma estrutura sólida e burocratizada como se erigiu no setor das Asas Rotativas desde 1965, a partir do esforço dos marinheiros e com a participação da HELIBRÁS a partir da década de 80. Cabe ressaltar que a EMBRAER sempre esteve ligada à rival da MB, FAB. O mesmo ocorre no setor C&T entre ITA e CTA. Prova disso foi a desativação do porta-aviões Minas Gerais recém atualizado, com a chegada do porta-aviões São Paulo ao Brasil, na manhã do dia 17 de fevereiro de 2001, originando novos debates e polêmicas a respeito do assunto e sobre os desafios que enfrentava a Marinha, por não ter a garantia da existência de um único Esquadrão formado, até o ano de 2001, de

aviões e pilotos para compor a Aviação de Asa Fixa, totalmente dependente de renovações tecnológicas no seguimento aeronaval. Para os oficiais da Marinha, a baixa do navio Minas Gerais se traduziu em um desperdício, mas para o Governo era um mal necessário, porque tampouco o Estado tinha possibilidades para comprar mais um lote de aeronaves para guarnecer o navio em época de “paz” mundial. A última guerra da qual se tinha notícia era a Guerra do Golfo Pérsico, que ocorreu entre 1991 e 1992, sem a participação brasileira, sendo esta uma amostra da crise de identidade das Forças Armadas na América do Sul, que jamais demandou uma operação simultânea de dois porta-aviões, com o agravante de que o navio Minas Gerais, no início do ano de 2001, já havia se tornado uma sucata da Segunda Guerra Mundial.

O objetivo maior desta pesquisa é escrever parte da história da Aviação Naval brasileira, bem como o seu impacto e influência nos setores tático, estratégico, político e tecnológico. A hipótese deste estudo incide sobre o caráter duradouro da rivalidade política entre Marinha e Aeronáutica gerada pela criação do MAER, em 1941, e que se estende até 2001 – data da chegada do porta-aviões São Paulo ao Brasil. Para tanto, analisamos obras gerais de natureza histórica e política, relativas ao tema pesquisado, artigos de jornais e de revistas especializadas em aviação, bem como documentos escritos produzidos pelos militares e depoimentos por eles concedidos.

Este trabalho está dividido em seis capítulos. No primeiro, demonstraremos o processo de criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, conforme desejo do Exército, e em detrimento da Marinha na reunião das Armas. Também demonstraremos a geração de uma rivalidade política bilateral entre MB e FAB pelo domínio do seguimento aeronaval, culminando na criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha em 1952.

No segundo capítulo, apresentaremos o processo de regulamentação da DAERM, concluído em 1954, quando o Exército, através do EMFA, se viu com amplos poderes sobre a questão do desenvolvimento da aviação orgânica da MB, pelo Decreto 36.327, passando a conduzir o polêmico debate. Tal debate foi acentuado pela aquisição do porta-aviões Minas Gerais, em 1956, pela MB, durante os conturbados anos JK, evento esse, responsável pelo agravamento e desdobramento temporal da referida rivalidade, notavelmente a partir da criação do 1º GAE da FAB em 1957, com o intuito desta instituição de deter o comando das operações aéreas no navio.

No terceiro capítulo, mostraremos como foi instituído o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval da MB em 1955; a formação dos Esquadrões de Helicópteros da Marinha; o modo pelo qual a FAB adquiriu aeronaves para compor o seu 1º GAE e a ousada

reação da Marinha em negociar *ocultamente* aviões no exterior nos anos iniciais da década de 1960, numa tentativa de garantir o comando das operações aeronavais do navio.

No quarto capítulo, esclareceremos a remoção do CIAAN da Avenida Brasil para São Pedro da Aldeia entre dezembro de 1960 e janeiro de 1961; o problema gerado com a instalação do HU-1 ao lado do Aeroporto Galeão no Rio de Janeiro; a chegada secreta dos aviões da MB ao Brasil; a Revoada que, entre outros variados acontecimentos seguintes, agravou a chamada crise da Aviação Embarcada, já bastante aguda com a aproximação do Golpe de 1964, que culminou em decisão presidencial de 1965, tomada por Castelo Branco, representante do Exército, que determinou o uso exclusivo pela Aeronáutica das Asas Fixas, restringindo a Marinha à operação das Asas Rotativas.

No quinto, escreveremos acerca da consolidação das Asas Rotativas na Marinha no longo período de 1965 até 1986, sustentando que a rivalidade entre MB e FAB pelo domínio do setor aeronaval continuou vigorando.

No sexto e último capítulo, destacaremos a importância da criação da Aviação do Exército em 1986, como resultado das mudanças da concepção estratégica militar e dos fatores históricos que contribuíram para que a Marinha, à revelia da Aeronáutica, conquistasse o direito de operar as Asas Fixas em 1998, através de decisão presidencial de Fernando Henrique Cardoso; bem como a compra de um lote de 23 aviões do Kuwait para operar no porta-aviões Minas Gerais e a sua súbita substituição entre 2000 e 2001 pelo porta-aviões São Paulo.

Capítulo I: A Criação do Ministério da Aeronáutica no Brasil e a Geração de uma Longa Rivalidade Bilateral: Marinha Versus FAB (1941-1952)

Em 1930 foi criado o Corpo de Aviação da Marinha pelo decreto número 20.497 durante o Governo Provisório. Para muitos marinheiros essa determinação foi um erro, (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p.5) “...pois os aviadores da Marinha passaram (...) a constituir um grupo à parte, cujos componentes (...) se consideravam muito mais como aviadores do que como oficiais da Marinha, vivendo afastados dos navios e usando até uniformes diferentes, o que veio anular o tirocínio marinho...”.

No ano de 1931, no Exército, pelo Decreto número 20.023, (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 320) “...a Aviação Militar ativou a primeira unidade aérea depois de criada a arma de Aviação: o Grupo Misto de Aviação...”. De acordo com Maria Cecília Spina Forjaz (2005, p. 282):

...os poucos cadetes que escolhiam essa nova arma tinham que ir para a Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos, onde permaneciam isolados e perdiam o contato com o Exército. Ali desenvolviam um *éthos* militar diferente, baseado no individualismo, no espírito de aventura e na coragem exacerbada exigidos de futuros pilotos. Queremos sugerir que os cadetes que buscavam a aviação tinham menos apego à disciplina e à obediência, características próprias do espírito militar.

O que parecia ser um sentimento egocêntrico dos aviadores de ambas as instituições pode ser traduzido ainda pela influência no campo da estratégia aérea, do italiano oficial de cavalaria e engenheiro do exército ítalo, Giulio Douhet (1988 [1921]), que já na primeira década do século XX sustentava que “o céu se tornaria um campo de batalha tão importante quanto a terra e o mar”. As suas prescrições estratégicas em voga no mundo tornar-se-iam referências obrigatórias no decurso da Segunda Guerra Mundial – campanha que colocou o jovem invento avião em questão.

Com o progresso da ciência, arte e prática da navegação aérea, o avião se tornou motivo da construção de navios aeródromos, aumentando, assim, a importância do funcionamento aeronáutico para o mister da Força Naval. O primeiro navio aeródromo construído como tal desde a quilha foi o HMS Hermes Inglês completado em 1923, mas as

primeiras *experiências* com aeronaves embarcadas foram realizadas, sem demora, antes mesmo da eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914, para o emprego tático em campanhas militares inerentes à Marinha de Guerra, precedendo, portanto, ao surgimento de todos os Ministérios do Ar em várias nações do mundo.

Nos termos do Major-Aviador Wagner Eduardo Mello de Oliveira (2007),

no ano de 1911 [Giulio Douhet] em um memorando enviado ao Chefe do Estado-Maior do Exército (...) salientou o fato de que uma nova arma passou a existir, sendo necessário criar um órgão competente para tratar de tudo que se relacionasse com o emprego dos meios aéreos em Guerra. Essas afirmações de Douhet baseavam-se nas capacidades do Poder Aéreo por ele imaginadas, sendo inviável a administração delas sob os cuidados do Exército e da Marinha. Nascia o sonho da Força Aérea independente.

O primeiro país responsável pela fundação do Ministério do Ar, em abril de 1918, foi a Inglaterra, cujas atribuições específicas do novo órgão compreendiam a administração de todas as atividades aéreas pertencentes ao campo militar e civil. A maneira pela qual esse processo se deu baseia-se na fusão da Royal Flying Corps (RFC – Aviação do Exército) com a Royal Naval Air Service (RNAS – Aviação da Marinha) para a formação da Royal Air Force (RAF – Força Aérea Independente ou Única). Os porta-aviões, de improviso ou genuínos – sejam como for – foram assim guarnecidos com pessoal misto. Após dezenove anos de embates políticos sobre questões administrativas e operacionais envolvendo o Ministério do Ar e o Ministério da Marinha no problema da Aviação Embarcada, conforme Francisco de Souza Maia Júnior (1953, p. 21),

...em 1937, o governo inglês fez um inquérito (...) sobre todas as questões que interessavam à AVIAÇÃO NAVAL. A sua decisão final foi entregar ao Almirantado a Completa DIREÇÃO de toda a força aérea EMBARCADA que não mais pertenceria ao Ministério do Ar. Foi ainda resolvido que a Força Naval Aérea teria suas próprias bases terrestres...

Diferentemente da Inglaterra, a França instituiu, em 1928, o Ministério do Ar conservando a Aviação Naval como parte orgânica da Armada. A partir daquele momento, as chamadas Aviação Embarcada, Aviação Naval de Cooperação e Aviação Naval Autônoma passaram a organizar a Aviação Naval Francesa. Salvo a Aviação Naval Autônoma – que administrativamente ficou a cargo do Ministério do Ar e operacionalmente colocada à disposição da Marinha – as demais pertenceriam ao Ministério da Marinha subordinadas ao Comandante da Esquadra. Esta configuração foi modificada diversas vezes, ora favorecendo um dos ministérios relativamente ao outro e vice-versa, jamais deixando de existir a Aviação Naval. Oito anos depois, em agosto de 1936, foi firmado decreto que aprovou as mudanças em curso, o qual segundo marinheiros brasileiros (MARINHA DO BRASIL, [195-], p. 5): “...reconhece à Marinha uma autoridade total sobre a Aviação Naval, que além de aviação embarcada, compreende a aviação não embarcada [(esta última representada pela antiga Aviação Naval de Cooperação)]...”.

Quanto a Missão Militar de Aviação Francesa, encabeçada pelo Exército da França e não pela Marinha (1920-1940), que marcadamente coordenou nos anos 20 a Aviação do Exército Brasileiro, em 1930, intercedeu pela criação do Ministério do Ar, apresentando ao Governo proposta para a sua concretização.¹ Tentativa em vão, pois a influência estrangeira dominante na alçada da Aviação Naval era norte-americana. A Missão Naval Americana esteve no Brasil entre 1922 e 1931, período ainda impróprio para o Exército conquistar primazia na arena política no que se refere à criação do Ministério do Ar, uma vez que, na contramão da moda do Ministério do Ar, os Estados Unidos não reconheciam razão alguma que justificasse a alteração do sistema em vigor naquela época.

No Brasil, o debate em torno da criação de um Ministério do Ar e de uma Força Aérea é intrínseco às doutrinas militares européias sobre defesa e segurança nacional, as primeiras a exercerem influxo sobre o desenvolvimento da aeronáutica no país. Para elas, a superioridade das nações em campanhas militares ou a capacidade de vencer as guerras, tinha relação imediata com a utilização em larga escala da aviação. Assim como vimos demonstrando, também foi da Europa que vieram os modelos das primeiras experiências de fundação de Ministérios da Aeronáutica, ocorridas na Inglaterra e na França. Não obstante, o paradigma italiano foi o que mais influenciou no processo de construção do nosso Ministério da Aeronáutica (MAER), servindo, em certa medida, até mesmo como exemplo.

¹ Acerca da Missão Francesa no Brasil veja (ROUQUIE, 1984) e (BASTOS FILHO, 1983).

Em 1929, ao lado dos Ministérios da Marinha e da Guerra, a Itália introduziu o Ministério do Ar, igualmente submetido ao Supremo Comando da Defesa, para o qual, foi delegada a gestão das providências aéreas nos domínios civil e militar. Nessa ocasião, a Aviação Naval, juntamente com a do Exército, foram incorporadas em uma só para constituir a renovada Regia Aeronáutica – que já existia inexpressivamente desde 1923 – cuja reprodução pode ser descrita por uma gama de classes: Força Aérea Independente, Força Aérea do Exército, Forças Aéreas Navais e Forças Aéreas Coloniais.² A Aviação Embarcada estava, pois, administrativamente sob a liderança do Ministério do Ar, todavia cabendo à Marinha auxiliar no seu treinamento e, em tese, dirigir as suas operações.

Visto que o caso alemão se manifestou como referência de inspiração no final da década de 30 para os brasileiros partidários da criação do Ministério da Aeronáutica, muito mais do que propriamente como modelo, a partir de seu estabelecimento em 1935, porque o governo italiano procurou levantar a sua decaída aeronáutica chamando a si o Ministério do Ar, formado pelas antigas aviações do Exército e da Marinha: processo semelhante ao desenvolvimento do Ministério da Aeronáutica no Brasil corroborado com a sua instauração.

Além disso, o *momento decisivo* para os aviadores brasileiros, lançando mão da mídia, poderem iniciar uma campanha com propósitos políticos que redundaria mais tarde na criação do desejado “Ministério do Ar”, se inscreve no ano de 1935 – data do nascimento deste Ministério na Alemanha. O que temporalmente, dada a simultaneidade eventual das ocorrências, impossibilitaria que o, *formalmente*, recém-nascido paradigma alemão se apresentasse tão cedo como exemplo consistente para os que aqui se perfilhavam pela causa do Ministério do Ar. Não nos esqueçamos que em decorrência do Tratado de Versalhes³ este Ministério foi erigido na clandestinidade e revelado ao mundo subitamente.

Parafraseando Jayme de Araújo Bastos Filho, a vontade de constituir uma Força Aérea Independente havia engajado militares do Exército desde 1928, e mesmo com os acontecimentos de 1935, este desejo permaneceu disfarçado, sobretudo em relação à

² Para maiores informações visitar sítio oficial da Marinha e da Aeronáutica Italiana: URL: <http://www.marina.difesa.it/>. URL: <http://www.aeronautica.difesa.it/>. Acesso em 28 de maio de 2007.

³ O documento mais importante produzido na Conferência de Paz de Paris, aberta em 18 de janeiro de 1919, foi o Tratado de Versalhes, assinado em 28 de junho de 1919, que caracterizava os termos da paz com as nações derrotadas. A conferência foi encerrada em 20 de janeiro de 1920, mas os termos do Tratado de Versalhes provocaram grande mal estar e ressentimento na Alemanha. O objetivo deste tratado foi fixar um novo mapa político da Europa e as indenizações de guerra e definir as condições de desmilitarização dos países vencidos, de forma a reduzir a sua força militar. Na questão militar germânica, o Exército foi restringido a 100.000 soldados não sendo permitido tanques e artilharia pesada. As proporções do efetivo e do material bélico da Marinha foram diminuídas para 15.000 marinheiros com a proibição de submarinos enquanto a esquadra foi limitada a seis navios de guerra, seis cruzadores e doze contratorpedeiros. Quanto à aeronáutica alemã, foi impedida de funcionar.

motivação pelo desenvolvimento da aeronáutica da Itália fascista dos anos 30 e envolveu, na campanha, militares do Exército e civis. (BASTOS FILHO, 1983, p. 210).⁴

Na ótica de Maria Cecília Spina Forjaz (2005, p. 283),

...[na década de 1920] a Aviação (...), além de arma incipiente, estava dividida entre Exército e Marinha, e não possuía nenhuma autonomia administrativa, operacional ou técnica. Seus quadros eram reduzidos e seus componentes considerados indisciplinados e individualistas. Sua autonomia começou a ser conquistada depois da Revolução de 30, quando o major-aviador Plínio Raulino de Oliveira assumiu o comando da Escola de Aviação Militar. A partir de então, só foram nomeados comandantes aviadores. Mas o passo decisivo seria dado um pouco mais tarde, com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, nos anos de 1940, sob a influência do novo contexto geopolítico estratégico e tecnológico da Segunda Guerra Mundial.

Sem dúvida, as origens da criação do Ministério da Aeronáutica, na prática, remontam ao ano de 1935, quando foi lançada uma campanha propagandista organizada por uma comissão composta de três aviadores militares (ou do exército) e três aviadores navais, objetivando a formação de uma Força Aérea Nacional constando para tanto em sua construção: uma Força Aérea Independente, diretamente subordinada ao Estado-Maior da Aeronáutica, e Unidades de Cooperação com a Marinha e com o Exército quanto ao seu emprego, diretamente subordinadas ao Estado-Maior da Armada e ao Estado-Maior do Exército, respectivamente.

Em 17 de janeiro de 1935 **O Jornal** publicou artigo intitulado: **O Ministério do Ar (De um Observador Militar)**, o qual assinalava a existência de (O JORNAL, 1935, p. 2):

...uma corrente de técnicos de aviação encabeçada por oficiais das forças armadas [que pugnava] pela criação do Ministério do Ar”. A idéia nascera do contato que vêm de ter os referidos militares com o

⁴ Não apresentaremos esta campanha divulgada pela imprensa da época porque o objetivo deste capítulo é apenas introduzir e localizar o tema da pesquisa, doravante solicitamos a complacência dos leitores com a intenção de evitarmos significativas digressões. Para inteirar-se sobre o assunto consultar principais jornais do período disponibilizados para consulta na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro como, por exemplo, **O Jornal**, **Correio da Manhã**, **Tribuna da Imprensa**, **Gazeta de Notícias** entre outros. Sobre a campanha, ela foi liderada pelo alto escalão do Exército com o apoio dos aviadores navais e civis contrariando o Almirantado, este ciente do conseqüente rebaixamento político da Marinha no conjunto das Armas.

meio aviatório das nações mais adiantadas. A organização que mais é invocada é a italiana (...). Em primeiro lugar, o problema, encarado unilateralmente, acarretaria (...) prejuízos para certas classes interessadas. [Em sentido amplo, principalmente para a Marinha].⁵

A campanha teve uma ampla repercussão e uma ótima acolhida por parte dos aviadores, mas nem todos a conceberam de modo absoluto. Segundo Fernando Almeida da Silva (1958, p. 6) se referindo a dois gêneros de aceitação, "...uma delas encarava a criação de um órgão independente de direção, coordenação e regulamentação da Força Aérea Independente, da Aviação Civil e da Política Aérea, sem que esse novo órgão nascesse da fusão das Aviações Naval e Militar. A outra encarava tal fusão como a mais indicada."

Entre os mais sonoros dos aviadores que concorreram nos meios e nos fins em proveito da criação do Ministério da Aeronáutica a partir da fusão da Aviação Militar com a Naval, merece destaque o então Capitão Alves Cabral, que em preleção pública, realizada em 20 de fevereiro de 1935 no Clube Militar, defendeu a referida fusão diante de importantes autoridades militares e civis da República, conforme Cosme Drumond sendo entre a sociedade castrense, praticamente em sua totalidade, procedente do Exército. (DRUMOND, 2004, p. 126).⁶

Neste ano já estava claro que a futura Força Aérea Brasileira, rigorosamente, não enfrentaria na arena política o Exército na questão do retorno de sua aviação, assim como o comprova a ausência do almirantado, de outros oficiais de alto escalão da Marinha e, de outro lado, a forte presença da elite do Exército na conferência realizada no Clube Militar – principalmente do Ministro da Guerra, Pedro Aurélio de Góes Monteiro, e do Diretor da Aviação Militar, Eurico Gaspar Dutra, conhecidos por seus sentimentos pró-Eixo.⁷

Ainda mais: o presidente Getúlio Vargas, que politicamente contava com o apoio de Góes Monteiro e de Dutra, líder de um iminente governo ditatorial, era aficionado em

⁵ Em 1928 **O Jornal** publicou dois artigos de autoria do Major Lysias Augusto Rodrigues, nos quais, apresentou sucintamente tese que defendia a criação do Ministério da Aeronáutica e sugestões para sua organização. Mas, ainda era muito cedo para dar partida a uma campanha propagandista que tivesse amplas repercussões políticas nas sociedades castrense e civil objetivando tal transformação na constituição das Forças Armadas Brasileiras.

⁶ Para saber na íntegra sobre quem participou da reunião, consultar: (DRUMOND, 2004) e (MENEZES, on-line).

⁷ Foi relatado pelo Ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, em seu relatório anual de 1935 (GUIMARÃES, 1935): "...A criação de uma aviação única foi uma medida que a Inglaterra, a França e o Chile puseram em prática, mas cujo acerto ainda esta sujeito a controvérsias...". E concluiu o Ministro: "...Enquanto que para a Aviação Militar, em 1933, 1934 e 1935, foram concedidas as dotações orçamentárias de 8.671:000\$, 13.265:500\$ e 15.259:500\$000, as verbas para a Aviação Naval foram de... 2.750:000\$000, nos dois primeiros exercícios e de 3.000.000\$000 no último (...). À Aviação Naval deveriam ser consignadas verbas orçamentárias pelo menos iguais às votadas para o Exército".

aviação, imputava como registrou José Garcia de Souza (1944, p. 3-7), o “...valor da força aérea nos destinos do mundo...” tendo recebido diversas homenagens nacionais e internacionais, dentre as quais, o título de “...Amigo da Aviação...”, da imprensa norte-americana e brasileira em 1940. O depoimento do Brigadeiro Nero Moura deixa transparecer o quão Getúlio Vargas era apaixonado pela aviação e ainda confirma como a sua presença na política contribuiria para o estabelecimento do novo ministério. Para Moura (1996, p. 295-296):

A Aeronáutica deve a Getúlio o seu nascimento, em 1941. Getúlio sempre gostou de viajar de avião, viajou muito, naturalmente, foi o primeiro presidente a viajar de avião por todo o país. Criou a Aeronáutica, nomeou o Salgado Filho ministro, apoiando-o sempre em sua (...) administração, sem dúvida facilitada pela nossa aliança com os Estados Unidos e a quantidade de material que recebemos. De qualquer modo, fez o máximo pela aviação durante o Estado Novo e depois, na minha administração.

Relacionando-se com o processo da instituição do Ministério da Aeronáutica, outra temática estava em apreciação por um grupo de oficiais militares ligados a aviação, tanto do Exército quanto da Marinha. De acordo com Antonio José Junqueira Botelho: que já vinham lançando os alicerces de uma protopolítica científica e tecnológica, centrada na pesquisa tecnológica orientada para o setor produtivo e fundamentada no estabelecimento de um novo modelo institucional e conceitual de ensino de engenharia, baseado no modelo norte-americano do Massachusetts Institute of Technology (MIT). (BOTELHO, 1997). Em 1934, mesmo ano da criação da Universidade de São Paulo, ocorreu na capital paulista o I Congresso Nacional de Aeronáutica, no qual tomaram forma duas visões opostas no que respeitam à industrialização e seus nexos com a pesquisa e o ensino, mormente a indústria aeronáutica. Como sustenta Antonio José Junqueira Botelho (1999, p. 141),

...uma defendia o envio de pessoal ao exterior para obter treinamento tecnológico e formar uma mentalidade capaz de dirigir a organização da futura indústria do país, reconhecia (...) a importância da pesquisa e do desenvolvimento previamente à implantação da indústria, citando a experiência japonesa, e criticava a prática corrente de primeiro se importar maquinária sofisticada e se construir fábricas grandiosas.

Recomendava, enfim, o apoio à pesquisa, o envio de estudantes ao exterior e o estabelecimento de cursos especializados. O porta-voz desta visão era o então capitão de fragata Raymundo Aboim, (...) primeiro latino-americano a obter a pós-graduação em Engenharia Aeronáutica pelo Imperial College da Inglaterra, em 1925. A outra vertente considerava que tecnologia se equacionava com máquinas e laboratórios modernos, e propunha a criação imediata de um poderoso órgão central governamental para coordenar a implantação de uma fábrica de aviões. O defensor dessa visão francesa era o então tenente coronel engenheiro Antônio Guedes Muniz, graduado em 1930 pela École Nationale Supérieure d'Aéronautique (ENSA) de Paris. Em 1935, um ano após o congresso, o Ministério da Guerra determinaria o início da construção de protótipos de aviões. Naquele momento, a vitória dessa última visão, do Exército, em contraponto àquela da Marinha, parecia clara.

A competição burocrática entre o Ministério da Guerra, da Marinha e Obras Públicas pelo comando da industrialização aeronáutica, e entre os dois primeiros pela direção superior da aviação no setor militar e do muito próximo Ministério da Aeronáutica, foi um fator que contribuiu para que se atingisse ao início da Segunda Guerra Mundial sem nenhuma fábrica em atividade, (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 552): “...cheia de boas intenções foi a idéia de se construir uma fábrica de aviões no Brasil, na década de 30, por iniciativa governamental. Mas entre o pensamento inicial e o real funcionamento da fábrica mediarão tantos anos, tantos percalços aconteceram (inclusive uma guerra mundial) que o resultado foi frustrante.” Contudo, o estágio de desenvolvimento da aviação civil evidenciava o significativo aumento de sua importância no Brasil, cujo avanço foi em muito estimulado por Vargas e, portanto, anunciava antecipadamente o futuro desenvolvimento institucional misto (civil-militar) do segmento.

A partir do ano de 1937, princípio da instauração do Estado Novo, dois relevantes problemas internos ocuparam o governo Vargas: o reequipamento das Forças Armadas Brasileiras e a necessidade de investimento econômico, sobretudo para a construção de uma usina siderúrgica. Consoante com Gerson Moura (1993, p. 180),

...durante esses anos o agravamento da situação internacional e a crescente influência dos militares nos centros decisórios colocaram em evidência a necessidade de reequipar as Forças Armadas Brasileiras, em especial o Exército (...). Encomendas substanciais de materiais bélicos alemães foram feitas pelo Exército em 1938 e 1939. Mesmo

depois de iniciada a guerra, o governo brasileiro continuou despendendo esforços vigorosos para receber os materiais alemães, ao mesmo tempo que tentava comprar equipamentos e munição norte-americanos.

As questões militares tinham estreita ligação com as políticas. O Exército sempre mais influente do que a Marinha no interior do Estado. Para uma melhor compreensão do nosso problema consiste indispensável o fato de que desde a Revolução de 1932, lideranças militares associadas a Vargas, encabeçadas pelos generais Pedro Aurélio de Góes Monteiro e Eurico Gaspar Dutra, começaram a estabelecer os liames entre potência industrial e potência militar. Lembramos aqui também que a década de 30 foi notadamente marcada por uma acirrada competição entre Estados Unidos e Alemanha pela influência econômica e política nas Américas, especialmente no Brasil.

Embora não se caracterizasse como uma peça essencial no sistema internacional, o Brasil tinha uma grande participação suplementar. Cômico face à sua posição, o governo brasileiro fugia às alianças políticas, com a finalidade de tirar proveito da própria situação indefinida do sistema internacional. Gerson Moura (1991, p. 23) esclarece: “...A resistência brasileira a uma aliança clara (ou impossibilidade de se decidir-se por ela) nos anos 30 viria a se constituir num trunfo precioso no momento seguinte (início dos anos 40), quando a conjuntura modificou-se radicalmente, assim como a própria posição brasileira no sistema internacional”. Tal posição foi determinada pelos efeitos dos anos iniciais da Segunda Guerra Mundial – especificamente, por uma área de precipitação estratégica definida: o Nordeste brasileiro.⁸

Nas palavras do Coronel Aviador Reformado João Vieira de Souza (2005, p. 30),

...em 1939, foi remetido ao Conselho de Segurança Nacional, pelo Almirante José Machado de Castro e Silva, Chefe do Estado-Maior da Armada, o primeiro expediente [Parecer a respeito da Criação do Ministério do Ar]. O documento, com cinco partes, concluía que sua criação só oferecia desvantagens ao desenvolvimento das Aviações Civil, Militar e Naval. Esta foi a última grande cartada dos opositores.

⁸ Essa região da base geográfica do Estado brasileiro ganhou importância estratégica porque poderia ser utilizada na estratégia global dos Estados Unidos de combate às potências do Eixo. Ela contribuiria na chegada de materiais estratégicos para a sua indústria, além de oferecer suporte mínimo de bases para as suas tropas iniciarem uma contra-ofensiva, frente a uma possível investida promovida pelas forças do Eixo a partir da África. Inversamente, era importante para as instalações das forças alemãs servindo-lhes tanto para o tráfego comercial como para ofensiva contra os Estados Unidos.

Ora, às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica, o Exército temia um aumento substantivo do efetivo e, portanto, do funcionalismo da Marinha, com a qual já vinha rivalizando em assuntos militares como na compra ou na reposição de armamento e munição, na vigilância das fronteiras, nos estudos estratégicos e na natureza de seus treinamentos: tudo isso envolvia fornecedores, know-how estrangeiros e decisões políticas. Assim sendo, o estabelecimento do Ministério da Aeronáutica viria a propósito para o Exército porque a Aviação Naval deixaria de existir, com isso reduzindo o campo de ação da Marinha no contexto da Guerra, não havendo chances de expressivo crescimento operacional, de seus quadros e de suas edificações em uma vasta área *litorânea* no Nordeste brasileiro, considerada estratégica para as grandes potências beligerantes. Mais precisamente, as incipientes aviações do Exército e da Marinha fundidas gerariam uma nova instituição militar que também não seria equivalente ao Exército no peso e na força nas questões políticas.

Para auxiliar na defesa da erupção do Ministério da Aeronáutica, as vitórias do Eixo no período de 1939 a 1941, as quais criaram um verdadeiro império alemão na Europa, valendo-se significativamente do emprego de aviões nas campanhas militares, foram invocadas para reforçar os argumentos justificativos expostos pelos militares aliados pela sua instauração no Brasil. Isso se explica pela forte influência político-ideológica germânica enraizada em território nacional, responsável, como sustentamos pelo aliciamento de muitos elementos da sociedade castrense.

Enquanto isso, no âmbito do concurso político-militar entre Estados Unidos e Alemanha, os estrategistas norte-americanos planejaram ofensiva política em relação ao Brasil objetivando, em primeira instância, a eliminação da influência do Eixo para o envio de uma força expedicionária ao Nordeste brasileiro; esses esforços foram intensificados principalmente depois que as forças do Eixo se voltaram para os países da Europa Ocidental, em 1940.

De acordo com o jogo político, havia nesta época chefes militares que duvidavam da capacidade de os Estados Unidos protegerem o Brasil. As dúvidas prolongariam o encerramento das transações políticas, pois, na esfera militar, elas deram nascimento a uma desconfiança mútua entre os dois países. De um lado, o Departamento da Guerra norte-americano não estava certo do apoio brasileiro no caso de os Estados Unidos entrarem na Guerra, porque acreditavam que muitos dos dirigentes militares tinham opiniões favoráveis ao Eixo; de outro, os brasileiros exigiam garantias concretas de que os Estados Unidos forneceriam aviões e armas às forças brasileiras, viabilizando uma efetiva defesa do Nordeste em caso de invasão com proveitos tecnológicos.

Como precisamente periodizou e concluiu Gerson Moura (1993, p. 7-11),

...de outubro de 1940 a dezembro de 1941, todas as tentativas norte-americanas de obter qualquer concessão do Brasil encontraram uma rejeição decidida (...). Embora neutralistas sinceros e germanófilos disfarçados tentassem defender a política de neutralidade do Brasil, a possibilidade de resistência às exigências norte-americanas era mínima...

Neste ínterim, na esfera da política interna, as discussões sobre a iminente fundação do Ministério da Aeronáutica se intensificaram enveredando claramente para a unificação das Aviações do Exército e da Marinha, bem como para a transferência da Aviação Comercial da alçada do Ministério da Viação e Obras Públicas para o campo de ação do Ministério a ser criado, contando como um dos mais propícios argumentos o desperdício de três aviações operando e gerenciando em separado.

Finalmente, em janeiro de 1941, depois de amplo debate e campanhas na imprensa, Getúlio Vargas assinou o Decreto 2961, criando o Ministério da Aeronáutica e inaugurando a fusão das aviações do Exército e da Marinha, personificada numa só corporação denominada Forças Aéreas Nacionais (imediatamente renomeada para Força Aérea Brasileira (FAB) pelo Decreto-lei 3302, de maio de 1941) e subordinadas ao novo Ministério.⁹ No ponto de vista de Antônio José J. Botelho (1999), “...para fazer frente às necessidades impostas pela emergente aliança aeronáutica com os Estados Unidos, e afim de redistribuir suas bases de apoio político-militar (...), Getúlio (...) criou o Ministério da Aeronáutica...”¹⁰

Paralelamente, no ano de 1941, quanto às posições político-militares dominantes nos Estados Unidos acerca do destino da estrutura administrativa e operacional de sua aviação militar, deduzimos que apresentavam diversos convencimentos doutrinários opostos, não apenas em relação aos que aqui alcançavam vantagem sobre os oponentes do estabelecimento do Ministério da Aeronáutica e de uma Força Aérea Única no debate em perspectiva, como também diante da maioria das doutrinas aéreas em nascimento no âmbito da Guerra. Conforme o Major Rojer J. Witek (2003. Grifo nosso):

⁹ Para instruções sobre a doutrina político-militar subjacente ao novo Ministério ver (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 72, 74 e 75).

¹⁰ Na visão dos marinheiros (DIRETORIA DE AERONÁUTICA, 1964, p. 5), “... isso foi feito contra o parecer unânime do Conselho do Almirantado, e contra a opinião expressa do Estado-Maior da Armada. Vivía-se numa ditadura, e os motivos eram políticos, e não técnicos.”

A Inglaterra sugeriu que os Estados Unidos estabelecessem um Centro Combinado de Controle e Informação, na cidade de New York, em dezembro de 1941, que teria rastreado movimentos de navios mercantes, plotado os contatos do inimigo e determinado a localização de todas as patrulhas anti-submarino aéreas e de superfície. Os Estados Unidos recusaram-se a imitar um modelo bem-sucedido da Inglaterra, na relação entre o Almirantado e o Comando Costeiro. O Capitão-de-Mar-e-Guerra George Creasy, Diretor de Guerra Anti-Submarino da Royal Navy e o Vice-Marechal do Ar, Geoffrey Bromet, Comandante do Comando Costeiro, sugeriram que os americanos consolidassem suas forças aéreas anti-submarino em um Comando Costeiro controlado de maneira centralizada. O Alte Ernest J. King, Comandante-Chefe da Marinha, não quis uma força aérea costeira separada, porque isso poderia facilitar o caminho para uma força aérea dos Estados Unidos *independente*.¹¹

Na verdade, no caso brasileiro, envolvendo a criação do Ministério da Aeronáutica, a vitória do Exército sobre a Marinha se deu pela política interna sem, no entanto, sofrer pressões externas contrárias especiais e relevantes no contexto da Guerra por meio da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos e do Departamento da Guerra norte-americano, pois o que estava em jogo nos assuntos político-militares era somente a ocupação da região Nordeste do Brasil pelas forças armadas norte-americanas em troca de material bélico, adestramento e infra-estrutura militar na área, independendo da estrutura aérea administrativa vigente. Essa advertência deve ser levada em conta, afinal os Estados Unidos não possui um Ministério da Aeronáutica até hoje e sua Força Aérea (USAF) foi criada nos anos do pós-guerra, em 1947.

Durante o desenvolvimento de a doutrina militar do período republicano se formou as *estruturas históricas*, que tornaram possível a citada vitória do Exército sobre a Marinha. Esta doutrina era parte de um *demorado* trabalho ideológico, fundado numa cômoda situação de fronteiras recebida do Império e consolidada no começo do século, que elevou a posição superior, o Exército, nas relações políticas relativamente à sua rival. Esse longo processo histórico se deu pela política externa de defesa, deixando, portanto, pronta as bases para o Exército vencer a Marinha neste *especial* jogo político em lance oportuno – assomado ao fato

¹¹ Em dezembro de 1941 Pearl Harbor foi atacada pelos japoneses servindo de exemplo para os Estados Unidos de como o avião atingira grande importância no contexto da moderna guerra. Para maiores informações sobre o assunto veja (MILLER, 1991). Representando o modo pelo qual os Estados Unidos poderia se erigir em poder político, segundo Luiz Alberto Muniz Bandeira (2003, p. 201), citando carta de Carlos Martins, Embaixador do Brasil em Whashington, a Getúlio Vargas: "... [esse ataque] deu ao presidente Franklin D. Roosevelt o pretexto de que necessitava para vencer as tendências isolacionistas e envolver os EUA, diretamente, na guerra contra o Eixo, 'como uma cruzada, com o lema de que é a América que irá libertar a Europa do jugo alemão'."

da surpreendente e instantânea interferência de Getúlio Vargas, logo após a criação do Ministério da Aeronáutica, garantindo ao novo órgão menor liberdade administrativa tornando a sua chefia paisana. O que estava subentendido no passado é preciso ser expresso e Oliveiros Ferreira (1988, p. 294. Grifo nosso) faz-se compreender tal processo:

....o fato de o Brasil não ter força armada capaz de exercer a função de instrumento de dissuasão na América Latina (...) decorre de errônea concepção presente na *doutrina militar tradicional*, a qual, desde a revolta da Esquadra, minimiza a Marinha na defesa do Território Nacional – em outros termos, desconhece a Marinha como instrumento estratégico. Esse menosprezo da Marinha – e depois da Força Aérea – corre por conta da *doutrina militar* desenvolvida no *período republicano*, na qual se atribuiu à Marinha tão-só a tarefa de defender o território nacional, isto é, patrulhar as costas e, quando muito, servir de ala esquerda do Exército, em movimento tático.

Quanto àquela surpreendente interferência de Getúlio Vargas, não obstante, os norte-americanos não contavam com a ajuda do tático ditador, que escolheu o civil Joaquim Pedro Salgado Filho, seu antigo Ministro da Justiça e conterrâneo gaúcho próximo favorável ao alinhamento com os Estados Unidos – juntamente com a equipe do Ministério, para assumir o cargo de Ministro da Aeronáutica, com a intenção de evitar eventuais conflitos de interesse entre as aviações do Exército e da Marinha e, sobretudo, para acelerar as negociações e aumentar a confiança mutuada pelos dois países, necessária e tão desejada pela potência norte-americana. Assim, em junho de 1941, o Brasil e os Estados Unidos assinaram um acordo de cooperação baseado no *Lend and Lease Act*, que regulava os programas de empréstimos e arrendamentos, por intermédio dos quais os Estados Unidos forneceriam ajuda militar aos países aliados. Em suma, o surgimento do Ministério da Aeronáutica através de uma decisão política sagaz, mesmo tendo sido legitimado por chefes do Exército ligados ao próprio Vargas com tendências nazi-facistas, cuja inspiração se inscreve no modelo italiano do Ministério do Ar e nas vitórias do Eixo de 1939 a 1941, tornou mais forte ainda *amizade* entre as duas nações.

É claro que havia oficiais integralistas insinuantes ao Eixo nas fileiras da Força Aérea, porém a maior parte de seus quadros era preferentemente favorável aos Aliados. Não resta dúvida de que todos os seus oficiais apoiaram completamente a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial. As palavras do Brigadeiro Nero Moura (1996, p. 85) revelam

quantitativamente o caráter da pequena incidência participativa de movimentos integralistas por oficiais da Aeronáutica:

O integralismo estava organizado em legiões, seções e regimentos. A seção dos Afonsos tinha como chefe um barbeiro, o Barbosa, velhote simpático e agradável. Ele era o chefe, a quem o ex-ministro Márcio de Souza e Melo, então major, conhecido e sabido como integralista, obedecia – era engraçado! O Rui Presser Bello, que já morreu, também era integralista, e havia outros insignificantes, de cujo nome não guardo lembrança.

No final de 1941, as contribuições do Brasil para o esforço de guerra norte-americano foram notáveis, significando uma cooperação aberta que colocou o Brasil em posição de país beligerante, antes mesmo de sua efetiva declaração de guerra à Alemanha e à Itália, em 22 de agosto de 1942. Em termos práticos, essa colaboração sincera consumou a formalização do “estado de guerra” aliada a dois acontecimentos isolados, igualmente preliminares, no teatro de operações: em março daquele ano alguns navios mercantes brasileiros foram postos a pique por submarinos alemães e em maio começou o patrulhamento aéreo da costa do Nordeste pela Força Aérea Brasileira com a ajuda técnica dos norte-americanos e pelo menos dois submarinos alemães foram destruídos pelos aviões de patrulha da FAB.

Complementando as nossas considerações, chamamos a atenção, apenas para marcar o fato de a Marinha não possuir navio aeródromo, até o momento do nascimento do Ministério da Aeronáutica. Obviamente, não havia ainda a mínima possibilidade de o Brasil adquirir, desenvolver e operar tal tecnologia. Elegemos esse fator como subsidiário no processo de construção do MAER, mas que sem dúvida, indiretamente, tornou mais fácil à consecução dos objetivos e dos interesses político-militares perseguidos pelo Exército. Visto que, numa comparação recíproca, o porta-aviões havia imposto na Europa o problema da aviação embarcada levando a Inglaterra, por exemplo, a reestruturar o seu Ministério do Ar devolvendo para a Marinha a sua antiga aviação.

Tal modalidade de embarcação ganhou grande importância para a tática militar ao longo da Segunda Guerra Mundial, mas o seu aperfeiçoamento tecnológico crítico, impulsionado pela experiência própria desta Guerra, se deu nos anos posteriores no contexto da Guerra Fria. Numa trajetória mais longa, a instauração do Ministério da Aeronáutica irrompeu novos debates com o término da Segunda Guerra, expressivamente envolvendo a

Marinha e a Força Aérea, mas desta vez não permaneceria na agenda estratégica o problema do sentido e relevância da existência do recente Ministério; nesta época organismo permanente do Estado já consolidado, comandado pelo sucessor de Salgado Filho, o militar Armando Figueira Trompowsky. Toda a discussão passou a girar em torno do reatamento da Aviação Naval: ameaça aos interesses institucionais e políticos da FAB.

Esta passagem de Wágner Camilo Alves (2005, p. 169. Grifo nosso) consiste em uma amostra representativa: “...no início de 1947, o ministro Silvio de Noronha, esperançoso, escrevia em seu relatório para o presidente que a constituição de uma ‘força tarefa equilibrada’ dotada de cruzadores, *porta-aviões*, contra-torpedeiros e submarinos dependia do apoio norte-americano.” Em 10 de dezembro do mesmo ano, o então, Contra-Almirante Carlos Pena Boto, em palestra transmitida por radiodifusão, como parte dos eventos realizados durante a Semana do Marinheiro, manifestava a importância da compra de um porta-aviões e reivindicava para a Marinha do Brasil a Aviação Naval perdida. Assim disse Boto (1947, p. 48):

...Essa Marinha se encontra, atualmente, muito aquém de nossas necessidades. Razoavelmente equipada para a guerra anti-submarina, e só, falta-lhe no entanto um *Corpo Principal*, composto de encouraçados, de Cruzadores e de Porta-Aviões! (...). Urge, em particular, dotá-la de *Aviação Naval*, sem a qual, ela jamais poderá revelar eficiência nos trâmites da moderna guerra aeronaval.

Estava evidente a proximidade relativa do retorno do setor aeronáutico da Marinha do Brasil (MB), uma vez que o navio aeródromo no decorrer da Segunda Guerra se tornou uma belonave dotada de imenso poderio aéreo, o qual faz toda a diferença entre vencer e perder. Embora em si não possua grande utilidade como arma, desbancou os encouraçados em diversas marinhas de potências de grande e médio porte nos anos subseqüentes suplantando a sua importância enquanto arma pesada de defesa e ataque. Ou seja, prenúncios de natureza tecnológica do renascimento da Aviação Naval brasileira despontaram engendrando expectativa bastante otimista entre os marinheiros. Afinal, o Brasil se caracteriza como um país continental cuja extensa faixa litorânea está voltada para o Oceano Atlântico – configuração geográfica propícia para a Marinha movimentar grupo de tarefa nucleado em porta-aviões.

Além disso, dentre os países europeus que optaram pela Força Aérea Única, a Inglaterra, em boa razão do procedimento da Marinha brasileira em busca da aviação perdida, serviu de parâmetro, por ter, dentro em breve, em 1937 (antes da eclosão da Segunda Guerra) desfeito a fusão realizada entre as aviações do Exército e da Marinha sem, contudo, extinguir a Força Aérea, com isso fazendo ressurgir a sua *Aviação Naval*. De acordo com os documentos analisados, para os oficiais da MB, a Alemanha e a Itália teimaram em não fazê-lo antes e durante o conflito armado e, por isso, sobrevieram os insucessos táticos em campanhas navais nos últimos cinco anos de guerra; mais precisamente, foram provocados pela falta da arma aérea como parte integrante das suas Marinhas. Outro anúncio futuro do renascimento da Aviação Naval brasileira a apontar, mas este de natureza doutrinária e histórica. Por fim, uma coisa é certa, os modelos de Ministério do Ar que, de um jeito ou de outro, influenciaram no estabelecimento do Ministério da Aeronáutica, agora haviam sucumbido.

É bom que se tome nota também de como a Marinha explorou as condições favoráveis após o término da Guerra frente à nova conjuntura mundial e, internamente, ao então, recém-criado Estado Maior Geral, em 1946, designado posteriormente Estado Maior das Forças Armadas (EMFA – sigla que adotaremos a partir daqui para facilitar a leitura), ao qual caberia a responsabilidade pela integração operacional das Forças Armadas, observando as características e particularidades de cada Arma Singular.¹² Como atesta o seguinte documento redigido pelos marinheiros (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 1964, p. 6),

...em 1947, (...) o Estado Maior Geral, em seu parecer constante do ofício 47-C (6.8.974), dirigido a Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional, *reconhecia as vantagens da criação de uma Aviação Naval, própria da Marinha e especializada no cumprimento de missões para proveito da Esquadra*, por entender que (...) melhor resultaria assegurada a indispensável coordenação de emprêgo e atuação entre elementos aéreos e navais, mas que considerava tal solução ideal como exequível naquela ocasião; dizia ainda aquele órgão no mesmo documento *que a aquisição de um porta-aviões tipo escolta para a Esquadra era cada vez mais urgente*. Nessa ocasião, deixando prevalecer (...) uma apreciação incorreta e incompleta do aspecto econômico do problema, o então Estado Maior Geral propôs normas para a cooperação da FAB com a Marinha e o Exército, normas essas que a Marinha não poderia considerar como atendendo

¹² Para saber mais sobre o EMFA consultar: (CARMO, 1997, p. 7-31).

as necessidades da Esquadra, como aliás, o tempo se encarregou de mostrar, pois o sistema proposto simplesmente não funcionou.

A MB acreditava que o EMFA, poderia ser o foro mais apropriado de estudos e discussões, para fazer valer os seus interesses, no sentido de desenvolver uma Aviação Naval em seu poder. Em virtude disso, desde que o órgão começou a funcionar, a Marinha apresentou inúmeros argumentos baseados em fatos históricos – estes, para ela, comprobatórios e indubitáveis – seguindo o exemplo dos norte-americanos e, portanto, apontando a trajetória alcançada, durante a Segunda Guerra Mundial, pela Marinha dos EUA, como a mais acertada por ter sempre mantido no seu lugar a Aviação Naval.

Tal comportamento exacerbou as discussões, com a participação dos oficiais do Exército, bem como a *rivalidade política* entre os oficiais da Marinha e da Aeronáutica, especialmente. O efeito previsto foi a elaboração de um documento, identificado pela inscrição 47-C – SECRETO, sobre o qual não obtivemos diretamente acesso, contudo pela leitura, exposição e interpretação de outras fontes correlatas, deduzimos que impulsionou a partida na instituição paulatina da Aviação Naval (própria da Marinha) resultando no assentimento do Exército pelo EMFA de uma provável compra de um navio aeródromo.

Quanto ao fator econômico da questão, a Marinha se indignava mais uma vez porque este aspecto foi um dos principais fatores que justificou a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, segundo os seus idealizadores reduzindo custos a partir da fusão das antigas Aviações do Exército e da Marinha, recorrência durante o período do pós-guerra (1945-1952, marcadamente a partir da criação do EMFA) e em momentos posteriores, assim como durante a aquisição do porta-aviões Minas Gerais em 1956 na vigência do Governo JK, como argumento levantado com o intuito de impedir o desenvolvimento de uma Aviação Naval orgânica da Marinha.

Neste caso em especial, explicando do ponto de vista legal o estabelecimento da Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha, em contrapartida, para os marinheiros, tal medida foi um erro conforme o conteúdo supramencionado, pelo qual se atribui como consequência o agravamento da rivalidade entre a Marinha e Aeronáutica: primeiramente com a criação da Diretoria de Aeronáutica (DAERM) em 1952, redundando posteriormente – atentando-se para a data de produção da citada fonte de pesquisa (1964) – na decisão de 1965 do então Presidente da República Humberto Castelo Branco, cujo resultado foi a imposição de que a Marinha passasse a operar apenas helicópteros, no entanto,

possuindo sem mais ameaças legislativas, a sua própria aviação, mesmo que confinada às operações aeronavais com asas rotativas em posse de um porta-aviões britânico leve completado em 1945 e adquirido em 1956 pelo Brasil, sobre o qual competia à FAB o comando das operações que abrangiam as asas fixas (aviões).

Pelo fato de a nova organização da FAB ter ignorado quaisquer princípios de cooperação com as demais Forças Armadas, uma vez que unicamente tocava no conceito de operações combinadas, o então Estado-Maior Geral ou EMFA, pioneiramente elaborou a Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha, que foi aprovada pelo Presidente da República em 14 de setembro de 1947. Na mesma direção, segundo o Vice Almirante Fernando Almeida da Silva (1958, p. 18):

Ora, de acôrdo com os termos da Doutrina, sendo a Aviação Embarcada ‘Orgânica’ da Esquadra, faz parte da Organização Administrativa das Forças Navais, ficando diretamente subordinada aos Comandantes dos Navios, enquanto embarcada; mesmo assim existe a tentativa, por parte da FAB, de subordinar a Aviação Embarcada a uma Fôrça Aerotática (de acordo com a DOCTRINA BÁSICA DE FÔRÇA AÉREA, da ECEMAR), ou considerar um NAe como uma fôrça combinada. Mantida a Doutrina, se a Aviação Embarcada fôsse posta ‘à disposição’ da Esquadra (ao invés de ser ‘orgânica’), não seria considerada pela FAB como fazendo parte das Fôrças Navais, e sim como parte de uma fôrça combinada (aeronaval), procuraria transformar o Comando-em-Chefe da Esquadra em comando combinado, procuraria criar um estado-maior combinado a bordo de cada NAe (ou mesmo a bordo de cada cruzador com um simples helicóptero), e transformar qualquer operação naval em operação combinada. Para a Marinha tudo isso seria inteiramente absurdo e inaceitável.

Aquele ofício (47-C – Secreto), aprovado pelo presidente da República em 1947, por outros termos, reforçava a incorporação normativa do que era chamada pelos militares de Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha segundo determinação prévia do EMFA acarretando na formação de posturas diametralmente opostas no que se referia ao polêmico assunto. Na ótica de José de Carvalho, a mencionada Doutrina de Cooperação, em sua essência, conservava os princípios adotados no Decreto Lei número 2961, de 20 de janeiro de 1941, que criou o Ministério da Aeronáutica, transformando-o em centro

superintendente de todos os meios físicos e atividades pertencentes à aviação militar/civil,¹³ e ainda, mantinha os princípios dos Decretos Lei número 9888 e 9889, ambos de 16 de setembro de 1946, os quais organizavam o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira, respectivamente. (CARVALHO, 2007, p. 46). Em outras palavras, esta deliberação imputada pelo EMFA, ambigualmente reconhecia a instituição de uma Aviação Naval para a Marinha, porém certamente denotava que esta se daria gradativamente em consonância com as necessidades da defesa e segurança nacionais, enquanto que a aquisição de um porta-aviões não ultrapassava ainda de mera cogitação, porém significou para a Marinha algum avanço no sentido de se obter aviação própria, diante de uma Doutrina de Cooperação de inteira responsabilidade da FAB.

José de Carvalho (2007, p. 46) escreveu sobre a controvérsia engendrada com a instauração da Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha:

¹³ Para viabilizar a expansão da malha aérea, foi criado pelo governo, em 1931, o Departamento de Aviação Civil (DAC). A política voltada para a ciência, arte e prática da navegação aérea conduzida por Vargas desde 1930 obtiveram boas repercussões em virtude de seu marcante caráter incentivador, alcançando ao final da Segunda Guerra (1939-1945), uma soma satisfatória de pilotos, aviões, indústrias aeronáuticas, diversos pontos de apoio à navegação e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). A Força Aérea Brasileira, como já se sabe, foi erigida neste período (1941), entre outros exercícios, com a função de promover a defesa do espaço aéreo sobrejacente e controlar o crescente tráfego de aeronaves interpondo o DAC ao foco militar e civil respectivamente sob a sua administração, ponto este de convergência e rede de controle fiscalizadora que aumentou as suas estruturas físicas substancialmente logo após o conflito mundial, cujo acordo bilateral entre Brasil e Estados Unidos baseado no *Lend and Lease Act* nos anos iniciais da Guerra contribuiu especialmente para a amplificação da infra-estrutura aeroportuária na região Nordeste do espaço político brasileiro. Analogamente, ligada a programas governamentais, a FAB se engajou no empreendimento começado por Vargas em 1940, mais conhecido como 'Marcha para o Oeste', que, numa síntese, consistia em coordenação norteadora de princípios, metas e ações para a concreção da almejada centralização territorial do país. Desse modo, após tentativas frustradas de unir esforços entre a iniciativa privada e a União mediante regime de concessões não garantindo assim êxito para o planejamento previsto as tarifas e sobre-tarifas imaginadas, (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 456) "...esse fato veio demonstrar quão de esforço desenvolveu o Departamento de Aeronáutica Civil para dotar o país de uma rede de aeródromos terrestres dentro de seus parcos recursos orçamentários. Com a construção desses aeródromos no interior, tornou-se possível a abertura de concorrência pública para a escolha dos concessionários das linhas. À Medida que esses campos de pouso foram se tornando praticáveis, as linhas foram se estendendo para o interior de Mato Grosso, Goiás e Acre (...). Ao tempo da passagem do Departamento para o Ministério da Aeronáutica, os aeródromos em tráfego permitiam circundar o país: saindo-se do Rio de Janeiro, pelo oeste e pelo leste, as aeronaves podiam se encontrar no Acre, sem contar as ligações para o Sul, a rede dentro do Estado de São Paulo e dentro do Estado do Rio Grande do Sul. ..." A partir das décadas de 60 e 70, atendendo igualmente a esta necessidade e a de promover mais segurança em relação ao tráfego aéreo o DAC em participação com a INFRAERO, consistindo em arcabouço técnico-normativo a partir de ações combinadas com o Comandante Territorial Militar (Zonas Aéreas), ajudou na construção de diversos aeroportos contando com o respaldo da Força Aérea Brasileira quando foram verificadas a inserção de equipamentos tecnológicos modernos para o sistema de controle do trânsito aéreo operados pelos chamados Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (CINDACTAS): resultado de um programa governamental com extenso cronograma de execução. O CINDACTA I foi implantado em 1973, com sede em Brasília, completando a primeira fase do projeto tendo como conclusão das etapas a entrada em atividade do CINDACTA III, localizado em Recife já na década de 80. O CINDACTA IV, com sede em Manaus, viria com o SIVAM da década de 90 inaugurado em julho de 2002.

Entretanto, os preceitos desta doutrina não foram exercidos entre a FAB e a Marinha. A FAB, em obediência ao que prescrevera o Decreto-Lei 2961, adotou e divulgou no âmbito interno a 'Doutrina do Poder Aéreo Unificado'. Passou a adotar uma postura rígida em obediência à legislação e à doutrina. Já a Marinha, diante dos fatos que indicavam que (...) não poderia ser auto-suficiente sem que tivesse ao seu dispor uma Aviação Embarcada e tendo como referencial a Marinha dos Estados Unidos, buscava formas de reaver sua Aviação Naval. Essa divergência levou as duas corporações a adotar posições quase radicais, configurando um conflito doutrinário' extremado. As várias tentativas até então feitas pela Marinha junto ao Presidente da República, evidenciam que este, na qualidade de Comandante em-Chefe das Forças Armadas, o Estado-Maior Geral – EMG e o Conselho de Segurança Nacional compreendiam a extensão do problema, mas não estavam dispostos a retroceder da orientação adotada em 1941. A Marinha, persistente em seus objetivos, continuou a promover medidas que conduzissem à obtenção da Aviação Naval...

É mister dizê-lo, que, nesta disputa, por meio do EMFA, o Exército em relação a si próprio, procurou conservar a inferioridade política das duas instituições envolvidas, disputa essa que possivelmente retardou a criação de sua própria aviação. Enfim, neste contexto político, continuou a Marinha a lutar pela geração do seu setor aeronáutico, da mesma forma que demonstra, Francisco Gomes de Queiroz (1991, p. 69): "...a Marinha, plenamente convencida da necessidade de possuir uma aviação orgânica, constatou que uma das parcelas mais importantes para restabelecê-la estava na formação de pilotos e pessoal especializado, tarefa esta que exigia tempo, recursos e esforços ponderáveis."

Contudo, advertimos que antes mesmo do fim da Guerra, em 1944, o acordo de transferência de equipamentos bélicos ratificado por Vargas, suscitou desconfiança sobre a integridade dos norte-americanos em promover o andamento do acordado. Acordos semelhantes haviam sido firmados com diversos países da América Latina, não obstante o Brasil fosse ainda o mais privilegiado deles; principalmente em virtude de sua posição estratégica. Na perspectiva de Wágner Camilo Alves, (2005, p. 166): "... Na ausência de uma orientação presidencial sobre o assunto a questão dependia, para a implementação, da vontade das organizações estatais norte-americanas, que tinham poder decisório para isso. A posição delas, entretanto, era divergente."

Os militares norte-americanos queriam cumprir as negociações pelo simples fato de fazer jus aos seus pares latinos, vistos como importantíssimos atores políticos em seus respectivos países, além da tentativa de garantir mercado e protuberância norte-americana de

ação em detrimento da adoção ou difusão dos interesses europeus no continente, em especial em relação à influência britânica na área, em 1946. Já na visão do Departamento de Estado, ou mais precisamente, dos seus diplomatas, as significativas vendas de material bélico para países pobres, poderiam gerar custos que comprometeriam os seus cofres apenas com a manutenção de grandes forças militares, o que certamente traria nocivas conseqüências para as relações dos Estados Unidos na região. Ainda mais: existia também o receio sobre os usos e abusos que os militares latino-americanos podiam fazer do equipamento, sendo os ataques contra vizinhos e golpes militares, imperativos comuns para o descumprimento dos acordos.

Frente a essas posições antagônicas, as dúvidas acerca da validade dos compromissos norte-americanos dos tempos de guerra acabaram se confirmando. Afinal, os acordos não foram cumpridos e o Departamento de Estado acabou levando a efeito poder de veto sobre a matéria em questão.

Ainda no contexto da política externa, no âmbito das Américas, merece destaque o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), assinado na Conferência Internacional para Manutenção da Paz e da Segurança no Hemisfério (Conferência do Rio de Janeiro) em 1947, cujo cerne do conteúdo versado consiste na concordância das altas partes contratantes (TEXTO DO TRATADO, 1947), “...em que um ataque armado, por parte de qualquer Estado, contra um Estado Americano, será considerado como um ataque contra todos os Estados Americanos, e, em conseqüência, cada uma das ditas Partes Contratantes, se compromete a ajudar a fazer frente ao ataque...”. Ou seja, o TIAR, tacitamente, convertia a União Soviética em adversário de todo o hemisfério e, simultaneamente, definia sua matéria constitutiva, a exigência de certos deveres e a combinação de ações político-militares a permitir um funcionamento conjunto em caso de coação.¹⁴

Durante a Conferência do Rio de Janeiro o governo brasileiro se portou com perfeita concordância em relação ao governo norte-americano. Este comportamento representava um dos efeitos gerados pelas condições fora do comum, que envolveram a proximidade Brasil-EUA no princípio dos anos quarenta, que tanto trouxeram proveitos tecnológicos e vantagens políticas para a FAB, bem como uma das conseqüências do comprometimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. De outro lado, porém, o TIAR (MOURA, 1993, p. 161) “...assinalava o fim de uma relação especial entre os estabelecimentos militares de EUA e Brasil, na medida em que o Tratado sinalava uma política de segurança geral para o conjunto da América Latina.”

¹⁴ Para maiores informações veja no Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) – Pasta 389/1/31 – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca e Ata Final. Consultar também (CHILD, 1980, p. 100).

Segundo Mário César Flores (1985, p. 440), “... o agravamento da tensão internacional decorrente da Guerra da Coréia e a emersão de alguns problemas de natureza revolucionária ou subversiva alimentados pelo expansionismo comunista, inclusive no Hemisfério Ocidental, conduziram a complementação daquele tratado por Acordos de Assistência Militar entre os EUA e vários países, tendo sido a versão EUA – Brasil firmada em 1952...”.

Relatando a respeito de sua própria experiência na Marinha do Brasil, como certifica José Maria do Amaral Oliveira (1996, p. 35):

...já em 1949/1950, no antigo Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino – CITAS – (logo depois Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão – CAAML), teve a oportunidade e a honra de contribuir, na medida de suas possibilidades, para que a nova visão, pelo menos em um de seus aspectos pudesse ser concretizada, qual seja: a integração do meio aéreo à unidades de superfície. Uma nova semente estava sendo colocada para germinar. Em 1951, naquele antigo prédio da Ilha das Cobras onde funcionava o CAAML, uma pequena parcela dos sonhos começou a transformar-se em realidade. Viviam-se a ambiência da guerra anti-submarino aeronaval e possuíamos sem a menor dúvida apreciável soma de conhecimentos sobre o assunto.

A criação da Escola Superior de Guerra (ESG) em 1949 e a elaboração de uma Doutrina de Segurança Nacional, colocada em prática durante o regime militar de 1964, (ALMEIDA, 2005, p. 18) “...fez surgir um grande laboratório de idéias político-estratégicas, as quais seguiam balizadas pelas concepções norte-americanas do mundo bipolar. Embora a Escola tenha atingido pouco sucesso em termos da real implementação de seus modelos, serviu para a criação de um ideário político que ainda hoje perdura no Brasil.” Trazendo contribuição substantiva para a comprovação da hipótese desta pesquisa, de acordo com classificação adotada por Alfred Stepan, é necessário esclarecer que a tentativa de transformar a ESG em órgão formulador de uma política de defesa nacional que orientasse o preparo das três Forças malogrou. A sociedade castrense enquanto instituição realmente admitiu na corporação o jargão “esguiano”, mas não abriu mão de definir autonomamente suas concepções estratégicas, que continuaram sendo formuladas por suas respectivas Escolas de Comando e Estados-Maiores, sem se subordinar nestes aspectos aos militares enquanto governo. (STEPAN, 1986).

Em simetria com esta visão crítica e panorâmica da existência da ESG, a partir de 1950, a Marinha do Brasil fez intercâmbios com a Marinha dos Estados Unidos de acordo com o quadro de referência político multilateral do TIAR – dentro do qual se daria uma coordenação concreta a partir de iniciativas bilaterais norte-americanas – e providenciou treinamentos com a FAB em missões com navios e submarinos. Na verdade, desde a criação do Ministério da Aeronáutica a Marinha vinha tentando politicamente recuperar a sua aviação. Até que, enfim, em palestra proferida pelo Almirante José Maria do Amaral Oliveira (1991, p. 19-20),

...disse Jayme Leal, em palestra recentemente proferida em São Pedro da Aldeia, que ‘já em janeiro de 1947 o Estado Maior da Armada reclamava por se terem passado sete anos desde que fora decepada a aviação naval e que era hora de tê-la de volta’. E Jayme Leal cita explicitamente o saudoso Almirante Pena Botto, em seus artigos sobre o assunto. A criação do Estado Maior Geral em abril de 1946, o estabelecimento de sua organização e atribuições ainda no mesmo ano e, finalmente, a alteração de seu nome para EMFA geraram, como consequência, o palco onde as três Forças Armadas iriam defender seus interesses ao contribuir para a elaboração de uma doutrina. [Além disso,] em seu discurso de posse em 1 de fevereiro de 1951, dizia o almirante Guillobel, referindo-se ao programa administrativo que pretendia executar: ‘e, (...) finalmente, a organização de uma força aeronaval capaz de satisfazer as necessidades indicadas por nossa política e estratégia naval de forma que, dentro de suas exigências, possamos executar as tarefas navais e aeronavais que sejam necessárias’.

À parte disso, depreende-se do trecho transcrito que o contexto internacional demandava um setor aeronáutico exclusivo para a Marinha. A Guerra da Coréia estava em curso e explícito a importância tática e prática alcançada pelos helicópteros operados, sobretudo pelos Estados Unidos. Nos termos de Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno (1992, p. 252),

...o governo norte-americano solicitou colaboração do Brasil na guerra da Coréia, por meio de envio de tropa. (...) O Brasil não obstante a posição favorável do chanceler João Neves da Fontoura, resistiu a participação a guerra asiática. (...) O acordo de assistência militar recíproca com vistas a defesa hemisférica foi proposto pelos Estados

Unidos e assinado pelos dois países em 15 de março de 1952, no Rio de Janeiro. (...) O Acordo Militar ligado a outras questões polêmicas, [no mesmo ano da criação da Diretoria de Aeronáutica da MB], levou a um acirramento do debate ideológico no Congresso e nas Forças Armadas...

Não podemos perder de vista da mesma forma o legado tecnológico deixado pela Segunda Guerra Mundial à FAB diante dos olhos da Marinha, sempre de segunda mão é claro, ou no máximo de penúltima geração, mas este estigma perene na história das Forças Armadas Brasileiras ainda não está em questão, o que importa para o problema deste estudo é que foi gerada uma rivalidade política permanente entre as duas instituições havendo, pois, certa variação do debate a partir da supressão da Aviação Naval. No período de onze anos (1941-1952), o que se viu nos bastidores e em jornais de grande circulação, foi praticamente, um monólogo da Marinha devido a uma atitude desprezada da FAB juntamente com o Exército, tanto em relação à mídia quanto à política de interesses promovida pela sociedade castrense.

Ora, a FAB nos anos de Guerra, astutamente, deixou aos próprios meios de comunicação a responsabilidade por divulgar a que veio seduzindo, assim, grande parcela da sociedade. As palavras de Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins (1985, p. 431. Grifo nosso) complementam a nossa suposição,

Com a pobreza de recursos de que dispúnhamos, só nos puderam ser afetas tarefas defensivas (...), cabendo aos norte-americanos [e a FAB] as operações de caça e destruição durante os períodos críticos de 1942 a 1944 (...). Não tínhamos condições materiais de executar ações ofensivas, com a continuidade necessária para tornar possível a destruição comprovada dos submarinos atacantes, pois se dava toda à ênfase a segurança dos navios mercantes comboiados (...). Dai não terem tido as unidades da Marinha brasileira oportunidade de lhe ser atribuída oficialmente a destruição de submarinos inimigos, nem se verificarem *lances heróicos que fazem a história e criam tradições*.

Enquanto isso, a Marinha, parte mais interessada em recuperar o que havia perdido, com suas publicações noticiosas carregadas de forte injúria, não obteve, de fato, imediatamente nenhum resultado esperado no campo do debate. A sua única conquista foi um avião para levantamentos aerofotogramétricos que sofrera acidente em novembro de 1952

tendo sido destruído e tampouco substituído por outro.¹⁵ Não obstante, assim como a própria MB, deduziu que o EMFA, enquanto domínio útil de discussões poderia servir em seu proveito no sentido de se instituir uma Aviação Naval orgânica; a FAB, por outro lado, logo após a criação deste órgão, em 1946, passou a sentir os seus incipientes resultados contraproducentes e, por extensão, já negativos. Tratou, então, de por em prática algumas medidas preventivas, sendo a mais expressiva delas, a preparação de um grupo de oficiais no exterior em aeronaves embarcadas. Como confirma José de Carvalho (2007, p. 65), “...foi nesse tipo de avião [T-6] que 35 pilotos da FAB foram qualificados pela U.S. Navy para operações a bordo de porta-aviões, em 1948 e 1949...”. Com efeito, indícios de uma efervescência política entre os militares foram verificados cerca de meados de 1950. Ocasão que Carlos Pena Boto (1950, p.1-9) sustentou tese contra uma Força Aérea Única, em resposta a um artigo publicado no **Correio da Manhã**, de autoria do Capitão Frizola:

Em flagrante menosprezo ao voto unânime do Almirantado e ao consenso generalizado da Marinha, um decreto ditatorial, calcado em conveniências pessoais e em pequenos interesses de política partidária, fez tabula rasa de nossa eficiência naval (...). Nove anos já são passados, e, quem sabe quantos outros se passarão antes de ser corrigido aquêles formidável êrro; quantos outros anos se passarão antes da Marinha Brasileira voltar a possuir arma aérea que lhe permita eficiência na guerra aéro-naval ! (...). Passo então a desenvolver tese contrária à do SR. Capitão, a saber: que as *forças aéreas*, indispensáveis à Marinha e ao Exército para a conduta eficiente da guerra, não podem nem devem ser componentes de uma Força Aérea *Única*, e, sim, que àquelas duas forças armadas precisam ser entregues forças aéreas próprias.

Outras indicações de um novo ciclo de discussões naturalmente foram percebidas no ano subsequente, porém as origens do retorno do debate político-militar com teor bastante ofensivo, na mídia e no interior da caserna, ficariam registradas a partir do ano de 1952, após a implantação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAERM), se estendendo até o ano de 1965, quando da decisão presidencial no princípio do Governo Castelo Branco numa tentativa de solucionar a chamada crise da Aviação Embarcada, entendendo-se como causa remota do

¹⁵ A propósito leia relato (texto completo) de Fernando Almeida da Silva (1958, p. 14), “...em outubro de 1946 a [Diretoria de Hidrografia e Navegação] conseguiu que o Ministério da Marinha adquirisse, através do Escritório de Compras da Marinha em Washington um avião (...) para fins de pilotagem e manutenção, ficou entregue à FAB, que o utilizava para o transporte de Brigadeiros.”

problema, a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, e como causa próxima, a aquisição do navio aeródromo Minas Gerais, em 1956, durante o Governo JK.

Não obstante, agora unicamente com a participação a custo da Marinha e da FAB, esta assumindo em longo prazo, ora posição contrária, ora indefinida ou neutra e, por vezes, condescendente conforme as suas estratégias políticas. Quanto ao Exército, passou, progressivamente, a desempenhar certo papel de árbitro em proveito próprio, através de instâncias elevadas na hierarquia militar, frente à corrida tecnológica, operacional e doutrinária que se inaugurava.

O Almirante de Esquadra Carlos Pena Boto (1949, p. 35) declarou que:

...sózinhos, temos procurado levar a questão ao grande público, na esperança de que êle se interesse e exerça pressão no sentido de dar ao problema conveniente solução (...). Tem aparecido em verdade, opiniões contrárias, mas de teor *axiomático*, desempenhadas de argumentos comprovantes ou de quaisquer raciocínios baseados na técnica moderna. Que a Aviação Naval voltará *um dia* à Marinha, não temos dúvida a respeito. A incerteza, angustiada e de sabôr inquietante, reside em *qual possa ser esse dia...* Poderá ser em tempo *útil e oportuno*, ou poderá ser tardiamente. Não pouparemos esforços que possam concorrer, embora em reduzido grau, para que esse almejado dia se verifique, para o bem do Brasil, em tempo *oportuno* e *antes* de um desastre!.

Capítulo II: A Criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAERM) e A Aquisição do Navio Aeródromo Minas Gerais: Uma Breve História com Longos Desdobramentos (1952-1956)

Em resumo, como demos a conhecer na seção anterior, a instituição da Força Aérea Brasileira, pela opção da fusão das Aviações do Exército e da Marinha, veio a concretizar uma rivalidade política bilateral entre a Marinha e a FAB relativa a tudo que encerra doutrina e às suas derivações materiais no setor, culminando na criação da Diretoria de Aeronáutica da MB (DAERM) – a qual, neste processo histórico, não pôs termo à corrida envolvendo as duas Armas. Muito ao contrário. O reconhecimento nacional da participação da FAB na Segunda Guerra Mundial (1942-1945), o notável crescimento de seus quadros, construções e equipamentos em função do conflito, somados ao status alcançado pelo porta-aviões entre os mais importantes instrumentos de guerra e ao surgimento do EMFA (1946), lançaram as bases para que esta história de rivalidades entre Forças Armadas inaugurasse um novo momento após a instituição da DAERM (1952): o estreitamento da disputa entre Marinha e Aeronáutica por uma hegemonia das atividades aeronavais.

A esse respeito, de acordo com Francisco Gomes de Queiroz (1991, p. 69):

Decorridos cerca de onze anos e sete meses, face a letra ‘h’ do artigo 5º da Lei Nº 1.658 de 04 de agosto de 1952, que dá nova Organização Administrativa ao Ministério da Marinha, foi criada a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, com a finalidade de coordenar os assuntos relacionados com a Aviação Embarcada e, de acordo com o Artigo 8º da mesma Lei, elaborado o Regulamento da Diretoria, que foi aprovado pelo Decreto Nº 32. 798 de 18 de maio de 1953, Decreto esse revogado por um outro de 1º de julho de 1953, de Nº 33. 323. Em 1954, pelo Decreto Nº 36. 327 de 15 de outubro de 1954, foi finalmente aprovado, definitivamente, o Regulamento da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, cuja missão principal era, manter estreita cooperação com o Ministério da Aeronáutica, coordenar os assuntos da Marinha Brasileira com ela relacionados e tratar de todos os que se referem à Aviação Embarcada...

De 1952 até 1954 polêmicas questões que diziam respeito ao futuro da Aviação da Marinha passaram através do EMFA. Este órgão, comandado pelo Exército e com forte poder de influência política neste assunto, procurava ainda defender os interesses da Aeronáutica

divididos com a sua rival Marinha, ou pelo menos até a solução do problema da criação da Diretoria de Aeronáutica da MB. Por certo, porque a tradicional adversária do Exército na política era a Marinha. Não sem menos importância, agora a Aeronáutica.

Pelas palavras do aviador naval, Pedro Lynch, o que se subentende, apesar de não estar declaradamente expresso, é uma resistência intramilitar a despeito da criação da Diretoria de Aeronáutica, sendo desta vez, neutra a posição de Vargas – que outrora advogou abertamente pela fundação de uma Força Aérea Única – em virtude das novas conjunturas políticas e militares que envolviam o seu governo, bem como do prestígio mundial recebido pela Aviação Naval como parte constitutiva das Marinhas, já nos anos iniciais da Guerra Fria. Vamos então às palavras de Lynch (2003, p. 53. Grifo nosso) que não deixam dúvidas sobre a existência da referida relutância no interior das Forças Armadas:

Para Ministro da Aeronáutica, (...) Vargas escolheu Nero Moura, amigo pessoal do Rio Grande do Sul. Sem *esmorecer*, o Ministro Guilobel e seus Almirantes continuaram a luta pelo renascimento da Aviação Naval, buscando soluções que abrissem uma porta na legislação para que isto pudesse acontecer (...). De forma hábil (...) Guilobel *conseguiu* do Presidente Vargas a assinatura do Decreto que ativava a Diretoria de Aeronáutica da Marinha – órgão destinado ao trato oficial das ‘cousas de aviação’, de interesse da Marinha.

Em 1952, a Marinha, elaborou um anteprojeto de lei que propunha uma nova organização administrativa do seu Ministério. Na famosa letra *h* desse documento, era proposta a criação da Diretoria de Aviação Naval, incumbida da organização, adestramento, instrução e administração do que dissesse respeito à Aviação Naval. Nas palavras do oficial da Aeronáutica José de Carvalho (2007, p. 47),

...o Estado-Maior das Forças Armadas – EMFA – corrigiu o que foi entendido como uma distorção da legislação e doutrinas em vigor, dando a essa letra *h* a seguinte redação: ‘Diretoria de Aeronáutica – incumbida da coordenação dos assuntos relacionados com o Ministério da Aeronáutica, mantendo com este a mais estreita colaboração; e assuntos relacionados com a Aviação Embarcada’. O anteprojeto de lei, de iniciativa da Marinha, mas reformulado pelo EMFA, deu origem à Lei número 1658, de 4 de agosto de 1952, que criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

Como aduziu Shiguenoli Miyamoto (2007, p. 75):

Por razões históricas, as forças terrestres exerceram papel de relevância primeira, ora para conquistar e adentrar os sertões distantes, abrir estradas e fincar postes, interiorizando o território, ora em termos numéricos. A Marinha e a Aeronáutica parecem ter-se resignado à função de coadjuvantes, sem dúvida importantes, mas não como atores centrais dentro da tríade, permanecendo ambas na base da mesma. Em termos formais, contudo, enquanto existiu, o Estado-Maior das Forças Armadas (extinto em 1999), apesar de sua importância relativa, seu comando foi exercido por um oficial de patente em último posto (Tenente-Brigadeiro, General de Exército ou Almirante de Esquadra), respeitando-se o revezamento entre as três Forças, a cada período de dois anos.

Esta claro na primeira parte da citação acima, a velha e já conhecida ascensão do Exército no cenário político brasileiro como principal instituição militar, se cotejado com as outras duas Armas. Bem assim, depreende-se do excerto, que essa ascensão, também foi causa e consequência do baixo grau de simbiose verificado entre os centros castrenses ao longo de todos estes anos. Além disso, acrescentamos que “... *em termos formais* ...” o EMFA salvo a sua relevância preconiza uma direção equilibrada e ponderada, mas sem ser tomada em sentido absoluto, é óbvio, pois na prática apenas formal para a condução do debate em questão. No mesmo ano de sua criação, em 1946, o então Capitão de Mar e Guerra Carlos Pena Boto (1946, p. 134) insatisfeito com a ascendência do EB, pois o que mais temia era um desenlace que o colocaria permanentemente na chefia de tal órgão – e não nos esqueçamos que a Marinha via na existência do mesmo um foro importante de discussões para a criação de sua aviação naval – escreveu: “...o nosso Brasil poderia se encontrar nessa situação perigosa, tanto mais que nêle já houve quem pensasse em semelhante cousa e propusesse mesmo, explicitamente, a criação de um *Ministério da Defesa Nacional* (no qual a Marinha ficaria subordinada a um Inspetor Geral do Exército...), idéia absurda em boa hora abandonada.”

No mesmo sentido, se politicamente o Exército, há muito, era indubitavelmente preponderante nas relações institucionais presumivelmente orientaria o conjunto de discussões realizadas dentro do EMFA mesmo sendo ele dirigido formalmente pelas três Armas, ou seja, independentemente de a origem da patente ou posto militar pertencesse o seu comandante atual. Exerceram os oficiais do Exército influência política sobre os oficiais da Aeronáutica e da Marinha para fazer valer a sua opinião no interior do EMFA em proveito de seus propósitos

doutrinários sempre privilegiados. Complementando essa reflexão, tal proporção indevida de forças políticas dá mostras ou sinais de que se desenvolveu porque a Marinha e a Aeronáutica decidiram se abdicar da luta pelo domínio político máximo respeitante ao seu campo de ação igualmente porque não alcançaram influência neste campo equiparável a do Exército em decorrência de razões históricas e políticas.

Evaldo Sintoni, por exemplo, apresenta uma boa interpretação acerca do pensamento de Golbery do Couto e Silva, ilustre oficial do Exército integrante do grupo da “sorbone”, o qual, em particular, obtivera maior influência no interior da Escola Superior de Guerra (ESG) pela sua forte presença política e, principalmente, intelectual. A releitura de Sintoni sobre os trabalhos escritos realizados por Golbery que incidem sobre o conceito de Doutrina da Segurança Nacional sumariamente pode ser expressa pela continuidade do seu puro e simples entendimento da geopolítica. Conforme Sintoni (1999, p. 109): “... essa tem por objetivo o estudo da relação entre a geografia e os Estados, sua história, seu destino, suas rivalidades, suas lutas. Através da geopolítica, os Estados procuram em sua geografia os sinais do seu destino (...). Para os seus seguidores, é a ciência do projeto nacional. É o fundamento nacional dos projetos políticos.” Por isso, somente territórios políticos vastos tem a capacidade de se evoluir com o emprego quase exclusivo de uma geopolítica efetivamente nacional, restando aos pequenos países a inserção em uma geopolítica dos grandes conjuntos. Embora se tenha, teoricamente, aumentado a importância da Marinha e da Aeronáutica no conjunto das Armas pela definição da geopolítica de Golbery do Couto e Silva, após a profunda repercussão, na prática, alcançada nos meios militares, a relevância foi atribuída certamente apenas ao papel do Exército pelo seu interesse corporativo e organizacional intrínseco. Logo, assim como afirma Sintoni (p.109), para Couto e Silva, “a nação (...) trata-se de vontade de ocupação e de domínio do espaço. Esse projeto supõe um poderio: ela é desejo de poder. O seu instrumento de ação é o Estado...”.

Nos termos de Oliveiros Ferreira (1988, p. 303):

...as crises militares no período de 1946-1964, especialmente as de 54 e 55, confirmaram as forças de terra na convicção de que o crescimento das outras Armas levaria a diminuição de sua influência no conjunto da política nacional. Essas circunstâncias influenciaram a doutrina militar – que se constrói, forçoso é dizê-lo, com os instrumentos de que se dispõe. Por isso, a concepção da doutrina brasileira é *terrestre* atribuindo-se a Marinha e à Força Aérea missões táticas de apoio e cobertura.

O EMFA em sua configuração plena representando interesses trilaterais – porém lembrando que o Exército tinha sempre os seus interesses privilegiados pela sua alta influência política neste órgão que funcionava como uma espécie de ministério – aumentou ainda mais as suas atribuições sobre a doutrina de emprego e, consecutivamente, sobre a corrente rivalidade entre a Marinha e a Aeronáutica a partir do decreto de 18 de maio de 1953, o qual dizia (SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1953):

...Art. 2º – A DAER competirá: a) planejar suas atividades; b) cooperar com o Estado-Maior da Armada na formulação e execução dos planos para emprego da arma aérea na MB (...); d) avaliar, de acordo com as diretivas do Estado-Maior da Armada, as necessidades da MB no setor da aeronáutica; e) estabelecer, atendendo às diretivas do Estado Maior da Armada, os tipos de aviões necessários à MB, suas características, armamento, equipamento e petrechos bélicos; (...) h) providenciar a instrução e adestramento do pessoal de aeronáutica a serviço da MB, de modo a assegurar um estado de eficiência da arma aérea capaz de permitir que cumpra as missões que lhe forem atribuídas na execução dos planos elaborados pelo Estado Maior da Armada.

Nesta direção, o Decreto número 33. 223, de 1 de julho de 1953, que suspende a execução do Regulamento para a Diretoria da Aeronáutica da Marinha, baixado com o Decreto número 32. 798, de 18 de maio de 1953, buscavam conferir amplos poderes ao EMFA para este órgão poder lidar com a polêmica em torno da Aviação Naval. Conforme o referido Decreto (SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1953):

...O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, (...) CONSIDERANDO que o Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, aprovado pelo Decreto número 32. 798, de 18 de maio de 1953, para dar cumprimento ao estabelecido no artigo 8º da Lei número 1653, de 4 de agosto de 1952, contém assunto de interesse comum aos Ministérios da Marinha e da Aeronáutica; CONSIDERANDO que os assuntos de interesse de mais de uma das Forças Armadas devem ser estudados pelo Estado Maior das Forças Armadas, juntamente com os outros órgãos do Alto Comando das Forças Armadas. **Decreta:** fica suspensa a execução do Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, baixado com o Decreto número 32. 798, de 18 de maio de 1953, até que o Estado Maior das Forças Armadas proceda o reexame

da matéria com os outros órgãos interessados do Alto Comando das Forças Armadas...

Finalmente, o Decreto número 36. 327, de 15 de outubro de 1954, aprovou o regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, atribuindo pelo EMFA ao Exército, a direção do debate promovido pela FAB e MB. Assim estava expresso no Decreto (SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1954):

...**Art. 1º** . A Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) é o órgão do Ministério da Marinha que tem por finalidade coordenar os assuntos da MB relacionados com Aeronáutica em entendimento com o Ministério da Aeronáutica e mantendo com êste a mais estreita cooperação; e tratar dos assuntos relacionados com a aviação embarcada. Parágrafo único. A DAerM é subordinada: (...) b) ao Estado Maior da Armada, quanto ao comando naval e a logística de consumo correspondente (...). **Art 2º** . À DAerM competirá: a) manter estreito entendimento com o Ministério da Aeronáutica, a fim de que seja assegurado, atendendo as determinações do EMFA, o apoio aéreo necessário às operações navais e os meios adequados à sua manutenção em estado de eficiência; b) cooperar com o EMFA na formulação e execução dos planos para emprego da arma aérea na MB; c) avaliar, de acordo com as diretivas do EMFA, as necessidades da MB no setor de aeronáutica; d) indicar, atendendo às diretivas do EMFA, os tipos de aeronaves embarcadas necessárias à MB, suas características, armamento, equipamento e petrechos bélicos; e) providenciar com a DP o pessoal da MB ou que com esta esteja cooperando; f) providenciar a instrução e o adestramento, em operações navais, do pessoal da FAB e da MB, aparelhando e mantendo os centros de instrução e adestramento que forem necessários (...).

A partir desse Decreto, a Marinha, ao mesmo tempo em que se encontrava diante de uma conquista jurídico-administrativa, sabia que não triunfara por completo, muito ao contrário, pois tinha que permanecer rivalizando com a Aeronáutica nas questões políticas relacionadas com a matéria em questão. Na verdade, esta resolução, foi uma importante providência governamental que foi tomada, com possibilidades da criação de uma Aviação Naval realmente desenvolver-se – mas com o risco de não ser orgânica da Marinha.

A discussão sobre a Aviação Naval ser orgânica ou não da Marinha estava em andamento nos limites do EMFA desde o início da década de 50. Lembre-se da elaboração do

documento 47-C Secreto, o que resultou no documento 1C-54 Secreto, por seu turno, manteve os mesmos princípios do que lhe dera origem. Entretanto, (CARVALHO, 2007, p. 47):

...foi inserido nesse documento 1C-54 um parágrafo onde constava que ‘a Aviação Embarcada é *orgânica* da Esquadra’. No entender da Aeronáutica, essa inserção colidia com os termos da legislação em vigor e com a própria doutrina contida no mesmo documento. Já a Marinha interpretava que uma Aviação Embarcada orgânica da Esquadra significava a posse, pela Marinha, desse tipo de aviação. A partir da redação desse parágrafo as discussões se reacenderam. Aparentemente, a Marinha havia elaborado um plano estratégico para obtenção de uma aviação própria, plano esse que orientou suas ações a partir de então. Constatando que a Marinha não obteria, do Comando Supremo das Forças Armadas, a mensagem ao Congresso no sentido de não lhe ser concedida aviação própria, teve início um simulacro de cooperação. Essa cooperação deveria desenvolver em ambas as Forças a experiência e o conhecimento recíprocos capazes de assegurar, com o mínimo de dispêndio, um satisfatório desenvolvimento da capacidade aeronaval do Brasil.

Esta conquista parcial dos objetivos da Marinha foi possível graças ao esforço político por parte de seu pessoal, este movido por um forte inconformismo em relação às perdas decorrentes da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941. Aliado às influências políticas externas, internas e a evolução tecnológica no campo militar, formou-se os pilares para a instituição de uma Aviação Naval, pelo menos, em parte, pertencente à Marinha.

Do ponto de vista da doutrina, a verdade é que nunca existiu uma direção única para o pensamento da política militar estabelecida pelos Estados-Maiores – a maneira de pôr em prática um plano de guerra – impedindo que ela se tornasse um conjunto de princípios homogêneo para as três forças armadas, cujos elementos se unem, se amalgamam bem entre si; além de outros fatores limitadores para a sua correta integração e formação de ordem econômica e política. O oficial da MB Fernando Almeida da Silva escreveu em 1958 (1958, p. 19): “... a Doutrina foi redigida tendo em vista regular o procedimento no caso de operações de guerra, deixando a situação de paz na dependência de diretrizes do EMFA e entendimentos do Estado Maior da Aeronáutica com os Estados-Maiores do Exército e da Armada. As tentativas feitas pela Marinha para equacionamento da situação não tiveram resultado.” O que suscita uma pergunta fundamental. Existe uma “verdadeira” doutrina em

proveito da defesa nacional? Por exemplo, nos termos de Oliveiros Ferreira (1988, p. 342. Grifo nosso.),

...a dissuasão repousa no Poder Aéreo Estratégico, no Poder Naval e Aero-naval Estratégico e na real capacidade de intervenção do Poder de Terra. Sua eficácia esta na razão direta da superação das *rivalidades políticas* que impedem o Exército de ter sua própria força de transporte, a Marinha poder ofensivo e sua aviação embarcada de ataque, e a força aérea sua aviação estratégica...

Ora, Renato de Almeida Guillobel, precisa o quão foi prejudicial para a Marinha a criação do Ministério da Aeronáutica pela preferência em fundir as aviações do Exército e da MB. Para Guillobel (1958, p. 5):

...quando foi criado o Ministério da Aeronáutica a Marinha estremeceu em seus alicerces (...). Entregou (...) a este novo Órgão, todo um enorme acervo de materiais, edificações, oficinas, habitações, vastíssimas aéreas de terrenos, latifúndios imensos dos quais poderia não se ter desfeito e que hoje lhe fazem muita falta, e mais do que tudo isto, um grande número de brilhantes Oficiais e Subalternos, por ela criados e especializados nos assuntos aéreos e correlatos...

Conforme Jackson Flores (1996, p. 32), “...logo no início da década de 50 a Marinha intensificou suas ações para reimplantação de sua arma aérea (...) com a criação da Diretoria de Aeronáutica Aeronaval e da especialidade de Observadores Aeronavais – OAN, para oficiais, para voar na Força Aérea Brasileira em missões com a Marinha...”. O Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) surgiu enquanto fruto destas medidas, no ano de 1955, assim como a sua sucessora – que o concentrou em si com a mesma sigla – Base Aérea de São Pedro da Aldeia (BAESNPA), concretizada na década de 60. Entretanto, ainda se prescindia de aeronaves e pilotos para a formação de um setor aeronáutico em completo desenvolvimento. A FAB no limiar dos anos 50 necessitava de reaparelhamento e ciente da histórica dificuldade orçamentária nos meios militares para compra, restituição e manutenção de aeronaves, suspeitava com preocupação constante o retorno da Aviação Naval, com a qual passaria a dividir interesses de capital importância.

Relativamente às sucessões de dificuldades em curso para conclusão de contratos, acordos internacionais e investimentos nacionais, aumentando ainda mais a rivalidade política entre as duas Forças Armadas, segundo o Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea (CPDOC), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), no final do governo Dutra (1946-1951), que, aliás, foi um dos mentores da instituição do Ministério da Aeronáutica durante a era Vargas nos anos de 1930, (MALIN, on-line. Grifo nosso):

...A política militar (...) seguiu a trilha aberta em sua gestão no Ministério da Guerra. Continuaram os esforços para armar e equipar o Exército com fabricação de material nacional. A preocupação das forças armadas com a chamada segurança nacional começou a se corporificar em doutrina. Grande número de oficiais das três armas fez cursos dos mais diversos tipos nos Estados Unidos. *A Aeronáutica recebeu atenções especiais*, com a criação e entrada em funcionamento da Escola e Comando de Estado-Maior da arma, do Curso Preparatório de Cadetes de Barbacena (MG), das escolas de especialistas e técnicos de Guaratinguetá (SP), Curitiba e Natal, da Escola de Tática Aérea, em São Paulo, e do Centro Técnico da Aeronáutica, em São José dos Campos (SP). Mais de trezentos aviões foram incorporados à Força Aérea Brasileira. Foi adquirido o antigo prédio do Ministério, no Rio, e modernizado o aeroporto internacional do Galeão, também na então capital federal (...). A Marinha de Guerra (...) adquiriu diversos navios, entre os quais os cruzadores *Barroso* e *Tamandaré*, incorporando ainda seis submarinos e quatro contra-torpedeiros; tratou-se, em praticamente em quase todos os casos, de unidades norte-americanas que haviam sido usadas durante a guerra. Foi criado o Colégio Naval e iniciada a construção do Centro de Instrução do Corpo de Fuzileiros Navais, ambos no Rio de Janeiro.

A respeito da *significativa* atenção especial obtida pela Força Aérea, entre as conquistas supramencionadas, especialmente uma delas merece destaque. Depois de alguns anos do início das atividades do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), foi constituído o órgão do qual o instituto fazia parte: o *Centro Técnico de Aeronáutica (CTA)* – formalmente instituído pelo Decreto 27. 695 de 1950.¹⁶ Esse órgão adotava como objetivos ministrar o ensino de grau universitário, adequado às atividades de interesse para a aviação nacional

¹⁶ (FISCHETTI, 2000, p. 14) “Art. 2º – O ITA, que faz parte do Centro Tecnológico de Aeronáutica, (...) funcionará a partir do ano de 1950, provisoriamente, na Capital Federal, efetuando-se a sua transferência para São José dos Campos tão logo o permitam as obras do Centro Tecnológico de Aeronáutica.”

preferentemente expedida pela FAB; promover, fomentar, dirigir e executar a investigação científica e técnica, aspirando ao progresso da aviação brasileira; homologar aeronaves no país; colaborar em comum com a indústria nacional, oferecendo-lhe coordenação técnica e aperfeiçoamento, pretendendo suprir as necessidades da Aeronáutica; concorrer, juntamente com as organizações científicas, técnicas e de ensino do país e de outras nações, para o progresso da ciência e da técnica.

Mas, o que convém mesmo para esta pesquisa, é o fato da destinação de tal órgão, sob o auspício preliminar do Exército, desde a primeira metade da década de 30 até a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, face à derrotada vertente dirigida pela Marinha, ter possibilitado a origem e materialização de uma indústria aeronáutica no país, que no futuro, tanto trouxe benefícios tecnológicos para a Força Aérea Brasileira: a Empresa Brasileira de Aeronáutica – EMBRAER. Como deduziu Maria Cecília Spina Forjaz (2005, p. 295),

O chamado “Ministério do Ar” e a FAB, nascidos durante o Estado Novo e vinculados ao papel político hegemônico das Forças Armadas na sustentação do regime varguista, (...) foram instituições centrais para a implementação de um projeto estratégico de desenvolvimento nacional baseado na industrialização e na construção de um forte sistema de defesa nacional.

Após a eclosão da Guerra da Coreia, o maior conflito convencional do período da Guerra Fria, aliada à escala nuclear e a decisão norte-americana de fabricar a bomba de hidrogênio, o limiar da década de 50 constituiu uma fase particularmente tensa desta Guerra tendo repercussões indeléveis para os interesses militares latino-americanos. Como concluiu João Roberto Martins Filho (1999, p. 69): “...nesse contexto, o Sistema Interamericano de Defesa sairia fortalecido, com a aprovação do Congresso dos EUA do quadro jurídico que possibilitou a série de acordos bilaterais efetuados a partir de 1952 com todos os países da área, menos o México e a Argentina (até 1964)...”.¹⁷ Não obstante, foi verificada uma significativa oposição pública na América Latina à assinatura de tais acordos.

¹⁷ Na medida em que se desenvolveu, de acordo com a hegemonia americana, a idéia de “Defesa do Hemisfério” – terminologia da Guerra Fria – juntamente com o seu canal de implementação, definido no início dos anos 50: o Programa de Ajuda Militar (PAM) para a América Latina, formou-se o Sistema Interamericano de Defesa, que tem suas origens na Segunda Guerra Mundial. Por baixo do disfarce ideológico da “Defesa Mútua” ou “Auto Defesa Coletiva”, revelava-se por seu intermédio, a pura amplificação da política de defesa nacional dos EUA a seus vizinhos mais fracos do Sul.

Recordamos que em 1952, o Acordo de Assistência Militar Recíproca com vistas a defesa hemisférica, foi proposto pelos Estados Unidos ao Brasil e assinado pelos dois países. Morosamente, ele foi aprovado pelo Congresso e entrou em vigor. Tal demora, que retardou a sua ratificação por quatorze meses, pode ser explicada pela resistência interna brasileira: decorrência do distanciamento da política externa norte-americana em relação aos países latinos no período do pós-guerra.

Em detrimento da América Latina, com o propósito de refrear e subjugar o comunismo internacional, ou mais especificamente, a URSS e seus aliados, os Estados Unidos passaram a privilegiar, nas relações exteriores, os países da Europa e Ásia localizados nas imediações do território soviético. Por isso, em consonância com a política externa norte-americana, a América Latina, sobretudo o Brasil, pelo menos sob o mesmo ângulo de antes, passou a não mais merecer atenção político-estratégica e, portanto, deixou de ter prioridade nos investimentos militares norte-americanos.

Mas mesmo sob o clima de certa reação política doméstica cuja objeção consistia basicamente na dúvida de os EUA cumprirem o referido acordo, não havia ainda motivos plausíveis e tampouco meios políticos possíveis para o Governo brasileiro, com ênfase para os militares, se afastar politicamente de sua hegemonia estratégica no contexto da Guerra Fria.

O que estava em discussão e em questão para as Forças Armadas latino-americanas, nada mais era do que armamentos modernos, treinamento e subsídios estadunidenses. Como atesta o Capitão de Mar e Guerra, Jaime Florêncio de Assis Filho (2003, p. 94. Grifo nosso), o acordo de 1952,

...era a aplicação do conceito de segurança coletiva, prevendo-se a assistência militar (*equipamento e treinamento*) em troca do fornecimento de materiais estratégicos (...). Os efeitos da cooperação militar se estenderam durante a década de 50. Após a 2^o Guerra, recebemos (...) navios a preços simbólicos e adquirimos os Cruzadores 'Barroso' e 'Tamandaré'...

De outro lado, os EUA estavam conscientes sobre o fato de um possível guarnecimento do serviço militar brasileiro e também dos demais Estados-Maiores da região, dar início a irrupção de ditaduras castrenses a partir de intervenções internas. Tanto é que essa hipótese foi muito utilizada pelos diplomatas norte-americanos durante a segunda metade da década de 40 para opor o veto ao acordo bilateral de transferência de equipamentos bélicos,

assinado por Vargas em 1944. No Brasil, na avaliação dos norte-americanos, este processo poderia ser induzido por uma vocação arraigada num influente anticomunismo, propriedade histórica essa anterior à Guerra Fria.

Todavia, não mais dependendo do impacto de influência, ou de ruptura, que o fortalecimento dos militares pudesse ter sobre os rumos da democracia na região, agora se procurava pelo estabelecimento de vínculos políticos entre os militares latinos, considerados o grupo mais preponderante dos sistemas políticos da região, e as instâncias de projeção de poder norte-americanas – com anuência declarada até mesmo por parte do Departamento de Estado – que conduziam estrategicamente as relações de forças do bloco ocidental em escala hemisférica e, por extensão, global.

Assim, pelo interesse da Marinha do Brasil, após insistentes pedidos de equipamentos bélicos a partir de 1951, usufruindo estrategicamente da situação em busca de um nivelamento do poder político no Cone Sul, mormente entre Brasil, Chile e Argentina, o governo dos Estados Unidos encabeçou a venda de um lote de cruzadores que seriam distribuídos para os países mais fortes da região por meio de emenda ao Programa de Ajuda Militar Anual para a América Latina (PAM) ativamente incluído no contexto da série de acordos bilaterais firmados em 1952 – salvo a Argentina.

À Marinha do Brasil foram entregues os ainda então prestigiosos cruzadores *Barroso* e *Tamandaré* construídos na segunda metade da década de 1930 para fortalecer a sua esquadra formada na época também por contratorpedeiros classes *Marcílio Dias*, *Amazonas* e contratorpedeiros de escolta *Bertioga* – dentre essas embarcações leves os primeiros foram construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro entre 1938 e 1945 sendo os da classe *Bertioga* adquiridos em 1944 através de acordo com os EUA, ano em que entraram praticamente quase todos em serviço no país. A imprensa naval documentou (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p. 12-13): “...os Cruzadores Barroso e Tamandaré chegaram ao Brasil em dezembro de 1951 e abril de 1952, respectivamente. De acordo com a Doutrina aprovada pelo Presidente da República em setembro de 1947, que dizia ‘a FAB fornecerá todo o material e o pessoal, com exceção dos observadores’, deveria a FAB ter fornecido os helicópteros necessários para guarnecer aqueles navios, o que não o fez.”

Às Marinhas do Chile e da Argentina, foram oferecidos, contra a vontade do governo brasileiro – é claro, mas em decorrência de sua própria tentativa unilateral de aquisição de meios bélicos, para obter superioridade política sobre o Chile e, acima de tudo, em relação à histórica adversária Argentina, navios da mesma classe, pelo mesmo preço e condições de compra: *O’Higgins* e o *Capitán Prat*, e o *General Belgrano* e o *9 de Julio*, respectivamente.

A política norte-americana para a América Latina voltada para o poder naval, além de sua completa soberania, passou a aplicar a máxima do equilíbrio, especialmente entre os países do Cone Sul. Tal orientação foi claramente revelada pelos Estados Unidos na venda dos cruzadores, e sustentar-se-ia nas décadas seguintes nas próximas substituições de embarcações concluídas. Portanto, indicava uma concreta situação crítica para a realização do sonho brasileiro de conquistar a tão almejada hegemonia regional na América do Sul recorrendo à participação militar como parte de suas medidas estratégicas.

Estes acontecimentos, que qualificavam a sua origem – uma região de importância estratégica secundária para o quadro da Guerra Fria, cuja inserção do Brasil político-militar consistia na preocupação com a defesa de suas instalações castrenses vitais e tornando saliente o tema da pesquisa também com o desempenho de um patrulhamento aeronaval comedido em zona de relevância estratégica hipoteticamente útil à guerra anti-submarina ¹⁸ – trouxeram importantes conseqüências para o setor aeronáutico da Marinha em nascimento, uma vez que as operações navais realizadas no Nordeste brasileiro e, sobretudo, neste momento no Atlântico Sul, imputavam cada vez mais a premente necessidade da associação do poder aéreo ao poder marítimo ou naval. Mário César Flores (1985, p. 440. Grifo nosso) escreveu:

...Em torno de 1950, as necessidades imposta pelos navios *supramencionados* levou a organização de cursos e à conseqüente sedimentação da doutrina de controle de avarias, de informações de combate e de tática anti-submarino *aeronaval*, esse último em estreita cooperação com a Força Aérea Brasileira, com a qual eram excelentes as relações naquela época, infelizmente deterioradas anos após, em virtude do problema da aviação embarcada.

É oportuno esclarecer sobre o bom entrosamento, exclusivamente no âmbito do ensino e adestramento, a que se refere Mário César Flores, envolvendo o pessoal da FAB e da Marinha. Aquelas relações eram, de fato, em tais extensões excelentes, porque, provavelmente, a determinação dos oficiais superiores, oriunda dos dois lados, era para se evitar contato com o polêmico assunto, envolvendo o nascimento da Aviação Naval, em um

¹⁸ Quanto aos demais papéis estratégicos desempenhados pelo país no contexto da Guerra Fria se restringiram na defesa de instalações econômicas essenciais, na conservação das comunicações, na produção de matérias primas críticas e estratégicas e em outros elementos, principalmente, de resguardo econômico. Ora, um ataque direto e imediato organizado pelas forças comunistas contra qualquer país da América do Sul jamais era esperado. As contribuições dos países que compõem a América Latina para o bloco ocidental se resumiriam, portanto, na manutenção da ordem e na precaução de atividades subversivas.

ambiente de aprendizagem estritamente teórica e técnica, voltada fatalmente para o fornecimento de instrução básica ao pessoal da Marinha pela FAB e para uma série de movimentos táticos combinados, com ênfase para a guerra anti-submarina, de acordo com ordens hierárquicas emanadas do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA).

Helio Leôncio Martins (2002, p. 27), em artigo publicado na Revista Marítima Brasileira, supre esta lacuna: “...antes de ser nomeado presidente da Comissão de Construção de Navios na Europa e futuro comandante do *Minas Gerais*, já havia sentido bastante o clamor despertado antes da decisão da sua compra, provocado em grande parte por rivalidade entre Forças Armadas...”. Ainda segundo o Almirante Martins (MARTINS, 2002, p. 27), “...em 1950, dirigindo, o então CITAS (Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino), o relacionamento com a Força Aérea Brasileira era excelente. Punham a disposição de cada Curso de Tática Anti-Submarino uma esquadrilha de quatro aviões *Catalina* sob nosso comando direto...”.

Mas acentuamos que o relacionamento entre as duas Forças Armadas mencionado acima, ao mesmo tempo, também era compreendido, no plano político, pela então real problemática: Marinha versus FAB – procedente da supressão da Aviação Naval em 1941 e, nestes anos 50, do novo contexto imposto pelo incipiente, indesejado pela FAB, desenvolvimento do setor aeronáutico *orgânico* da Marinha.

Mais precisamente, ocupando os variados encargos de ensino e instrução, ou as vagas disponíveis para a realização de tal “doutrinação”, os oficiais que participavam de intercâmbios, ou aqueles que ingressavam nas fileiras da FAB advindos da Marinha e vice versa, se relacionavam com temperança e cortesia militar, assim como manda os preceitos básicos do convívio castrense. Em compensação, no campo de ação da política, verificava-se uma rivalidade bilateral ainda em formação acerca de tudo que dizia respeito aos assuntos aeronavais, a qual se manteria vigorando pelas décadas subseqüentes, marcada por conjunturas especiais, responsáveis pelo seu desdobramento temporal, assim como o período imediato e ulterior à aquisição do navio aeródromo Minas Gerais, em 1956.

Pertencendo àquele campo de ação, mais notadamente na distribuição interna da Marinha – parte mais prejudicada – compondo os assuntos doutrinários e primordialmente políticos – campo por definição em disputa – disponibilizava-se para consulta, a quem se interessassem pelo tema, artigos publicados pelos militares, envolvidos na problemática, em jornais da época, revistas e periódicos especializados, sobre o debate em perspectiva. É claro que enquanto isso, pelos quadros da MB e da FAB, onde não havia militares misturados através dos diversos cursos oferecidos ao setor aéreo e naval, disseminavam-se

conhecimentos de natureza doutrinária, divorciados e antagônicos entre si, no que se refere especificamente à liderança operacional no emprego da Aviação Naval.

Em 31 de janeiro de 1952 foi encaminhada ao Presidente da República pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas uma Exposição de Motivos sobre o caso de um Tenente Coronel Aviador que, sendo Instrutor da Escola de Guerra Naval, pediu exoneração do cargo alegando não lhe ser possível conciliar a orientação traçada naquela Escola com a doutrina professada pela Força Aérea, onde seguia carreira. Segundo ele, essa orientação incongruente o compelia a ensinar o emprego da aviação com base em navios e na orla marítima como pertencentes à Marinha e sempre dentro da doutrina de Aviação Naval. Conforme Fernando Almeida da Silva (1958, p. 8), “... depois de várias considerações a exposição sugeria ao Presidente da República mandar proceder a um reexame da matéria pelo EMFA, com a audiência dos outros órgãos do Alto-Comando das Forças Armadas, para uma colaboração mais harmoniosa e eficiente. O Tenente Coronel foi exonerado da Escola de Guerra Naval e substituído por outro Oficial Aviador...”.

Estas duas instituições militares embora se identifiquem como pares neste momento definiam interesses corporativos percebendo estratégias e políticas próprias. Daí desta relação: a reciprocidade na moderação doméstica; o cuidado da Marinha e da FAB em separar as questões doutrinárias sujeitas a controvérsias das questões operacionais no processo de ensino e aprendizagem – ou pelo menos em afastar as exaltações e comentários tendenciosos de uma esfera responsável por deixar pronta para funcionar a Aviação Naval; bem como a cautela na ação política interna – se tornarem práticas notáveis desta rivalidade bilateral que, de outra maneira, poderia se intensificar trazendo consigo danos e prejuízos vitais para ambas as instituições e, consecutivamente, para o país.

Consoante com os documentos analisados, durante os anos 50 até a metade da próxima década, data que o Decreto 55. 627 passou a vigorar impedindo a Marinha de operar aeronaves de asa fixa, este relacionamento direto, reservado nas suas palavras e atos, tornado razoável ou conveniente e previsto, conservou-se no mesmo estado. O seguinte testemunho, que se refere ao final de 1957, pode ser aplicado como exemplo para este pressuposto (CRUZ, 1996, p. 7):

...também eram esperados e logo chegaram dois oficiais aviadores, um oficial mecânico de aviação e alguns sargentos da Força Aérea Brasileira, para fazerem os mesmos cursos que nós. Como éramos todos brasileiros, militares e estávamos todos em representação oficial

no exterior, fizemos logo boa camaradagem e não houve nenhum constrangimento durante o curso com ampla e completa cooperação entre ‘fabinhos e mariscos’, oficiais e praças.

Retomando a relevância do Atlântico Sul para a realização de operações militares no período do pós-guerra, no que diz respeito apenas à guerra anti-submarina, João Roberto Martins Filho (1999, p. 70) afirmou: “... sempre houve espaço (...) para as tarefas de guerra anti-submarina no Atlântico Sul...”. Mário César Flores (1985, p. 440-441) prossegue advertindo que,

...com a queda da ameaça do Eixo, caiu naturalmente o estímulo capaz de manter em ritmo elevado as atividades operativas de natureza militar, ampliando-se, em contrapartida, as das atividades de natureza subsidiária, como hidrografia e sinalização náutica, transporte e salvamento (...). A par do estímulo produzido pela conjuntura política, alguns acontecimentos concretos ocorridos nos primeiros anos da década dos 50 pressagiaram um futuro mais promissor para a Marinha, invertendo o ânimo gerado pela relativa queda do ritmo operativo acima referido.

Exemplificando e complementando as palavras de Mário César Flores, José Maria do Amaral Oliveira remonta às origens da criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) e do seu primeiro curso, o de Observador Aéreo Naval (OAN) – ambos erigidos durante a passagem da primeira para a segunda metade dos anos 50. Assim relata (OLIVEIRA AMARAL, 1991, p. 19):

... acabada a guerra, a Esquadra regressando ao Rio, se reduziu (...) a utilização daquele Centro em Natal (...). Hélio Leôncio Martins, Herick Marques Caminha, [entre outros], empenharam-se (...) para que pudessemos evoluir na guerra anti-submarino, na utilização dos centros de informação de combate (nisto incluído o controle aéreo), no controle de avarias e, também, na **vigilância** visual (...). O primeiro curso de TASAN em 1950 foi realizado (...). Pela primeira vez conseguimos trabalhar juntos, Marinha e Aeronáutica, no tocante às operações aéreas sobre o mar. O curso de tática anti-submarino aeronaval reuniu, basicamente, o pessoal dos Catalinas de Belém (a maioria cursava em aviação na Marinha norte-americana) e oficiais das Flotilhas de Contratorpedeiros, visando colocar em prática o

emprego do meio aéreo e do meio naval na guerra A/S, conforme preconizado na época. Éramos companheiros, cada um sabendo exatamente o que o outro pensava em termos de aviação naval. Complementávamos, porém, nossos conhecimentos (...). Na realidade, foi o curso de TASAN que deu início a minha trajetória na aviação naval. Devido a classificação que obtive, tornei-me candidato natural para a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, em Cumbica, a qual passamos a frequentar [1955] graças ao esforço do então Diretor de Aeronáutica da Marinha...

A rigor, a partir de uma orientação anti-submarina mais incisiva voltada para o Atlântico Sul se tornou possível à Marinha *característico* fornecimento de meios materiais, instrução e adestramento, tanto através da ajuda militar norte-americana em andamento quanto por meio da compra de um navio aeródromo inglês durante o governo de Juscelino Kubitschek em dezembro de 1956, a qual singularmente sinalizou quebra efetiva de uma duradoura aliança entre Brasil/EUA marcada por uma série de compromissos político-militares, regra nas duas últimas décadas – ou ainda, tal compra simbolizou um estreito distanciamento da longa dependência norte-americana, pelo menos à primeira vista. O navio britânico oferecia qualidades indubitáveis para o desempenho de atividades anti-submarinas no Atlântico Sul e dispunha de poder ofensivo nos limites daquela região estratégica primária para o país, mas secundária para os Estados Unidos ¹⁹ chamada de Cone Sul.

Porém, com muita mobilidade a política meridional para América Latina ditada pelos norte-americanos em fins de 1956 ainda punha em prática a orientação do equilíbrio naval entre Brasil, Argentina e Chile, como medida de controle estratégico para a manutenção da paz na região. Mário César Flores (1985, p. 444. Grifo nosso) cabalmente esclarece os meandros dos processos decisórios:

...é provável que a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro Minas Gerais à Inglaterra tenha sido *aceita* pelos Estados Unidos (que nos forneceu inclusive a dotação aérea anti-submarino do navio) porque esse navio aeródromo é adequado para operar como núcleo de Grupo

¹⁹ A Europa, o Extremo Oriente, o Oriente Próximo, o Sul da Ásia e África, foram as regiões que receberam substancial ajuda militar dos norte americanos no período de 1950 à 1962. Tal era a situação do Sistema Militar Interamericano quando irrompeu a Revolução Cubana. Sustentado com a transferência de material bélico obsoleto, fortemente ativo no que respeita à disseminação de doutrinas e métodos militares da Guerra Fria, primorosamente erigido mediante acordos e comissões bilaterais e programas regulares de intercâmbio, o SMI era desprezioso comparativamente aos totais da ajuda militar global americana e se questionava entre o papel de defesa cada vez mais fabuloso e uma função incrível de resguardar o continente contra a infiltração comunista interna.

de Caça e Destruição (...), concepção de guerra anti-submarino então bem vista pela Marinha norte-americana, podendo ser lhe útil a existência de pelo menos dois desses grupos no Atlântico Sul: o brasileiro e o argentino (a Armada da República Argentina também adquiriu um navio aeródromo, na mesma ocasião).

John Jordan informa que o navio adquirido pela Armada da Argentina dos holandeses tinha procedência britânica e havia sido construído no mesmo período que o porta-aviões Minas Gerais e reformado em época correspondente ao processo de modernização do porta-aviões brasileiro, que segundo Jordan (1986, p. 16) “...passou a operar como porta-aviões de ataque, utilizando caças-bombardeiros Sea Hawk e TBM-3 Avenger, tendo empregado posteriormente, como porta-aviões de ASW, operando aeronaves S-2 Tracker e helicópteros HSS-1 (SH-34) Seabat.”

Internamente, antes da modernização do porta-aviões Minas Gerais ser efetivada, realizada nos estaleiros da Verolme United Shipyards (Rotterdam/Holanda) e concluída em 6 de dezembro de 1960,²⁰ a FAB em defesa de seus interesses, criou o 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE): manobra política que intensificaria em muito a rivalidade entre a Marinha e a Força Aérea. Mais uma vez as palavras de Mário César Flores (1985, p. 445) auxiliam na verificação da hipótese desta investigação:

...No contexto da obtenção de um navio aeródromo, foi criado, por decreto, de fevereiro de 1957, no Ministério da Aeronáutica, o Primeiro Grupo de Aviação Embarcada (...). Essa providência balizou o início de uma longa série de problemas, envolvendo os Ministérios da Marinha e da Aeronáutica, em torno da posse e da operação dos aviões embarcados. O Ministério da Aeronáutica tomou providências para implementar o 1º GAE e já em 1960 chegavam ao Brasil alguns aviões anti-submarino *Tracker S2A*, produzidos nos EUA, escolha essa compatível com a missão anti-submarino atribuída ao Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*.

Além do mais, na antiga e presente visão da Marinha Brasileira, existia ainda o Clube dos Inimigos do Navio Aeródromo, composto principalmente por ativistas ou simpatizantes do Partido Comunista Brasileiro (PCB), que eram encontrados no próprio partido, nos

²⁰ Para informações detalhadas sobre a modernização do navio Minas Gerais, ver (MARTINS, 2002).

sindicatos de aeronautas e aeroviários, na imprensa e, até mesmo nas Forças Armadas. Sobressaíram-se o deputado federal pelo Rio Grande do Sul, Paulo Mincarone, e o famoso repórter David Nasser, dos Diários Associados.

O deputado Paulo Mincarone, chegou a publicar um livro em 1959, intitulado: **Escândalo do Minas Gerais**. Nele, basicamente, expõe passagens de relatórios, notas oficiais e de artigos publicados pela imprensa, confrontando ponto de vistas de parlamentares a respeito da compra do navio de guerra, se destacando, espontaneamente, entre os quais, ele próprio, em sua contestação, notadamente em relação a todos os deputados, senadores e ministros favoráveis a compra do navio Minas Gerais, assim como Mário Gomes, Renato Archer, Alves Câmara, Matoso Maia, dentre outros. Também neste livro, enquanto importante fonte de pesquisa encontra-se documentos confidenciais obtidos e revelados pelo autor com a sua publicação, aproveitados para fundamentar uma série de denúncias e acusações. Gastos, para ele, desnecessários, com viagens e permanência de civis contratados e de militares no exterior, além de despesas extras, são apresentados para justificar suas críticas dirigidas a certos militares classificados como (MIMCARONE, 1959, p. 9) “...maníacos (...), velhacos (...), que por um porta-aviões e a pretexto de um porta-aviões cometeram insânias e maus atos contra o povo...”.

Mais precisamente, estas fontes, servindo como exemplo da autonomia dos Estados Maiores no interior do Estado (outrora apreciadas como sigilosas declarações escritas), em contraposição a fragmentos de documentos ministeriais e de cartas escritas por ministros da Marinha endereçadas a Câmara dos Deputados, que se referiam a relevância da compra do porta-aviões Minas Gerais e lisura de todo o seu processo até 1959, ano em que o navio se encontrava na Holanda para reparos e atualização tecnológica, são utilizadas para alegar o contrário do que se disse pela parte da MB ²¹ com a intenção de demonstrar também, o que para Paulo Mincarone, se representaria como custo real das transações indo além do valor singular do porta-aviões *das “Minas Gerais”* enquanto mercadoria o qual julgava emissivo.

²¹ Euclides Quandt de Oliveira (2005, p. 68), que participou das negociações em depoimento concedido ao CPDOC, relatou: “...outra coisa que também foi um dos pontos que me ajudaram depois foi o problema de custo. Quando estive na Inglaterra e na Holanda, no tempo do porta-aviões Minas Gerais, tínhamos necessidade de fixar bem o quanto custavam as coisas porque o orçamento era extremamente apertado, você tinha que gastar as coisas dentro dele, então introduzi um sistema de calcular o custo de qualquer coisa que se fosse fazer...”. Euclides de Oliveira foi o responsável pela produção do relatório de análise do porta-aviões, o qual trouxe para o Brasil em outubro de 1956, devido a morte de Góis Monteiro. Atuou junto à Comissão de Construção de Navios na Europa (1957-1959). Exerceu, entre outros serviços, o cargo de comandante do porta-aviões Minas Gerais (1965-1967).

Foi divulgado através da imprensa com entonação especial pelos marinheiros e por certos deputados favoráveis à sua compra valor inconcebível com a intenção de escamotear as despesas extras “espúrias” que a cercaram, perfazendo conforme Mincarone (1959, p. 93) uma cifra para ele verdadeiramente exorbitante.

...antes e depois da ida da emenda ao Senado, quero registrar (...) algumas das principais reações que minhas denúncias suscitaram entre os chefes navais, que em vão se puseram a dar entrevistas e escrever cartas a parlamentares, que em vão iniciaram intensa campanha de relações públicas do porta-aviões, tentando mascarar a verdade aos olhos do povo assombrando diante de tanta patifaria, mediante desusados obséquios a jornalistas e parlamentares, sempre repelidos para a honra de uns e de outros.

Atribui, porquanto, Mincarone alto teor de falta de transparência em torno da negociação e modernização da belonave.²² Para se ter uma noção da impugnação de Paulo Mincarone, face aos que favoreciam a compra e manutenção do navio Minas Gerais, nada mais esclarecedor do que transcrevê-lo novamente (MINCARONE, 1959, p. 106):

Chegamos ao fim dêste livro, mas não ao fim da batalha; e consolamos ver que não foi de todo perdido o esforço, nem improfícua a luta. Em termos de resultados imediatos, palpáveis, conseguimos que se reduzissem as proporções do assalto ao Tesouro Nacional, uma vez que pelo Orçamento da República sairão menos 400 milhões de

²² Para a mesma direção das considerações apontadas, leia-se paralelamente a seguinte citação, que auxilia no entendimento dos motivos da classificação sigilosa de despesas e gastos ordinários, efetuadas pelos atores políticos envolvidos com a negociação do porta-aviões, causando polêmica e escândalos em torno de sua compra: (MINCARONE, 1959, p. 81-82) “...mesmo assim há que (...) a Comissão é da Marinha, foi tratar de obras de modernização de um navio e deveria entreter negociações com um estaleiro, que se presume naval; mas comparece a uma Feira Aérea, não se sabe a que pretexto! (...). Aparece aqui pela primeira vez a balela dos aviões a jato, que o ministro vinha utilizando para justificar o alto preço do navio (...). Se foram examinar um navio aeródromo irmão do Minas Gerais, que estava sendo modernizado para operar com aviões a jato, é porque pensavam em equipar o nosso com idênticos aviões...”. Aliado a isso, em parte, explicam-se tais ações pela cultura do sigilo, para Carlos Wellington Leite de Almeida (2005, p. 8), “...no mundo da defesa, em especial nas forças armadas, prevalece uma forte cultura de sigilo. Isso ocorre praticamente em todos os países, mas, principalmente, naqueles em que os militares estiveram diretamente ligados a momentos políticos antidemocráticos. Este é o caso de boa parte da América Latina, onde militares e civis, em geral, seguem com dificuldades no que se refere ao estabelecimento de novos padrões de convivência. A cultura de sigilo pode ser definida como a indevida extensão das características sigilosas de determinados assuntos a outros que deveriam ser, aprioristicamente, conhecimento generalizado. É comum no meio militar, haja vista o teor sigiloso de muitos assuntos tratados, o que, aliadas a vícios de ordem comportamental ou a simples falta de atenção a critérios distintivos, pode resultar na exagerada atribuição de sigilo a assuntos ordinários...”.

cruzeiros para azeitar o ferro velho de luxo do Ministro Matoso Maia, e já se admite entre os chefes da Armada que não virão mais 36 aviões para equipá-lo, mas 13, e nem serão estes a jato, mas modestos S2F a hélice, além de seis helicópteros (...). Em verdade, ninguém conhece com precisão (...) todo o escândalo, em face da barreira de mistério com que o protegem as autoridades navais (...). E não me arrependo, por minha parte, de haver dito na Câmara dos Deputados que, a não encontrar-se outra solução, seria melhor afundar esse navio, perdendo o país o que nêle já gastou, mas salvando muito mais, aplicar em suas verdadeiras necessidades, que não são poucas.

Quanto ao articulista político David Nasser, embora relativamente de oposição ao governo de Juscelino Kubitschek, no mesmo ano, em um de seus artigos divulgados pela revista **O Cruzeiro**, igualmente abordava a questão com enorme hostilidade sem denegrir a figura do presidente, que, afinal, tinha recebido apoio oficial dos comunistas através de um Manifesto Eleitoral desde a campanha para a presidência da República de 1955. O seu alvo certamente eram os marinheiros, sobremaneira parte do almirantado, cuja participação ativa em movimentos e levantes para interromper e impedir a posse de Juscelino foi notável. Nasser (1959), acintosamente não lembrou dos questionamentos de Paulo Mincarone e de outros deputados como Men de Sá por exemplo para tornar o conteúdo de seu texto ainda mais chocante:

O Silêncio foi a resposta à notícia. Nenhum deputado quis saber por que se comprava uma sobra flutuante da Segunda Guerra nem qual a convivência de um navio aeródromo a um país cujo litoral imenso se presta a bases aeronavais em tôda a sua extensão (...). De que vale, ó tributo perdido no tempo e no espaço, denunciar ao Brasil que, com o dinheiro aplicado nesse sonho de almirante, o Brasil, esse pobre Brasil, esse desgraçado Brasil, poderia comprar ou custear: 1 milhão e 625 mil toneladas de trigo, 8.600 caminhões nacionais, 13.000 Km de estradas de rodagem (...), custear outra Brasília (...). Manda a verdade que se diga: nosso Juscelino nada tem a ver com a história (...). Ah, mas o Almirante mostra o exemplo da Argentina. A Argentina já tem um. Nós não temos nenhum. Parece brincadeira de criança (...). TUDO isso para o nosso júbilo sul-americano, para o agrado de nossos respeitáveis lóbos-do-mar (...). Antes mil vezes a aventura doida de uma Brasília sólida do que a fantasia líquida de uma coisa perecível...

Ainda em 1964, a título de sua autodefesa, a Marinha lembrava da existência de tal campanha. O seguinte trecho de um documento redigido pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha dizia (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 1964):

... a campanha organizada contra a Marinha pretendeu dar à compra do ‘Minas’ foros de escândalo, comparando-a até a aspectos da construção de Brasília (...). O Minas Gerais custou ao País cêrca de 30 milhões de dólares, pagos em 5 anos. Pretenderam, e ainda hoje alguns repetem, apresentar a aquisição do ‘Minas’ como responsável pelo descalabro financeiro do País...

Em cruzeiros, o porta-aviões custou 82 milhões. Sua aquisição se deveu ao crescimento da importância operacional e tecnológica desta nova arma de guerra no mundo, àquele particular desejo e/ou interesse político da Marinha em obter e consolidar a sua Aviação Naval que vimos exibindo e, no momento de sua compra, também à conjuntura política que envolvia o governo de Juscelino Kubitschek e o alto comando da Marinha, uma vez que Juscelino chegou a afirmar (CPDOC, on-line): “...se o preço da submissão da Marinha à Constituição é o porta-aviões” (...), “acho que vale a pena”.²³

Tal conjuntura política tem suas origens na campanha para a presidência da república em 1955, que nasceu sob o abalo do suicídio de Getúlio Vargas em agosto de 1954,²⁴ e que, além disso, serviu de condutor para as forças políticas no embate eleitoral. Christiane Jalles de Paula expõe com precisão o difícil caminho para uma candidatura (PAULA, on-line):

²³ Para mais informação a respeito consultar: CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DA FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (CPDOC). **Um furacão na presidência (1955-1961):** a compra do porta-aviões. Disponível em URL: http://www.projetomemoria.art.br/JK/biografia/3_compra.html. Acesso em: 10/05/2007.

²⁴ Segundo Sérgio Lamarão, autor do verbete temático Carta – Testamento, (DICIONÁRIO HISTÓRICO-BIOGRÁFICO BRASILEIRO, 2001): “Em 22 de agosto, os brigadeiros da Aeronáutica enviaram um documento a Vargas exigindo sua renúncia. No dia seguinte, a alta oficialidade da Marinha declarou-se solidária aos seus colegas da Força Aérea. A situação agravou-se ainda mais na noite do dia 23, quando o ministro da guerra (...) informou ao presidente sobre a existência de um manifesto assinado por vários generais do Exército (...). Embora se recusasse a renunciar, Getúlio decidiu discutir imediatamente a questão com o ministério. A reunião ministerial teve início às três horas da madrugada de 24 de agosto (...). Foi então que Getúlio tomou a palavra e declarou: ‘já que o ministério não chega a nenhuma conclusão, eu vou decidir. Determino que os ministros militares mantenham a ordem pública. Se conseguirem, eu apresentarei o meu pedido de licença. No caso contrário, os revoltosos encontrarão aqui dentro do palácio o meu cadáver’. E retirou-se da sala (...). As primeiras notícias de que os generais se haviam decidido por um ultimato final a Vargas – agora apoiado pelo próprio ministro da guerra – chegaram ao Catete as sete horas da manhã. Benjamin Vargas comunicou ao irmão a decisão dos militares, que significava na prática sua deposição. Minutos depois suicidou-se com um tiro no coração.” O impacto provocado pelo suicídio de Getúlio e pela imediata divulgação da Carta Testamento foi imenso. Manifestações populares sucederam em todo o país, sobretudo nas grandes cidades. No plano político, as conseqüências do suicídio não foram menores.

...O país, desde então vinha sendo governado pelo vice-presidente João Café Filho. No cenário político, duas correntes se defrontavam: o varguismo que ganhou novo alento, com o gesto de Getúlio e a oposição capitaneada pela União Democrática Nacional (UDN), que havia sido alcançada ao poder e não dava mostras de querer deixá-lo. O confronto transformou a sucessão presidencial de 1955 num intrincado jogo de xadrez, em que os lances decisivos foram a derrota da tese de uma candidatura de ‘união nacional’, a articulação de uma aliança, entre partido social democrático (PSD) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), o apoio dos comunistas a Juscelino Kubitschek e a comprovação da falsidade da chamada Carta Brandi.

A eleição de 3 de outubro de 1955, foi garantida pelas tropas do Exército, sendo uma das mais disputadas da história contemporânea brasileira. Juscelino venceu com uma das menores partes proporcionais de votos válidos até então atribuídas a um presidente da república. Aliás, a impressionante campanha, foi apenas o início de uma série de ameaças a legalidade democrática, tendo sido o seu momento decisivo o movimento do 11 de Novembro, dois meses e meio antes do resultado final: a posse dos eleitos, em 31 de janeiro de 1956.

Assim que foram informados os resultados das eleições, a UDN e seus aliados foram responsáveis pelo desencadeamento de um debate judiciário que objetivava o encerramento do pleito eleitoral e o impedimento da posse dos candidatos eleitos, justificando as suas intenções supostas pela acusação de que os votos concedidos pelos comunistas eram ilegítimos, de que houve fraude eleitoral com destaque para o estado de Minas Gerais e, por conseguinte, verificando-se inexistência de maioria absoluta. Conforme o Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro (PANTOJA, on-line), “a questão do voto comunista, que provocou maior discussão, era sustentada não apenas pela oposição parlamentar, (...) como pelo ministro da Aeronáutica brigadeiro Eduardo Gomes, e pela Cruzada Brasileira Anticomunista, liderada pelo Almirante Carlos Pena Boto...”.²⁵ Note-se aqui a forte presença de chefes militares da Aeronáutica e da Marinha – evidentemente, antagônicos em relação à disputa bilateral entre estas instituições pelo domínio do segmento aeronaval militar – oferecendo respaldo político aos udenistas. Essas posições partidárias contrárias à corrente

²⁵ Ao lado da União Democrática Nacional (UDN) e de setores antigetulistas das forças armadas, o vice-almirante se opôs à chapa lançada pela coligação do Partido Social Democrático (PSD) com o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) para as eleições presidenciais, formada por Juscelino Kubitschek e João Goulart, acusados de corruptos e de fazerem alianças com os comunistas.

política de Juscelino Kubitschek, fatalmente tiveram parte das causas internas da compra do porta-aviões Minas Gerais, em 1956.

Particularmente, o movimento do 11 de Novembro, pode ser caracterizado por setores udenistas que passaram a infligir abertamente a deflagração de um golpe militar, sob a liderança de Carlos Lacerda. Na manhã de 3 de novembro, o presidente Café Filho adoeceu inesperadamente, transferindo no dia 8 do mesmo mês o governo ao seu sucessor legal, o presidente da câmara, próximo ao esquema udenista, Carlos Luz. Porém, no dia 11 de novembro, o Congresso Nacional, em sessão especial, aprovou o impedimento de Carlos Luz, dando posse a presidência da República, ao até então, vice-presidente do Senado e um dos fundadores do PSD, Nereu Ramos. Na madrugada de 22 de novembro o congresso aprovou o impedimento de Café Filho, confirmando Nereu Ramos como presidente legal até a posse de Juscelino, em janeiro do próximo ano. Segundo Magalhães Motta (1992, p. 533),

[os meses que se seguiram a posse do presidente eleito] foram (...) difíceis para as forças armadas, especialmente MARINHA e FORÇA AÉREA. A divisão de opiniões, separando os que apoiavam e os que repudiavam o 11 de novembro, gerou uma cisão entre amigos, entre parentes (...). Dentro do EMFA o ambiente também refletia o que se passava nas Forças, potencializado talvez pelo fato de conviverem oficiais de origens diversas. Tudo ficou praticamente parado. Aproveitei para tirar meu período de férias relativo a 1955, mas quando alguns dias havia decorridos fui chamado de volta e as férias suspensas – nunca soube por quê, já que nada me foi ordenado. Férias reiniciadas uma semana depois levaram-me a meus últimos dias no EMFA.

Mas o que importa, por entre do mapa de relações políticas que se desenhava, é o fato de repetidas vezes, um grande número de elementos de peso da Marinha e da Aeronáutica terem participado ativamente no cenário político como adversários de Juscelino e de seus aliados durante os chamados anos JK. Isso, sem dúvida, estimulou decisões governamentais importantes. Elegemos entre elas, a polêmica compra do porta-aviões Minas Gerais que, nesta altura, era necessária para a Marinha e, ao mesmo tempo, poderia ser conveniente para a FAB. De um lado, a Marinha tentando alavancar a sua Aviação Naval e, por outro, sabendo que a aquisição do navio aeródromo ameaçava suceder subitamente, a FAB, empregando esforços no sentido de obter autorização para comandar as operações que seriam realizadas no convés

de vôo do porta-aviões, almejando, com isso, maior poder político e ganhos tecnológicos e doutrinários sobre a sua rival.

Sem dúvida, a Marinha do Brasil era até então a instituição que mais se contrapunha ao chefe do Executivo. O deputado federal Renato Archer, o qual fora oficial da MB, que inclusive era exímio defensor da criação de uma nova Aviação Naval como parte orgânica da Marinha, disse em depoimento ao CPDOC (ARCHER, on-line):

... A Marinha não o reconhecia como presidente (...). O processo de afirmação de Juscelino no meio militar se deu sem quebra de sua autoridade. Os chefes da Marinha não compareciam às cerimônias oficiais, mas foram perdendo a importância na medida em que a ênfase de Juscelino foi sempre de se implementar o programa de desenvolvimento. Ele foi reduzindo os militares a uma desimportância, pela importância que conseguiu dar ao seu programa.

Nos anos iniciais do governo de Juscelino, tanto a Marinha quanto a Força Aérea, reivindicavam a compra de um porta-aviões. Segundo o Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930 (2001),

Em 1955, Juscelino Kubitschek e João Goulart foram eleitos presidente e vice-presidente da República, iniciando-se um movimento de forças derrotadas, com fortes bases no governo, no sentido de impedir a posse dos eleitos. Kubitschek manteve Alves Câmara à frente do Ministério da Marinha. No mês seguinte, eclodiu a Revolta de Jacareacanga (PA), envolvendo militares da Aeronáutica sob a chefia do major-aviador Haroldo Veloso e do capitão-aviador José Chaves Lameirão. Com os outros ministros militares, Alves Câmara colaborou para debelar o movimento, o que foi alcançado em uma semana. Em fins de 1956, ainda durante a gestão de Alves Câmara à frente da pasta da Marinha, o governo brasileiro autorizou a compra do porta aviões *Vengeance*, rebatizado como Minas Gerais.

A Revolta de Jacareacanga, e todos os outros levantes que incluíram setores da Marinha e Aeronáutica após o suicídio de Vargas, também contribuiu para a compra do porta-aviões Minas Gerais em 1956, porque delineou um quadro político que deixou Juscelino Kubitschek sem outro recurso se não à aquisição desta arma de guerra: experiência para

apaziguar o ímpeto de militares que pugnavam contra a sua administração governamental superior e, também, para contentar àqueles que a integrava interessados na compra do porta-aviões, como por exemplo, o ministro da própria Aeronáutica Henrique Fleiuss e, naturalmente, da Marinha, Alves Câmara – alvo de tantas críticas, partidas da sociedade brasileira em geral, após a tomada de decisão pela compra do navio. Sumariando: Kubitschek serviu pela origem de seu governo e pelas alianças que foi obrigado a fazer até 1960.

Ora, os militares promoviam políticas intrinsecamente vinculadas por dois universos: o civil e o castrense. Sem dúvida que as sublevações, engajadas na conjuntura política do período precedente à candidatura de Juscelino e pelo momento posterior à sua posse, serviram como meio para certos atores políticos pressionarem o presidente a comprar o porta-aviões, bem como, aquela estratégia militar norte-americana já apresentada, orientada pelo princípio do equilíbrio naval, dirigida aos países mais fracos do Sul. Todavia, agora, com uma exceção, em vez de os Estados Unidos, a Inglaterra é quem estava vendendo – é claro, com o consentimento dos norte-americanos – uma embarcação militar ao Brasil de mesma utilidade e força em relação à outra oferecida quase simultaneamente para a Argentina também pelos britânicos. Isso se explica pelo fato de os Estados Unidos não terem, na ocasião, pelo menos dois porta-aviões de classe modesta (leves) usados disponíveis para transferir a estes países; que dizer para o Chile, entre as três pátrias, o menos provável de se chocar militarmente com quaisquer dos demais inimigos comuns.

Rigorosamente, desde 1946, que a Inglaterra vinha concorrendo com os Estados Unidos, no âmbito das relações internacionais, pelo mercado da defesa e segurança na região. Os britânicos, oportunamente, com a regulamentação da lei que criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, foram os primeiros a oferecerem um porta-aviões ao Brasil, em 1954. Nas duras palavras de Paulo Mincarone (1959, p. 17), “...este documento, circunstanciado relato da aventura da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa e de seus antecedentes, adverte-nos, pois, de que a primeira oferta de venda da sucata ao Brasil se processou através de carta do adido naval inglês, em março de 1954.” Mas essa oferta, não passou de uma tentativa em vão, em virtude do enraizado comprometimento do Brasil com os Estados Unidos: decorrência dos vínculos político-militares, estabelecidos entre estes dois países, pelo desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial e do novo contexto da Guerra Fria. Logo, tanto em 1954 quanto em 1956, o Brasil era, em grande medida, dependente dos norte-americanos para adquirir equipamentos e materiais bélicos. Leia-se Paulo Romeu Braga (2002, p. 50-51):

Quando ocorreu o “Golpe de 54”, os Estados Unidos já haviam montado uma ampla estrutura de segurança exclusivamente para cuidar da América Latina. A base para a fundamentação desta decisão adveio das reuniões de consultas dos chanceleres americanos, que geraram o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), assinado em 1947 no Rio de Janeiro. Uma das ambigüidades do TIAR é que ele poderia ser usado contra os governos que o haviam assinado, com exceção dos Estados Unidos. A primeira missão naval dos Estados Unidos na América Latina se instalara no Brasil em 1922. Até 1942 os oficiais brasileiros eram treinados na Alemanha ou com os franceses que mantiveram uma missão no Brasil entre 1919 e 1940. A Segunda Guerra Mundial deu a Washington uma justificativa para expandir mais sua influência sobre as forças brasileiras. O planejamento militar era coordenado por uma Comissão Militar Mista Brasil/Estados Unidos (...). A Comissão (...) sobrevivera a guerra e, em 1954, foi registrada nas Nações Unidas como agência permanente, destinada a cuidar das vendas de armamentos e da assistência militar.

Segundo artigo publicado pela imprensa tipográfica do período (O Jornal, 1959): “...a compra do porta-aviões já era assunto resolvido no governo de Getúlio Vargas e Eurico Dutra. Naquela época, no entanto, a nova tática naval não estava ainda bem definida e não se sabia se os encouraçados continuariam ou não como as unidades mais eficientes.” Essa é uma interpretação inocente e superficial, porque o porta-aviões, durante estes dois governos, estava prestes a suplantiar o encouraçado e já era considerado uma arma importantíssima para a promoção das campanhas navais nos anos iniciais da Guerra Fria. Sobre o seu avançado estado de desenvolvimento e relevância militar, Eduardo Italo Pesce (1998, p. 24), assinala: “...este tipo de belonave participou de todas as campanhas navais desde 1918, servindo em todos os teatros marítimos, e teve atuação de relevo em várias ações aeronavais que se enquadram na classificação de *batalhas decisivas*...”. O trecho anterior, publicado pelo **O Jornal**, portanto, reproduz uma desculpa governamental para justificar a verdadeira impossibilidade de aquisição do navio aeródromo: esta imposta, por outro lado, pela superioridade da política externa norte-americana sobre a brasileira. O que além do mais revelava a fraqueza decisória nacional face ao cenário internacional. Sem falar, na então, peculiar objeção interna da Aeronáutica à compra do navio no campo das relações político-militares.

Sempre existiu um consenso geral entre os marinheiros no interior da organização militar da Marinha no envolvimento da compra de um navio aeródromo para equipar a Esquadra

com aviões aumentando, destarte, o seu poder ofensivo e defensivo no Cone Sul. Entretanto, entre o pessoal da FAB esse desejo nunca se manifestou, falsamente apenas depois de terem a certeza de que o porta-aviões Minas Gerais seria muito possivelmente comprado da Marinha inglesa, notadamente transformados em realidade após a criação do 1º Grupo de Aviação Embarcada, em fevereiro de 1957, um pouco antes da chegada do porta-aviões ao Brasil. Na presença do governo, o interesse pela belonave passou a ser comum e geral, independentemente das diferenças partidárias entre os militares, que imprimiram uma configuração matizada para sociedade castrense brasileira nos anos 50.

O comentário do Brigadeiro Nero Moura, Ministro da Aeronáutica de 1951 a 1954, comprova que a FAB, no âmbito de seus interesses, não desejava a aquisição de um porta-aviões para a Marinha. Forçosamente foi obrigada a criar o 1º Grupo de Aviação Embarcada, com o propósito de obter meios legais, para antes de tudo, impedir a Marinha de operar aeronaves de asa fixa, até mesmo com um possível respaldo indireto do Exército por intermédio do EMFA, pois em concordância com a rivalidade entre Forças Armadas, a intenção política do Exército sempre foi nivelar por baixo a influência, de idêntica natureza, oriunda da Marinha e da Aeronáutica, garantindo para si lugar principal entre os outros em escala nacional. Assim, disse o brigadeiro em depoimento confiado ao CPDOC (MOURA, on-line):

Não gosto do Governo Juscelino (...) porque ele se comportava como um negociante de botequim. Para obter o apoio da Marinha, por exemplo, autorizou a compra do porta-aviões, em detrimento da orientação do Estado Maior das Forças Armadas e contrariando a organização planejada para as Forças Armadas. Juscelino não só deu um porta-aviões à Marinha como a deixou importar aviões escondido. O fato foi denunciado, mas ele fingia que não sabia. A Marinha construiu bases aéreas em São Pedro da Aldeia e comprou mais de 50 aviões, graças às facilidades de seu Juscelino (...). Na época de Juscelino, os asseclas do Lacerda, dentro da Aeronáutica, continuaram a perturbar a ordem, não por causa do porta-aviões; era o Lacerdismo pretendendo derrubar Juscelino, que ganhara as eleições, derrotando-os. Era o golpismo lacerdista.

Naturalmente, a tentativa do golpe lacerdista não oferecia dúvidas, que foi levada a cabo, para impor matrizes de concepções políticas opostas à linha política constituída para eleger Juscelino presidente, não tendo como parte de suas metas a compra do porta-aviões a

pedido daqueles oficiais da FAB que conferiam apoio político ao movimento em questão. Mas tal negociação político-militar se manifestou como consequência desse movimento, para, bilateralmente, agradar militares com amplos poderes de ação política, considerados causadores de agitação, que, na ótica do presidente, poderiam desestruturar o seu governo. Juscelino esperava, pois, com essa providência, repercussões favoráveis para o bom andamento da sua política governamental. Ao mesmo tempo, tacitamente, supunha reunir as atenções da Marinha e da FAB em torno do grande *Problema da Aviação Embarcada*, o qual, seguramente, passaria a existir com a compra do porta-aviões, de acordo com o prolongamento da rivalidade entre as duas instituições pelo domínio do sistema de navegação aérea – ou, ao menos, em boa parte, afastá-las de seu governo, em direção a uma outra frente de embate político, caracteristicamente militar, em crescimento.

Recordamos que, paralelamente, a sua tentativa de acalmar os ânimos dos militares gerou forte polêmica em outras esferas da sociedade sendo o fragmento do verso de Juca Chaves de 1960 bastante ilustrativo:

Brasil já vai à Guerra
comprou porta-aviões
um viva pra Inglaterra
de 82 milhões
- ah, mas que ladrões!

Mas, sem dúvida, a irreverência do menestrel se manifestaria pequena diante de um agravamento da crise entre a Marinha e a Aeronáutica pela disputa do direito de controlar os aviões embarcados, o qual já era previsto por certas pessoas versadas em assuntos políticos dentro do contexto da compra do porta-aviões como demonstramos.

Quanto ao Exército, ainda não existe indícios de sua manifestação direta a favor ou contra. Muito provavelmente, procurou não se intrometer, inteiramente, em uma velha disputa entre Marinha e Força Aérea, cujo único ponto convergente, neste momento, salvo as origens das razões, era a compra do navio aeródromo – se é que houve alguma outra extraordinária concordância no passado entre aeronautas e marinheiros dentro do contexto da concorrência por uma hegemonia do setor aéreo militar. Mas, uma coisa é certa, poderia ser muito interessante para o EB se a FAB detivesse o comando das operações no convés de vôo do porta-aviões, o que minguariá unilateral ganho material por parte da Marinha e retardaria o

aumento de seus quadros e edificações. Referimos-nos aqui à aquisição de aviões e helicópteros e suas conseqüências nas relações de força entre instituições militares por uma maior projeção nacional na política. O Exército só passaria a se interessar por uma aviação própria apenas na década de 80 sem nenhuma objeção por parte da Marinha e da Aeronáutica, em virtude de sua, há muito, já consolidada, fortíssima presença física e política em território nacional relativamente às outras duas Armas.

Além do mais, o helicóptero, aparelho de aviação significativamente empregado por esta instituição a partir dos anos 80, havia se tornado uma importante arma militar, desde a Guerra da Coréia no início dos anos 50, quando foi utilizado em larga escala pela United States Navy (USN) e United States Air Force (USAF) em diversas operações. Stephani Bastos, quantitativamente, informa sobre o assunto (BASTOS, on-line): “...os helicópteros foram um instrumento importantíssimo nas operações americanas na Coréia, pois em trinta e cinco meses de combate foram evacuados 7.067 soldados, foram feitas 18. 607 missões em zonas de combate, além de transportarem 60. 046 soldados e 3. 426. 590Kg de carga”.

Após esta Guerra, o helicóptero também passou a ser fornecido às forças de superfície para atender a necessidades próprias desta modalidade de combate, uma vez que, na Guerra da Coréia – primeira participação expressiva deste invento em conflitos bélicos – o seu desempenho, conforme os estrategistas da USN e USAF, foi considerado excelente para o propósito de guerra das Forças Armadas norte-americanas, sendo, portanto, muito depois desta experiência, o futuro emprego pelo Exército Brasileiro deste vetor, apenas a conseqüência de sua consolidação tecnológica e operacional no ramo militar com ênfase para a relevância tática em manobras previstas para as Marinhas e Exércitos.

Nesta direção, foi na Guerra da Argélia (1954-1962) que o helicóptero foi usado em grande número em operações de apoio, e durante a Guerra do Vietnã (1958-1975) que se obteve avanço tecnológico para o melhoramento de sua performance enquanto vetor de combate. Consoante com Victor Ocaña Ferrera (1986, p. 24):

En la guerra de Argelia (...) cada cinco helicópteros de transporte eran escoltados por uno armado, probandose diversas combinaciones de armamento (...). Pero fue la guerra de Vietnam la que supuso la expansión del helicóptero de combate, que actuó en múltiples operaciones militares, lo que puso en evidencia la necesidad imperiosa de que gozase de una protección armada adecuada (...). El primero de septiembre de 1967 llegó a Vietnam el primer helicóptero armado desarrollado únicamente para cometidos de apoyo. Me refiero, claro

está, al 209 (AH-1G-HUEY COBRA) (...), cuyo armamento fijo consistia en una ametralladora hexatubo M-134 tipo GATLING de 7, 62 mm, además de varias combinaciones de lanzacohetes en su soportes alares. A raíz de la entrada en servicio de este aparato, se inició una frenética carrera por desarrollar helicópteros armados, derivando rápidamente hacia los contracarros como arma principal que oponer a las penetraciones de blindados...

No que se refere especificamente à aquisição e aplicação de helicópteros pela Marinha do Brasil, foi, dentro em breve, largamente utilizado em diversos treinamentos e operações: rápido efeito político da criação do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB, em fevereiro de 1957, que veio a garantir por meio de especial decisão presidencial à Força Aérea o monopólio dos aviões no seguimento aeronaval a partir do Decreto 55. 627, de 26 de janeiro de 1965, inversamente proibindo a Marinha de operar aeronaves de asa fixa atribuindo-lhe apenas exclusividade sobre as asas rotativas nesta subdivisão de sua estrutura organizativa, ou seja, restringindo-a aos helicópteros no campo da Aviação Naval.²⁶ Porém, como parte da obrigação da Aviação Naval e de acordo com o desenvolvimento da luta pelos seus interesses, mesmo apenas com helicópteros, a MB, também executou exercícios militares voltados para a guerra anti-submarina *no convés de vôo do porta-aviões Minas Gerais* e a partir de outros tipos de embarcações de menor porte equipadas com tal aparelho – é claro, como já mencionado, entre tantas outras manobras diferentes, independentes e dependentes do referido navio, principalmente à beira-mar. Exemplificando: a execução de tarefas como busca e salvamento, apoio aos navios hidrográficos, missões de transporte geral e simulação de ataque a alvos terrestres valendo-se de míssil ar-superfície. Representada pelas asas rotativas, era o princípio de uma nova ordem aeronáutica na Marinha do Brasil que marcou época.

²⁶ No final de 1957 foram constatadas as primeiras aquisições de helicópteros pela MB aproveitando-se das facilidades do mercado da segurança e das tendências operativas no setor. Para tanto, a Marinha passou a investir na formação de pilotos de helicópteros e, sobretudo, igualmente movida nesta direção por motivo de outra natureza, uma vez que, o 1º GAE da FAB fazia frente à sua Aviação de Asa Fixa ainda em formação impondo-lhe a esta última barreira que se mostrou intransponível para o seu desenvolvimento naquele contexto.

Capítulo III: A Luta pela Dominação da Aviação Naval: Doutrina, Instrução, Adestramento e Autonomia Militar (1954-1962)

A compra do navio aeródromo Minas Gerais consiste num acontecimento marcante desta história de direção e luta pelo controle da Aviação Naval, dado que por este fato, a continuidade da rivalidade entre Marinha e Aeronáutica transcorre inaugurando um momento tenso deste episódio político. O chamado *Problema da Aviação Embarcada*.

Repetindo sumariamente e enumerando as principais causas que conduziram à compra do navio Minas Gerais:

1) esforços empregados pelos marinheiros, para que a Aviação Naval se desenvolvesse, preferentemente, como parte orgânica da Marinha;

2) o aumento progressivo da importância das operações de guerra anti-submarino no Atlântico Sul no decorrer da primeira metade dos anos 50;

3) a eclosão de manifestações civil-militares contra Juscelino candidato e presidente, principalmente armadas, com a participação e liderança de elementos de alto nível hierárquico na Marinha e Aeronáutica;

4) a permissão ou aceitação prévia, por parte da política estratégico-militar norte-americana de negociação entre os ingleses, brasileiros e argentinos, cujo resultado foi a transferência de dois porta-aviões de mesma classe, sendo deslocado um para o Brasil e outro para a Argentina na mesma ocasião, buscando com isso, a conservação da paridade do poder naval entre estes dois países no Cone Sul, uma vez que os EUA, não tinham porta-aviões mais do que o suficiente para pôr à disposição do Brasil e da Argentina, conforme ocorrera com a venda promovida por este país do lote de cruzadores a partir de 1951 à estas nações e ao Chile.

Durante o processo da compra do navio aeródromo Minas Gerais, foi criado o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval pelo decreto 37. 398, de 27 de maio de 1955, cujo regulamento foi aprovado, em junho do mesmo ano. Como confirma Francisco Gomes de Queiroz (1991, p. 185), o CIAAN,

... surgiu como resultado de entendimento no Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), com a missão de especializar pessoal da Marinha do Brasil, para desempenho de funções relativas às aeronavais, tendo iniciado suas atividades com o curso para Observador Aéreo, em 1º de

março de 1956, em instalações ainda provisórias, na Rua do Acre – Rio de Janeiro.

Na verdade, antes da criação do CIAAN, a Marinha na luta pelo estabelecimento de sua nova aviação, criou, por intermédio de aviso ministerial, em 3 de dezembro de 1954, a especialidade de Observador Aeronaval (OAN). Esta medida política foi tomada com a finalidade de preparar oficiais da MB para atuarem como elementos de ligação entre as duas Forças Armadas a bordo das aeronaves da FAB, quando estas estivessem realizando alguma operação conjunta, conforme a chamada Doutrina de Cooperação entre Forças Armadas em vigor na década de 50. Sabe-se, aliás, que também vinha enviando oficiais aos Estados Unidos, para a realização de cursos oferecidos pela Marinha norte-americana, de piloto de helicópteros. Logo, estava claro que o maior objetivo da MB, era a criação, na terminologia dos marinheiros, da *especialidade* de Aviador Naval.

De acordo com a aludida Doutrina, esta preconizada pelo EMFA, já em 1955, acontecia para certos oficiais da MB, curso ministrado pelo pessoal da FAB. Cleumo de Carvalho Cruz (1996, p. 5), relatando acerca de sua própria experiência, disse:

...embarcamos para Cumbicas [EAOAR], para o covil dos leões, onde iríamos enfrentar algumas dezenas de Capitães-Aviadores, que estavam se preparando para serem promovidos a major e seus instrutores, todos com grande experiência de voo e da estrutura da Força Aérea Brasileira (...). Felizmente, para nós, da Marinha, obtivemos ótimas classificações no curso, conseguindo manter o bom nome de nossos oficiais na mais alta conta! Fizemos também bastante camaradagem com nossos colegas ‘fabinhos’ e deixamos boas recordações entre eles, ao sairmos da EAOAR.

Logo após a conclusão deste curso, seis oficiais egressos provenientes da Marinha, foram convocados a participarem de outro curso, mas desta vez, concedido pelo Exército. O curso, essencialmente prático, se chamava Especialização de Observador Aéreo para Oficiais e foi realizado na Escola de Instrução Especializada, localizada na cidade do Rio de Janeiro. Mais uma vez as palavras de Cleumo de Carvalho Cruz (1996, p. 6), um dos seis oficiais selecionados, são esclarecedoras:

...Voávamos muito em aviões tipo L-4 (paulistinha) que a FAB mantinha para uso do Exército, pilotados por aviadores da Escola de Aeronáutica (...). Era então o que constituía 1º ELO, Esquadrilha de Ligação e Observação, ainda decorrente do seu uso na II Guerra Mundial. O comandante da Esquadrilha, da parte do Exército, era um major que havia participado da FEB como tenente. Observador aéreo, com grande prática, tinha no fundo de seu pensamento, a volta da aviação do Exército. Era o Major Mario Dias, irmão de um colega nosso de Marinha o Comandante Marcos Dias (...).

Estes aviões eram também conhecidos como teco-tecos e foram pilotados por 2º e 1º tenentes da aeronáutica. A estrutura da formação da esquadrilha e as instruções passadas aos alunos eram partes das experiências obtidas durante a Segunda Guerra Mundial. Mas, do ponto de vista da intenção de dar partida nas aulas do curso de Observador Aeronaval (OAN) por meio do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), este se tornou um importante começo. Nesta medida, em março de 1956, movida pela competição com a FAB, a Marinha, o quanto antes, providenciou o início do curso de OAN, nas próprias salas da Diretoria de Aeronáutica, uma vez que, as instalações do CIAAN, na Rua do Acre, que também seriam temporárias, ainda não haviam sido concluídas. Improvisos à parte. O que importava neste momento, era fazer com que o CIAAN existisse de fato, para que pudesse dispor de pelo menos, uma turma de pilotos para operação e manutenção do Grupo Aéreo Embarcado do seu porta-aviões Minas Gerais.

Certamente, a compra do porta-aviões acelerou os movimentos da política da Marinha para a preparação de pilotos com treinamentos específicos para atuarem no seu convés de vôo. O que, por outro lado, irrompeu manobra política encabeçada pela FAB, para conter a existência da possibilidade da Aviação Naval se tornar orgânica da Marinha, que em 27 de dezembro de 1956, representada pelo seu Ministro, tentava fechar contrato com empresa inglesa alusiva a compra de dois helicópteros WIDGEON – S-51.²⁷ Foi, portanto, instituído

²⁷ Para localizar esta série de helicópteros que seria adquirida pela MB abrimos esta caixa de diálogo para informar a respeito de sua trajetória tecnológica, pois viriam a conformar o primeiro esquadrão de helicópteros de sua Aviação Naval. A união comercial entre a fábrica inglesa Westland Aircraft Works e a fábrica norte-americana Sikorsky (parte da United Aircraft Corporation) existia desde o final de 1946. Nesta data, (DRUMOND, Ano 12, p. 39) “...sob licença da empresa Sikorsky, construiu o S-51 Dragonfly, passando a se chamar Westland Helicopters Ltd...” quando este aparelho foi modificado e renomeado Widgeon. O contrato firmado entre ambas foi ampliado em 1950 para incluir o modelo S-55 sob condições semelhantes. Sob a perspectiva tecnológica, a Westland tinha como propósito tornar desta série de helicóptero este um aparelho de inspiração inglesa. Com efeito, em 1950, comprou apenas uma unidade do S-55, diretamente da Sikorsky, entregue em maio do ano seguinte para avaliar as possíveis mudanças. Diversas peças originais foram substituídas por outras fabricadas na própria Grã Bretanha. Como as peças novas eram mais pesadas do que as originais, o Whirlwind (nome adotado pela Westland) ficou 5% mais pesado do que o S-55, acarretando sérias implicações na capacidade de carga, alcance e razão inicial de subida conforme Everett Heath (1986, p. 80-91).

pela Aeronáutica, em fevereiro de 1957, o 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE): em outras palavras, com a finalidade de ocupar o lugar do futuro grupo de pilotos da Marinha do Brasil, que vinha sendo adestrado através do CIAAN e da Marinha dos Estados Unidos principalmente para atender as necessidades do navio aeródromo recém adquirido.

A aquisição do porta-aviões Minas Gerais já não representava nenhuma surpresa para a FAB nas vésperas de sua compra, embora alguns oficiais da Força Aérea Brasileira que escreveram sobre o tema insistem em afirmar o contrário. Assim como José de Carvalho (2007, p. 54), em seu livro intitulado, **Aviação Embarcada**, escreveu: “...a aquisição pela Marinha de um porta-aviões se constituiu em uma grande surpresa para a FAB, pois nenhum contacto ou comunicação foi feito à Força Aérea pela Marinha...”.

A razão desta afirmação se explica pela concorrência política interinstitucional, ainda nos dias de hoje em curso, promovida pelas duas Forças Armadas. A rigor, as discussões sobre a compra de um porta-aviões para a Marinha, se intensificaram após a oferta frustrada britânica de venda desta arma de guerra ao Brasil, em março de 1954, ano da aprovação do regulamento da Diretoria de Aeronáutica da MB pelo Decreto número 36. 327 de 15 de outubro. Além do mais, envolvendo a conjuntura política da negociação do navio aeródromo Minas Gerais, a sociedade civil participou opinando na agenda sobre o assunto. Fatos estes, que não deixam dúvidas sobre a possibilidade de a Aeronáutica ter sido surpreendida com a aquisição do navio. Ora, a própria Aeronáutica, em lance oportuno, começou a reivindicar face à figura de Juscelino, ao lado da Marinha, pela compra do porta-aviões, quando esta parecia ser, politicamente, irreversível. De acordo com o fragmento do documento que se segue: (DIRETORIA DE AERONÁUTICA, 1964, p. 9), “...o govêrno americano, (...) bastante interessado na formação imediata de um grupo de caça e destruição no Atlântico Sul, resolveu doar, além de equipamentos eletrônicos para o Minas, quatro contratorpedeiros, e também aviões e helicópteros anti-submarinos que foram entregues à FAB...”.

Quanto à falta de comunicação por parte da Marinha em relação à Força Aérea a respeito da compra do navio Minas Gerais, ela de fato existiu. Depois de efetivada a aquisição do navio, permaneceu o “suspense” sobre qual missão seria desempenhada pelo porta-aviões. Isso tudo, porque a Marinha rivalizava com a FAB nesta questão, conforme a dinâmica da promoção de políticas e percepção de interesses demonstrada até aqui, desta história de antagonismos contrários pela hegemonia do setor aeronaval. Seria ingenuidade dos marinheiros informarem a Força Aérea sobre a missão do porta-aviões, não obstante, facilitando, assim, a elaboração de contramedidas de caráter essencialmente político advindas de sua adversária.

Ora, é relevante informar que neste período, a Marinha e, por extensão, o CIAAN, não era dotado de aeronaves, sendo este último, no seu antigo e novo endereço no Rio de Janeiro, Rua do Acre, e quilômetro 11 da Avenida Brasil, respectivamente, desprovido de pista de pouso e decolagem para provimento de instrução de vôo. O que foi construído e edificado nos dois endereços não ultrapassou de algumas salas, um galpão de madeira, um hangar e uma torre de controle, pois de antemão, já havia sido decidido que a sede do CIAAN seria no município de São Pedro da Aldeia, localização estratégica, próxima da cidade do Rio de Janeiro. Em outros termos, a MB – por extensão a DAERM e a própria Esquadra – nesta época, convivia com receitas limitadas e, portanto, não tinha verbas o suficiente para financiar uma construção de maiores dimensões apressadamente, como a que estava prevista para São Pedro da Aldeia: futura base aérea que absorveria o CIAAN neste local.

As aulas iniciais (teóricas) do curso de Observador Aéreo Naval, provisoriamente, foram ministradas nas próprias salas da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, enquanto as modestas construções na Rua do Acre estavam sendo concluídas, e com o propósito de instituir a Aviação Naval própria, a DAERM, entre outras ações já mencionadas, numa corrida contra o tempo, se viu sem outra escolha, senão arrendar pista de pouso e decolagem, juntamente com duas aeronaves PT-19 FAIRCHILD pertencentes ao Aeroclube do Brasil, para viabilizar a segunda etapa do curso, caracterizada pelo seu lado prático. Ambas foram registradas no Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica como aviões civis, desse modo, sobrepujando legalmente, por meios outros, no que se refere à formação de seus pilotos – esta garantida por marinheiros sócios do aeroclube habilitados a exercerem o cargo –, a sua adversária Força Aérea Brasileira, detentora das aeronaves militares e das bases aéreas.

Estava claro, que a evolução da política aplicada pela Marinha, dependeria do bom desenvolvimento na formação de pilotos de asas fixas e rotativas. Para tanto, a aquisição de aviões e helicópteros consistia desde o começo o seu plano de ação, e agora mais energicamente, na sua próxima finalidade, no sentido de obter o direito de comandar as operações que viriam a ser realizadas no convés de vôo do porta-aviões. No final de 1957, o ministro da Marinha, Alves Câmara, em decorrência de proposta da DAERM oriunda do epílogo do ano anterior, finalmente assinou contrato de compra com a MESBLA, então representante da fábrica inglesa WESTLAND no Brasil, dos helicópteros a pouco citados WIDGEON – S-51, que foram recebidos no começo de 1958 e incorporados pelo CIAAN para instrução de vôo das primeiras turmas. Todavia, conforme Relatório do Ministério da Marinha (CAMARA, 1957, p. 43-44), as primeiras aeronaves de instrução recebidas “...foram

três Bell 47J. Estas Aeronaves foram adquiridas pela Marinha Brasileira por intermédio da Missão Naval Americana. Os helicópteros vieram desmontados e encaixotados e o processo de montagem inicio-se em 1957 nas próprias instalações do CIAAN...”. Ao mesmo tempo, a Marinha preparava-se para receber os dois navios hidrográficos, denominados de SÍRIUS e CANOPUS, que estavam sendo construídos no Japão, cujo contrato incluía a compra de dois helicópteros WESTLAND UH-2 WASP para guarnecer os referidos navios dotados de heliponto para embarcá-los.²⁸

Durante o período de espera da chegada dos dois WIDGEON, foram convocados dois oficiais da Marinha, já qualificados no curso de OAN, Capitão Tenente Hercel e Celso Pinheiro, para completarem o curso de piloto de helicóptero na fábrica inglesa: origens da instrução de vôo em asas rotativas na Marinha do Brasil com meios e pessoais da própria instituição. Envolvendo a compra dos helicópteros que iriam operar nas missões hidrográficas do SÍRIUS e do CANOPUS, foram enviados para o Japão, dois observadores aeronavais juntamente com uma equipe de manutenção de navios, e para a Inglaterra, outra equipe de manutenção além de mais dois pilotos versados em observação aeronaval. Assim, gradativamente, a estrutura do CIAAN crescia de acordo com Queiroz (1991, p. 72):

Ao decorrer do ano de 1958, já terminada a construção do novo prédio de Administração e ensino do CIAAN, foi dado início ao curso da 3ª turma regular de OAN, constituída a turma com 13 oficiais. E dava início ao preparo do pessoal subalterno necessário à manutenção e operação das aeronaves, o CIAAN realizava a seleção de cerca de 800 candidatos voluntários, entre as diversas especialidades necessárias e dava início aos cursos de subespecialização de Aviação, que tiveram prosseguimento nos anos subseqüentes.

Enquanto o CIAAN estava sendo erigido, o Alto Comando da Aeronáutica vinha tomando providências para a criação do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB, com o propósito de constituir uma equipe de pilotos para comandar e executar as operações aeronavais inerentes ao navio aeródromo da MB, porque, pressupunha esperançoso, que se obtivesse tal domínio conservaria a sua Força Aérea Única criada em 1941 por Vargas, Dutra

²⁸ Conforme o Capitão de Mar e Guerra Cleumo de Carvalho Cruz (1996, p.7): “...grandes novidades estavam acontecendo neste fim de ano de 1957. A Marinha estava comprando helicópteros! (...). Com a construção de dois navios hidrográficos no Japão, o SÍRIUS e o CANOPUS, dois helicópteros haviam sido adquiridos para guarnecê-los. Eram dois Bell-4-G. Concomitantemente, ela também havia adquirido 3 Bell-47-J, a fábrica oferecia curso de pilotagem para seus futuros pilotos...”

e Góes Monteiro e levantada durante a Segunda Guerra Mundial. Além do que, lhes traria vantagens materiais de longo prazo sobre a sua rival, representadas por maiores orçamentos, possibilitando sobremaneira significativa aquisição e renovação das aeronaves, entre outros petrechos bélicos, ampliando desse modo a sua importância política e existencial.

Concordando com José de Carvalho (2007, p. 54),

A Marinha, durante cerca de dois anos, não informou a FAB qual seria a missão principal do MINAS GERAIS, se seria empregado como porta-aviões de ataque ou como anti-submarino. Esse estado de ausência de comunicações por parte da Marinha impedia a aquisição, pela FAB, de aeronaves compatíveis com a desconhecida missão do porta aviões. Para guarnecer o Esquadrão de Caça previsto do 1º GAE, existiam no mercado vários tipos de aviões, permitindo a seleção daquele que melhor atendesse aos critérios a serem estabelecidos pela FAB. Mas para o Esquadrão de Patrulha Anti-Submarino embarcado as opções eram mínimas.

Mais precisamente, segundo o pessoal da FAB, foram entre os anos de 1955 e 1956, que a Marinha omitiu informação acerca da missão que o porta-aviões desempenharia no Oceano Atlântico, se bem que estava claro, que muito possivelmente, esta missão seria voltada para a *guerra anti-submarina* no Sul do Atlântico no lado que banha as Américas – neste caso, seria aproveitada contra submarinos pertencentes a qualquer país do bloco soviético que adentrassem aquelas águas. Ao mesmo tempo, na visão da FAB, ela não poderia rejeitar a hipótese de uma missão aeronaval defensiva em relação a aviões argentinos ao invés daqueles submarinos de acordo com o caráter sigiloso e autônomo que envolveu a compra do navio Minas Gerais comprovado posteriormente no período de modernização da belonave na Europa (1956-1960) no qual foi teoricamente citado possibilidade de aquisição conjunta por parte da Marinha de aviões a jato, tal qual demandaria a formação de um grupo de aviões de caça próprios para operarem naquele gênero de navio, em razão da variedade deste tipo de vetor e das facilidades de compra encontradas no mercado internacional com as suas devidas adaptações tecnológicas, para melhor dissuadir (ou repelir) a ameaça de certos bombardeios argentinos com raio de ação superior à cidade do Rio de Janeiro.

A Marinha, de fato, poderia surpreendê-la fazendo cair em erro de opção entre as mencionadas aeronaves de caça – muito disponível a baixo preço no mercado da época, com elevada autonomia de vôo – e as referidas aeronaves do esquadrão de patrulha anti-submarina

adequadas para combater navios de guerra hostis destinados a operarem submersos – estas, por outro lado, mais escassa para a FAB no período em questão e, quem sabe, para a Marinha, que nada revelou sobre a compra dos aviões. A FAB, supondo que, por seu turno, se um engano na escolha dos esquadrões ocorresse, poderia não ter recursos legais e tampouco materiais, em tempo real, para deter o comando das operações aeronavais do porta-aviões. Afinal, não sabia ao certo o que planejava a Marinha.

Por precaução e como plano de ação, a FAB projetou uma organização do 1º GAE, que levava em sua constituição, um esquadrão de aviões de caça e outro de aviões de patrulha anti-submarina. Estabeleceu que a sede do 1º GAE, unidade aérea que operaria baseada em terra e no porta-aviões, seria na Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, dada a importância estratégica que o Atlântico-Sul havia adquirido com o desenvolvimento da Guerra Fria, envolvendo o Brasil e a sua vizinha Argentina, numa disputa por uma hegemonia regional no Cone Sul. Restava, em seguida, a escolha dos aviões. Assim, começou a estudar os tipos de aeronaves a serem compradas para atuarem no porta aviões, pois a posse e a operação de aeronaves militares, por lei, na interpretação da Aeronáutica, eram prerrogativas da FAB. Mas, na verdade, enquanto medidas legais, a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha em 1952, da especialidade de Observador Aeronaval em 1954, do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval em 1955, tornou essas prerrogativas um tanto que vulneráveis e, portanto, discutíveis.

Não bastava, para a compra das aeronaves cobiçadas pela FAB, a organização do 1º GAE. Era preciso, além disso, obter financiamento estatal seja ele de que ordem e procedência legal político-militar fossem. Finalmente, no início de 1957, a Marinha informou à FAB que a missão precípua do navio aeródromo Minas Gerais dizia respeito à guerra anti-submarino, pois as suas características tecnológicas eram ideais para o desempenho dessa especialidade da operação militar. Em 17 de dezembro de 1956, foi assinado o Acordo Militar de Fernando de Noronha – tempo em que se decorria também a compra do porta-aviões Minas Gerais. Conforme declaração do embaixador norte-americano na **Folha da Manhã**, Ellis O. Briggs (FOLHA DE SÃO PAULO, 1957): “...esse projeto, a ser executado segundo os princípios dos acordos interamericanos existentes, inclusive o Tratado Interamericano de Assistência Mútua, assinado no Rio de Janeiro em 1947, e o Acordo de Ajuda Militar de 1952, entre o Brasil e os Estados Unidos é de decisiva importância para a defesa do Hemisfério...”.

Em consonância com o recrudescimento do cenário mundial da chamada Guerra Fria, no final de 1956, os Estados Unidos, com o interesse de ampliar as suas instalações

defensivas contra a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), por intermédio de seu embaixador no Brasil, Ellis Briggs, solicitou permissão ao governo brasileiro, no sentido de instalar em Pernambuco uma estação de rastreamento de foguetes. De acordo com o Dicionário Histórico - Biográfico Brasileiro Kubitschek submeteu o assunto aos três ministros militares, os quais vetaram o local escolhido, expondo à apreciação o território de Fernando de Noronha. Além do que, exigiram especificações sobre a natureza e o uso dos equipamentos a serem instalados, um delineamento das partes da estrutura do projeto, bem como a presença de oficiais brasileiros em todos os setores da base. Embora, o então, presidente dos Estados Unidos, Dwight David Eisenhower, tenha se oposto a essas exigências, alegando o caráter sigiloso das operações, o governo brasileiro insistiu em manter a sua posição. (DICIONÁRIO HISTÓRICO – BIOGRÁFICO BRASILEIRO, 2001). O desfecho das negociações foi marcado pela assinatura do acordo, em 17 de dezembro de 1956 (concluído em 21 de janeiro de 1957), que tinha por base os termos e resoluções do TIAR, de 1947, e do Acordo de Assistência Militar, de 1952. O governo norte-americano concedeu anuência quanto à presença de oficiais brasileiros nos setores da base, reservando-se, porém, o direito de manter em segredo vários aspectos importantes do plano de operação. Luiz Alberto Moniz Bandeira concluiu (1997, p. 303):

O Brasil recebeu pela concessão cerca de cem milhões de dólares em armamentos, muitos dos quais obsoletos. O Governo de Washington, porém, contabilizava esse material, dentro das verbas aprovadas pelo Congresso dos Estados Unidos, e que, sem dúvida alguma, tinham outra destinação. A ajuda militar americana, aliás, sempre consistira no fornecimento de material já usado pela OTAN, cujo valor comercial era nihil, ao sair dos portos da Antuérpia ou de Paris.

Incluso no conjunto de apetrechos de guerra estava um lote de treze aviões GRUMMAN S2-F1 de patrulha anti-submarina adquiridos pela FAB, que aproveitou a oportunidade de o Acordo de Fernando de Noronha ter sido firmado num momento propício para Juscelino Kubitschek providenciar o seu guarnecimento atendendo ambas as reivindicações acerca do porta-aviões para a Marinha e das aeronaves pretendidas pela FAB. Por razões óbvias, a Marinha também almejava a compra dos aviões, mas como esse Acordo Militar vinculava-se à defesa do espaço aéreo, a FAB facilmente reteve em seu poder os GRUMMAN S2-F1 se baseando, aliás, na sua própria interpretação da legislação vigente,

mediante a qual, o total privilégio da posse e operação de aeronaves militares era lhe garantido por direito, interpretação essa que se chocava com a visão da Marinha em relação à matéria.

Estes aviões, posteriormente designados na FAB de P-16, foram encaminhados direto da fábrica norte-americana Grumman Aircraft Engenning Corporation para organizar o esquadrão de patrulha anti-submarino do 1º GAE da Força Aérea Brasileira, ou seja, compunham gênero de mercadoria absolutamente nova, porém, tecnologicamente, da mesma maneira, de penúltima geração se comparados ao restante dos gêneros em transporte recebidos pela Aeronáutica, este sim de segunda mão como divulgou Moniz Bandeira. Entre eles – é claro, exceto as mencionadas aeronaves S2-F1 – nos termos do Brigadeiro Magalhães Motta (2001, p. 20), se destacam os seguintes: “...o Acordo de Noronha, com os EEUU, trouxe um alívio na situação do material da FAB, tendo sido recebidos os [usados] Lockheed F-80 e T-33, os Fairchild C-82 e C-119, os Douglas B-26B/C, (...) os Lockheed P2V-5.”

Entrementes, a idéia de possuir um esquadrão de caça foi abandonada pelo Estado Maior da Aeronáutica, logo após pronunciamento dos oficiais da Marinha de que a missão do navio aeródromo se restringiria à operação anti-submarina, assim, em seu lugar, foi criado um esquadrão de helicópteros S-58 da SIKORSKY na sua versão naval denominada HSS-1N pela Marinha dos Estados Unidos: transformação planejada antecipadamente como contramedida à incerteza gerada pela Marinha da incumbência operacional do porta-aviões nos limites do Atlântico Sul que logrou êxito redundando no 2º /1º GAE. A inserção dos dois tipos de vetores no pacote de armamentos bélicos do Acordo de Fernando de Noronha, asa fixa e rotativa para o Grupo de Aviação Embarcada da FAB, se desenvolveu na fase final das negociações.

Analogamente, o porta-aviões ligeiro Minas Gerais entregue à Marinha do Brasil consistia em uma arma de guerra originária do final da Segunda Guerra Mundial. Logo, também estava caindo em desuso entre as grandes potências: jamais foi uma sucata como muitos o qualificaram na época de sua compra, uma vez que a sua restauração (derivação desta negociação) prolongou a sua vida útil significativamente. Nos termos gerais de John Jordan (1986, p. 11), “... no final dos anos 50 houve uma proliferação do porta-aviões, sendo iniciada a construção de muitos deles para as marinhas dos Estados Unidos e da França; na mesma época vários porta-aviões leves da frota britânica foram comprados por outras marinhas, e adaptados para incorporar as inovações mais recentes.”

A sua aquisição, em fins de 1956, teve grande importância estratégica, porque no campo da política externa, vivia-se um momento sensível no que se referia às relações

internacionais entre Brasil e Argentina, sendo uma de suas conseqüências, a incorporação pela Marinha da República da Argentina de um porta-aviões não raro de mesma classe, pois serviu para contrabalançar forças militares entre nações vizinhas politicamente rivais no Cone Sul. Contudo, havia um descompasso entre a diplomacia levada a cabo pelo Itamaraty – esta em sintonia com a política externa norte-americana na questão do equilíbrio naval entre Argentina e Brasil – e a então modesta *doutrina de emprego* formulada pelos Estados-Maiores à luz de arbítrio militar, com ênfase para o Exército. A rigor, este porta-aviões foi adquirido pela Marinha em condições políticas especiais que marcaram os anos JK e o contexto da Guerra Fria por meio de uma convergência de interesses externos e internos que se sobressaíram. No que tange à posse das aeronaves o Exército instado a escolher assentiu pela Aeronáutica, embora contrafeito.

Ora, o Exército procurou repartir os ganhos entre as suas rivais juntamente com o presidente Juscelino, que tinha o seu forte apoio, atendendo interesses mútuos referentes à lógica conservação do seu próprio status de Força preponderante Terrestre, e ao alívio que traria para o governo de JK a partir da prevista concentração da disputa entre Força Aérea e Marinha em torno do *Problema da Aviação Embarcada* após ambas as concessões em forma de gratificações governamentais. Não podemos descartar também que a *doutrina de emprego*, que leva a hipótese de guerra, também era fruto de uma persistência na memória da Revolta da Armada em 1893 e do empenho dos governos republicanos em tornar secundário o papel da Marinha, vista como Força de elite, diferenciada, e no começo do século, monarquista.²⁹

Na ótica de Oliveiros Ferreira (1988, p. 297), no âmbito da política interna, note-se pelas relações político-militares que,

...a hipótese de guerra Argentina-Uruguai-Paraguai versus Brasil (...) era hipótese de guerra elaborada nos e para os Estados-Maiores e não trabalho conjunto da Sociedade, do Itamaraty e dos Estados-Maiores, embora se possa discernir sinais de preocupação da diplomacia com a hostilidade argentina. Afinal, a Argentina era a grande potência sul-americana da época (...). Esta doutrina, hoje superada, era oficialmente ofensiva-defensiva, quer dizer: na hipótese de um conflito armado, o Brasil só daria combate ao adversário depois de ser por ele atacado. Após resistir ao primeiro assalto das divisões adversárias, as forças armadas brasileiras passariam a contra-ofensiva,

²⁹ Em 1946, o então Capitão de Mar e Guerra, Carlos Pena Boto (1946, p. 134. Grifo nosso.), declarou: “...aqui o Exército goza de grande prestígio, é melhor conhecido do grande público do que a Marinha, é sempre dotado de verbas orçamentárias superiores as da Marinha; além de ter, na vida nacional, *sobretudo da República para cá*, marcada influência.”

visando restabelecer a situação territorial anterior com a ajuda da reserva estratégica que deveria chegar nas 24 horas seguintes. Até o final dos anos 50, o caráter defensivo da doutrina de emprego era assaz acentuado, a ponto de, no cenário de guerra mais provável, admitir-se o recuo até as barrancas de Itararé.

Esta foi a conclusão coerente da dissociação entre a doutrina militar, no sentido amplo do termo, e a política que o Itamaraty seguia, afora o fato de ser consequência elementar do tamanho empenho na exclusiva defesa do território. Aliás, a composição deste quadro estrutural é válida para os próximos anos até nossos dias com pequenas nuances na doutrina de emprego. Porém, por ora, o importante é reter e acentuar, por intermédio das palavras de Oliveiros Ferreira, a forma como os Estados-Maiores promoviam políticas e percebiam interesses, ou seja, autonomamente. A maneira que a Marinha reagiu face à aquisição das aeronaves pela FAB através do Acordo de Fernando de Noronha (concluído em 17 de janeiro de 1957) ilustra bem o elevado grau de autonomia dos Estados-Maiores atinentes ao preparo e execução de projetos militares. Como era de praxe suceder, governando por si mesmo, foi buscar aviões a partir de 1960 no exterior utilizando os próprios fundos (se apoiando no Fundo Naval) para não perder para a FAB a disputa pelo comando das operações militares que seriam realizadas no convés de vôo do navio aeródromo Minas Gerais. Para tanto, sem prévia autorização do governo, não informou as Forças Armadas sobre a compra de seis aviões PILATUS (P-3) de primeira mão para a instrução de vôo e de oito NORTH AMERICAN (T-28) de segunda mão para operação embarcada no navio Minas Gerais na segunda metade de 1963. Igualmente, tampouco, defraudando as regras, registrou as aeronaves no Ministério da Aeronáutica como vetores militares, conforme era previsto ainda na legislação vigente, servindo, pois, as palavras de Paulo Ronaldo Daldegan Moreira (2002, p. 51) de exemplo sobre este aspecto: “...os aviões eram um pouco diferentes dos empregados pela Marinha americana, que tinham as asas mais curtas e não precisavam ser submetidos às regras estabelecidas para aeronaves civis; o nosso como foi comprado como uma ‘aeronave civil’ (a Marinha ainda não tinha autorização para a compra de aeronaves militares)...”.

As intenções da Marinha de adquirir aviões se intensificaram após a Segunda Guerra Mundial devido a vários fatores históricos de natureza política, tecnológica e econômica, mas foi a partir da criação do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB, em fevereiro de 1957, que elas se manifestaram mais urgentes em reação a esta ação política ameaçadora. Segundo o mesmo oficial da MB que aponta para uma rápida passagem de indícios de vontade de se ter

uma aviação para uma real prontidão aeronáutica de pessoal, (DALDEGAN MOREIRA, 2002, p. 45):

...em 1957, a Marinha já imaginava a utilização de aviões, como projeção de poder, tanto do seu porta aviões, recém adquirido da Inglaterra, mas também de (...) bases aéreas, no território brasileiro. Começou-se, então, a selecionar os oficiais que, num futuro próximo, iriam pilotar os aviões que comporiam a Aviação Naval; esta seleção foi realizada com todo o critério e nos mesmos padrões da Marinha americana, para onde, em agosto de 1960, foram enviados 19 oficiais.

Como parte das pioneiras metas estabelecidas para que o setor aeronáutico naval se desenvolvesse, a formação básica dos pilotos de helicópteros no exterior precedeu a aquisição dos primeiros aparelhos de hélices horizontais pela Marinha. Em conformidade com tal modo de atuar, já que o Acordo de Noronha em 1957 certificava a posse dos S2-F1 à Aeronáutica com previsão de entrega para 1961, foram enviados estes dezenove oficiais para concluírem o curso de aviadores navais nos Estados Unidos. Nesse sentido, porém, durante a ocorrência deste curso com duração de dois anos, a Marinha do Brasil, sorrateiramente, tentava fechar negócio com a Marinha norte-americana, o qual consistia na compra de doze aeronaves: aquelas já mencionadas seis unidades do P-3 para instrução de vôo e oito unidades do T-28 para munir e tornar operacional o navio aeródromo Minas Gerais sob o seu total comando.

A escolha recaiu sobre estes obsoletos aviões porque tanto a fábrica suíça PILATUS quanto a Marinha dos Estados Unidos os tinham de sobra a muito baixo preço e, portanto, de acordo com as possibilidades orçamentárias restritas da MB assim como com os interesses dominantes político-militares dos norte-americanos. Para que se tenha conhecimento elementar do quão eram tecnologicamente ultrapassados, o T-28 foi utilizado como avião de instrução, para na etapa final do curso, os oficiais da MB operarem modelos semelhantes aos S2-F1 de penúltima geração que vinham equipando o 1º GAE da FAB. Desse modo, o avião que era aproveitado para conclusão do treinamento básico, após o término do curso primário nos T-34, recebia a classificação de T-28. Esse treinamento incluía em si três estágios: o de adaptação aos T-28, pelo qual aprenderiam a voar em grupo; o de instrumentos básicos, ou seja, o vôo por instrumentos; e o de pouso a bordo no navio aeródromo USS Antietam – este da classe norte-americana Essex maior do que o porta-aviões Minas Gerais. A próxima fase do curso era denominada de treinamento de vôo por instrumento avançado cuja execução se

dava a bordo dos bimotores BEECHCRAFT e, finalmente, a fase seguinte – treinamento completo – cumprida nos mais avançados e bastante parecidos com os bimotores S2-F1 prometidos à FAB pelo Acordo de Noronha aviões S2-F, contando ainda com pousos a bordo daquele porta-aviões.

Consoante com John Jordan autor da Revista **Guia de Armas de Guerra** (1986, p. 8-9),

...a Marinha norte-americana, que havia terminado a Segunda Guerra Mundial com um excedente de porta-aviões de grande convés, optou por montar uma força-tarefa de dez grupos de caça e ataque, cada um deles formado por um porta-aviões de classe Essex equipado com aeronaves S-2 Tracker e Helicópteros de ASW HSS-I. O desenvolvimento de eficientes helicópteros anti-submarino, equipados com sonares de mergulho, cargas de profundidade, sonobóias e pequenos torpedos direcionais criou novas opções para as forças navais que tinham pequena ou nenhuma disponibilidade para adquirir porta-aviões. Os helicópteros dispensavam o uso de catapultas ou cabos de parada; para eles basta uma pequena plataforma para pouso e decolagem, e um hangar para manutenção. Portanto, podiam operar em cruzadores, destróieres e fragatas.

Retomando a importância do recebimento dos S2-F1, em outubro de 1958, foi revelada a escolha pela Base Aérea de Santa Cruz como sede, em terra, do 1º GAE para operação e recolhimento das novas aeronaves da FAB. Ainda em 1958, a unidade recebia os seus primeiros vetores aéreos transferidos do conjunto de agrupamentos de aeronaves da Aeronáutica já existente, sendo entre eles, seis NORTH AMERICAN B-25J e dois helicópteros BELL H-13J, ambos utilizados para instrução de vôo. A escolha incidiu sobre estas aeronaves, que continuavam a chegar, dada a semelhança que tinham os B-25 com a classe de aviões S2F e a exigência mínima facultada pela Marinha norte-americana, de cem horas de vôo em asas rotativas, para execução do treinamento completo de piloto de helicóptero anti-submarino. O corpo de recrutas cumpriu preparação básica nas duas modalidades de aparelhos de aviação junto ao 1º /10º Grupo de Aviação na Base Aérea de São Paulo. No decurso da espera da chegada dos S2-F1, no início do ano de 1959, o 1º GAE admitiu cinco, dentre os numerosos na FAB, obsoletos aviões T-6D e em 12 de fevereiro daquele ano iniciou treinamento de pouso simulado em navio aeródromo, também conhecido como Catrapo. Fazendo-se notar a sua presença, pouco mais de dois meses após ter iniciado

esse treinamento, o 1º GAE já realizava a sua primeira apresentação pública, ou seja, a sua propaganda política material com bastante orgulho: elemento de sua estratégia para conseguir bons resultados na luta pelo domínio da Aviação Embarcada.

A opinião pública, desde o contexto da criação do Ministério da Aeronáutica permeou os debates iniciados, algumas vezes influenciando favoravelmente e ao revés nas decisões governamentais sobre a compra de armamentos bélicos tanto para a Marinha quanto para a Aeronáutica. A propaganda, na forma de concretas exposições aeronáuticas, tendo como lógica conseqüência à divulgação pelos meios de comunicação de massa sobre a sua natureza, poderia impressionar convencendo, obviamente, boa parte da sociedade da relevância de se obter tais armas de guerra e, proporcionalmente, acerca da maior ou menor competência e desempenho tecnológico de cada Arma Singular dentro das atividades prescritas para a Aviação Naval – por isso acidentes aeronáuticos se representavam politicamente nocivos porque fatalmente seriam difundidos por militares e civis para diminuir o “oponente”. Sumariando: ambas as instituições militares também lançavam mão da mídia de diversas maneiras para a contribuição da legitimação dos seus propósitos. Exemplificando pelos termos do marinheiro Antonio de Maria de Carvalho (1959), autor de vários artigos publicados em diversos jornais em defesa da Marinha entre os anos de 1959 e 1962,

... e agora, quando se trata de prover a Marinha de um navio capaz de aumentar bastante o seu valor combativo, habilitando-a a enfrentar com mais eficiência uma campanha submarina contra as nossas vias vitais de comunicações marítimas, surge, injustificadamente, uma campanha contrária a sua aquisição. É necessário, assim pensarmos, que se esclareça ao povo a grande e clamorosa injustiça levantada contra a Marinha, lembrando aos brasileiros os inestimáveis serviços prestados silenciosamente pela Marinha ao Brasil durante as duas Grandes Guerras Mundiais.

Antes de darmos seguimento a polêmica conduta política da Marinha em comprar os novos P-3 da fábrica suíça PILATUS e os usados T-28 da França através da Marinha dos Estados Unidos, é necessário apontarmos um fato também salutar para a tomada de tal decisão. Após solicitação procedente da Marinha, em maio de 1959, do Consultor Geral da República, para resolver impasse gerado no interior do EMFA sobre diversas Leis Orçamentárias que haviam incluído dotações específicas no Orçamento do Ministério da Marinha para a aquisição de aeronaves, foi emitido o Parecer 528Z de maio daquele ano. Os

valores autorizados para a compra de aeronaves, entre os anos de 1947 e 1963, embora não atingissem soma representativa geraram uma abertura para que, em 1959, a Marinha conquistasse a primeira vista, à seu favor, análise detalhada acerca do aspecto jurídico da questão. Eis o trecho do documento transcrito pela DAERM (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 1964, p. 13) que foi encaminhado pelo Presidente da República ao EMFA:

...a verdade é que a Lei 1658 de 1952, orgânicamente, conferiu à Marinha a aviação embarcada (art. 5º . letra h); pela Lei vigente, é pois perfeitamente possível a evolução da Doutrina até entregar-se à Marinha a aviação naval, tornando-a inteiramente independente e desvinculada da Aeronáutica. O Presidente da República aprovou o Parecer do Consultor Geral da República e o encaminhou ao EMFA para as devidas providências.

De um lado, este Parecer era promissor para a Marinha, pois estava patente em seu conteúdo o anúncio da inevitável volta de sua aviação orgânica, porém dentro de prazo indeterminado admitindo-lhe considerável extensão para que esse processo histórico fosse totalmente definido. De outro, esta declaração, por ser um sinal precursor da paulatina e demorada real retomada pela Marinha da sua aviação inerente a corporação, se configura como um dos fatores que motivou imediatamente a MB a tomar providência mais arrojada para o quanto antes obter aeronaves com a esperança de conseguir o comando das operações aeronavais embarcadas, acelerando, desse modo, o processo denominado pelo autor de *Evolução da Doutrina* no Parecer 528Z de 1959. A rigor, a evolução doutrinária a que se refere o autor do Parecer – e por que não também institucional – incide apenas sobre o caráter da natureza do poder aeronaval – em sua ótica e na dos marinheiros, por definição, propriedade da Marinha – no contexto de uma colaboração em comum entre Forças Armadas por intermédio do EMFA. Antonio de Maria de Carvalho (1959), em outubro do ano corrente, no final do mesmo artigo citado a pouco publicado pelo **Jornal do Brasil** escreveu: “...em recente artigo publicado no Correio da Manhã, (...) tivemos a oportunidade de afirmar que sempre pensamos que *deveria haver um entendimento verbal entre as autoridades máximas militares no sentido de resolver tão magno e urgente assunto cujo estado está a cargo do EMFA.*”

Em 6 de dezembro de 1960, a tripulação designada pela DAERM incumbida de trazer o recém restaurado navio aeródromo Minas Gerais para o Brasil, juntamente com três obsoletos helicópteros tipo S-55 e três aviões GRUMMAN TBM-3 embarcados (todos destinados ao adestramento das tripulações – estes últimos exclusivamente em recolhimento de aeronaves), aguardava permissão para a sua partida dos Estaleiros VEROLME, localizado em Rotterdam na Holanda, empresa esta vencedora de licitação que foi contratada para restaurar e modernizar a belonave. Contudo, o então presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa e primeiro comandante do porta-aviões Minas Gerais, Hélio Leôncio Martins (2002, p. 41), relatou:

...a emoção desse dia foi substituída, nos dias a seguir, por nova preocupação: não recebíamos ordens de regresso, a fim de evitar complicações FAB X Marinha nos últimos momentos do Governo Juscelino, como soubemos depois (...), além das repercussões que teria no sempre alerta Clube dos Nossos Inimigos. Por fim, (...) chegou-nos a ordem de regresso, a 13 de janeiro, mas de forma bastante original: poderíamos sair da Holanda (...). Um rádio nos impunha como data de chegada ao Brasil o primeiro dia do novo Governo! (...). Possivelmente, o Presidente Juscelino não queria envenenar seus últimos dias de mandato com a absurda guerra FAB X Marinha.

Note-se a importância política que esta rivalidade bilateral atingira no limiar dos anos 60, o que viria a obrigar os próximos governos tomarem medidas enérgicas no sentido de solucionar o problema em discussão. Em 14 de dezembro deste ano, Antonio Maria de Carvalho (1960), insistia na extensão do debate para além do EMFA com o propósito de tornar mais sonora a voz da Marinha dentro deste órgão aproveitando-se da opinião pública: “...a Aeronáutica tem sua missão a cumprir e a Aviação Embarcada, parte integrante da Esquadra, de acordo com a doutrina em vigor, tem outra missão diferente daquela, que é peculiar a Marinha e, portanto, à ela deve e tem que pertencer...”. Em outro artigo publicado pela Gazeta de Notícias no dia 23 do mesmo mês (CARVALHO, 1960), demonstrando grande receio de a MB perder a sua incipiente aviação, reafirmava: “...o assunto em causa (...) não foi debatido, como parece, deveria ser entre os altos chefes militares, continuando em estudo no Estado-Maior das Forças Armadas e, por isso, são grandes as apreensões sobre a decisão a ser tomada.” Haviam a bordo do navio, até mesmo jornalistas, supondo-se os marinheiros, que fossem relatar os sucessos da travessia do Atlântico servindo também como

resposta àquela apresentação pública executada pelo 1º GAE da FAB no início de 1959. Não obstante, o comandante do navio escreveu sobre o que temia no final do excerto abaixo (MARTINS, 2002, p. 42):

...a travessia do Atlântico foi feita a 18 nós, sem acidentes, ou mesmo incidentes. Tão calma que os jornalistas que trazíamos a bordo (eram cinco) vieram procurar-me queixando-se de que nada havia de sensacional na viagem que eles pudessem reportar. Respondi-lhes que esperava, e desejava mesmo, que continuasse *não havendo*, pois isso poderia representar uma caldeira explodindo, um helicóptero acidentado ou coisa pior.

A viagem para o Brasil foi realizada entre janeiro e fevereiro de 1961 conforme ordens emanadas do Estado Maior da Armada. O navio partiu do Porto de Rotterdam às 9:45 horas do dia 13 de janeiro de 1961, e em 2 de fevereiro do mesmo ano, foi incorporado à Força Tarefa 11 já em território nacional a 2580 milhas do Largo da Ilha de Fernando de Noronha em localização não revelada, constituída pelos contratorpedeiros Marcílio Dias, Amazonas, Araguaia, Acre, Ajuricaba e Araguari, sendo arvorado a bordo o pavilhão de Contra-Almirante Comandante de Força. Suspendeu então, juntamente com os demais navios, às 7:03 horas do dia 2, com destino ao Porto do Rio de Janeiro, aonde chegou às 14h48min do mesmo dia. A sua chegada neste local simbolicamente, materialmente e politicamente representou vantagem alcançada pela Marinha sobre a Força Aérea.

Jânio Quadros, pelo inexpressivo Partido Democrata Cristão (PDC), e João Goulart, pelo Partido Trabalhista do Brasil (PTB), foram empossados em 31 de janeiro de 1961.³⁰ Logo no início de seu governo, reduziu as vantagens até então asseguradas ao pessoal militar ou do Ministério da Fazenda em missão no exterior, e extinguiu os cargos de adidos aeronáuticos junto às representações diplomáticas brasileiras. O seu mandato presidencial durou pouco tempo, pois a sua renúncia ao cargo foi anunciada por ele próprio em 25 de agosto do mesmo ano em que tomara posse da Presidência da República. Os militares mais uma vez tiveram forte participação no cenário político, com uma pequena diferença atinente ao seu prestígio político a partir das intervenções de 1954 e 1955, neste momento atuaram, em

³⁰ Jânio Quadros derrotara o candidato Henrique Lott pela coligação PTB-PSD nas eleições de 1960. Pela primeira vez desde 1946 esta coligação perdia uma eleição presidencial. Mas não foi uma derrota total, já que o vice-presidente era do PTB. A lei eleitoral desta época permitia que se votasse em candidatos a presidente a vice-presidente em chapas diferentes.

vez de abertamente, mais veladamente e organizadamente por intermédio da “sorbonne”, que representava o grupo intelectual das Forças Armadas. Poucos autores lembraram, e muitos se esqueceram, que a “sorbonne” vem do grupo de agosto de 1954, ela foi ao poder, a meias, com o Jânio Quadros e dele foi destituído pela renúncia. Como cabalmente lembrou Oliveiros Ferreira (1966, p. 20):

Segue-se, daí, que a Sorbonne é essencialmente antipopulista na medida que é anti-getulista e na medida em que a classe média rejeita a ascensão demagógica, ou fora dos quadros normais, do proletariado ao poder político, e segue-se daí também que a Sorbonne não pode concordar com a presença de sr Jânio Quadros na vida política porque ele é populista, por um lado, e porque ele é prova cabal de que o mundo civil não tem condições intrínsecas para governar, por outro, porquanto qualquer de seus representantes, mesmo o suposto melhor, esta disposto a ceder à demagogia e à Política.

Parafrazeando Letícia Pinheiro, com a posse de Jânio Quadros na presidência em 31 de janeiro de 1961, inaugurou-se a denominada Política Externa Independente. Essa proposta se sustentada por uma perspectiva das relações internacionais baseada na crença de que, muito embora os Estados agissem tendo como referência o princípio da auto-ajuda, não buscavam apenas ganhos relativos, mas também absolutos, permitindo assim que outros Estados se beneficiassem. (PINHEIRO, on-line).³¹

Foi, portanto, neste contexto político de 1961, que se agravaria a rivalidade bilateral entre a Marinha versus FAB em relação ao setor aeronáutico militar, mas por razões mais particulares e explícitas, sempre ligadas a um contexto político geral tanto interno quanto externo, que vimos demonstrando até aqui. Ocorre que, internamente, o Exército, mais uma vez, atestava a sua supremacia política no corpo das três Armas, cuja sinalização se torna imperiosa para melhor compreensão da hipótese desta pesquisa. Ora, a intervenção de 1955, igualmente a de 1954 que acabou conduzindo ao suicídio do presidente Getúlio Vargas, foi feita para preservar a Ordem estabelecida na constituição: o resultado das eleições daquele ano; embora se possa discordar dos motivos que levaram o General Lott a comandar o movimento do dia 11 de novembro.

³¹ Sobre o tema, consulte o texto integral da mesma autora (PINHEIRO, on-line).

Retomando o impacto de influência política com a chegada do porta-aviões Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro no princípio de 1961, somado à instituição do primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução reconhecido pelo indicativo visual HI-1 ou Esquadrão Garça, pelo Aviso Ministerial número 0284, de 22 de fevereiro deste ano – ativado em 27 de junho de 1962 pela Diretoria de Aeronáutica legalizando a realização da parte prática de vôo do Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais e complementando o ensino teórico até então ministrado no Centro de Adestramento e Instrução Aeronaval (CIAAN), ao qual se subordinava – à criação da Força Aérea Naval, em 05 de junho de 1961, através do Aviso Ministerial número 1003, que conferia a sua liderança ao comandante da Esquadra, este sediado no navio aeródromo Minas Gerais e, finalmente, ao registro de transferência do CIAAN no final de 1961 para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAENSPA) – cuja primeira fase de construção com as suas atividades determinadas começaram a ser executada em 01 de janeiro de 1962 no início do governo do ex-vice-presidente João Goulart – podemos concluir que este período se afigurou como rastilho ou pretexto: motivo latente para futuras discórdias. Ademais, a Marinha vinha negociando em segredo a possibilidade de compra de quatorze aviões por intermédio da Marinha dos Estados Unidos desde agosto de 1960 – conduta esta igualmente maior responsável pela origem do turbilhão de acusações, denúncias e delações que se aproximava.

A BAENSPA foi completada em 1966, oficialmente criada pelo Decreto número 58.378 de 10 de maio do mesmo ano absorveram o CIAAN desde o princípio das obras previstas para a sua construção entre dezembro e janeiro de 1961, e na perspectiva de Francisco Gomes de Queiroz (1991, p. 187),

...criou-se uma Base que, de função apoiadora tornou-se logo de início apoiada e as instalações da MB em São Pedro da Aldeia que se destinavam ao pleno funcionamento do CIAAN, conforme expressava o Decreto Número 55.629 de 16 de janeiro de 1965, no seu ART. 4º, passaram a se destinar à BAENSPA. Com isto, o CIAAN deixou de formar pessoal para atender os encargos para as atividades aéreas.

Quanto à negociação envolvendo a Marinha do Brasil, a Marinha norte-americana, o Governo francês e a fábrica suíça PILATUS no processo de compra e venda dos T-28 e dos P-3, redundou em 1963 na aquisição de seis aeronaves do primeiro modelo e oito na versão do segundo exemplar. Os P-3, destinados a instrução de vôo, foram levados para o CIAAN, na

Avenida Brasil, onde foram montados e, posteriormente, arremeteram de uma pista, ali mesmo preparada com total improviso, exclusivamente para a decolagem destes aviões. Assim como os P-3, os T-28 chegaram a bordo do Navio Transporte Soares Dutra, em caixotes, contendo os motores e as aeronaves desmontadas. Depois da chegada do material ao Cais do Arsenal, começou o processo de transferência dos caixotes para o porta-aviões. Entretanto, neste episódio, uma série de imputações criminosas, algumas com fundamento, outras sem razão de ser, notavelmente a partir de 1962, foram atribuídas à Marinha pela FAB e não menos pelo pessoal da imprensa. Exemplificamos (CORREIO DA MANHÃ, 17/03 de 1962):

...foi confirmada até mesmo fotograficamente, a denúncia aqui divulgada há alguns meses, em um dos nossos FUIROS, sobre a chegada de aviões ilegalmente, importados pela nossa Marinha, e, clandestinamente desembarcados, para serem escondidos no Centro de Instrução Aeronaval, ali na Avenida Brasil. Outro pior fato foi a constatação da adiantada construção de uma pista para pouso e decolagem de aviões dentro da área (proibida) de tráfego do Aeroporto Internacional do Galeão. A audácia promovida pela política dos fatos consumados, não respeita sequer o perigo sempre iminente, nessas circunstâncias de colisões aéreas. Parece que é o fim da picada. Será que o senhor Jango Goulart vai fazer alguma coisa, ou pretende, novamente, botar pano quente nesse assunto explosivo?...

De fato – porém legalmente porque o Estado oferecia canais de atuação independentes para as FA estabelecerem a sua vontade – a Marinha comprou, transportou e montou tais aeronaves em completo silêncio assim como o comprova as palavras do então tenente, Pedro Lynch (2003, p. 90-91), partícipe do esquema ou operação envolvendo todo o processo de busca do material:

Os aviões desmontados e em caixotes foram desembarcados de um Navio Transporte fundeado na Baía da Guanabara, e transportados em lanchas de desembarque para um cais localizado nos fundos do terreno do Esquadrão. Sob forte proteção de tropas do Corpo de Fuzileiros Navais, os caixotes foram desembarcados à noite, em operação sigilosa e armazenados no hangar do HU-1 (...). A pista seria construída no terreno do HU-1, paralela à pista principal do Galeão, e a cerca de 2000 metros do mesmo. Seria limitada de um lado pelas

instalações da Liga de Esportes do Arsenal da Marinha Mercante. A operação de traslado deveria ser feita ao nascer do sol para evitar a detecção pela FAB (...). A pista improvisada [de barro compactado] seria construída em três meses para permitir o vôo de traslado das aeronaves Pilatus para São Pedro, em uma decolagem sem volta, do Km 11 da Avenida Brasil.

A flagrante preocupação da Marinha sobre a dita detecção pela FAB, indica que a Força Aérea, já esperava por uma medida intrépida como esta partida de sua concorrente, causada pelo elevado coeficiente atingido entre a rivalidade em curso e pela possibilidade que o aparelho de Estado lhe conferia para agir autonomamente. Prosseguindo a distribuição ordenada de exemplos relativos a incriminações imputadas à Marinha (CORREIO DA MANHÃ, 18/03 de 1962):

... Foi a pergunta do leitor atento: Gastamos tanto dinheiro (cerca de US\$ 100 milhões) com o nosso porta aviões e, quando chega a hora, ele fica impossível como as lagostas, quando os seus aviões P-16 vão tomar conta e dominar a área do Nordeste, decolando de bases terrestres sem sentir falta da belonave (...). Afinal, pergunta o leitor, o barco é ou não indispensável, pois estão vivendo o que se passa agora. Resta agradecer aos franceses por dois motivos: um é a oportunidade que estão dando aos aviadores do CATNAV para realizarem todos os tipos de missões, exercitando dessa forma as tripulações fabianas. Outro é relativo à própria crise da lagosta, que serviu para (mais uma vez) mostrar que a aviação, com base em terra, trabalha com muito maior eficiência e menos despesa.

Aqui abrimos outro parêntese. A assim chamada Guerra da Lagosta foi provocada, grosso modo, pela recusa do governo brasileiro em permitir a continuação da pesca ou captura deste crustáceo nas costas do litoral do Nordeste do país por pescadores franceses entre 1962 e 1963, mais precisamente, dentro dos limites da Plataforma Continental brasileira, ou, em suas imediações, percorrendo por uma faixa que se estendia de Recife – Estado de Pernambuco – à Fortaleza – capital do Ceará. O clímax do desentendimento foi ocasionado pela apreensão de embarcações francesas pela Marinha do Brasil, o que obrigou a França a enviar para esta zona costeira belonaves até que se alçasse uma possível solução diplomática para o problema, o qual foi sendo resolvido aos poucos, mas solucionado, de fato, apenas após a extensão do mar territorial ou águas jurisdicionais para 200 milhas, em 1970. O cerne

da discussão incidia sobre se as lagostas eram ou não propriedade da Plataforma Continental, uma vez que se tratava de um ser vivo que se locomovia. Consuelo Dieguez resumiu muito bem criticamente o assunto (DIEGUEZ, on-line):

...no tabuleiro do comércio internacional estão em jogo um dos mais pesados interesses das nações. Nesse embate. Todos blefam. Frequentemente, pendências comerciais camuflam-se em questões religiosas, ambientais ou de saúde pública. Um dos mais importantes embates do Brasil ganhou nome folclórico – Guerra da Lagosta – e a fama de ter levado o general De Gaulle a dizer algo que nunca disse, que ‘o Brasil não é um país sério’. Na verdade as lagostas pouco tiveram a ver com a briga de 1962, que culminou na apreensão de cinco pescadores franceses na costa do Nordeste, o que estava em discussão era a extensão do mar territorial, ainda não definido, pelo direito internacional. Além disso, a França alegava que as lagostas nadam e, portanto, não fazem parte do mar de país algum...

Imperioso é dizer, que os defensores da FAB, acerca do embate político que vinha se desenvolvendo pelo domínio da Aviação Naval, aproveitaram a oportunidade para mais uma vez, respectivamente, tentar diminuir e denegrir o valor e imagem da Marinha amplamente através da então famosa Guerra da Lagosta. Afinal, as operações militares no Nordeste foram realizadas pela Força Aérea e Marinha sem que houvesse necessidade de deslocamento do porta-aviões Minas Gerais para aquele local. Ora, este local se tratava de uma zona costeira, ou seja, localização muito próxima do continente, o que dispensava a sua utilização. Mesmo porque, a sua presença seria efetivamente aceitável, só se a França tivesse enviado para a região submarinos – o que era muito improvável de acontecer porque as negociações foram conduzidas sobretudo diplomaticamente. Complementarmente, o Nordeste brasileiro, nesta época, já estava muito bem abastecido de bases aéreas, estas concedidas à Aeronáutica durante a Segunda Guerra Mundial, mais uma razão a apontar para a falta de necessidade de emprego do porta-aviões na área.

Fechamos o parêntese. Retomando a série de críticas e maledicências a despeito da Marinha (NOME E FATOS, 1962):

...Está circulando anonimamente pela cidade um boletim mimeografado, contendo as maiores perfídias contra a Marinha de

Guerra, a propósito do porta aviões Minas Gerais (...). O boletim começa divulgando um boato e em torno dele tece uma aranzel de intrigas, que envolve até a Marinha Norte-Americana, acusada de alimentar a disputa entre a Força Aérea Brasileira e a Marinha do Brasil. As conclusões a que chega o boletim levam o leitor menos prevenido a admitir, logo, que ele foi inspirado pela FAB. Mas a evidencia é tão grande que desperta suspeitas. E uma análise mais cuidadosa revela tanta grosseria no panfleto, incompatível e destoante da finura e classe da Aeronáutica, que impõe forçosamente outra conclusão: há gente interessada em torpedear o bom entendimento entre a Marinha Brasileira e a Aeronáutica, usando o Minas Gerais como pretexto.

Este opúsculo escrito em estilo de crítica violenta de caráter político – boletim mimeografado em circulação –, independente de sua produção e distribuição ter sido ou não arquitetadas, individualmente, pelo pessoal da FAB, pois havia para mais desse gênero o Clube dos Inimigos do Navio Aeródromo Minas Gerais, consistia num efeito ou fato histórico provável de acontecer, em função do ousado e encoberto processo de compra planejado pela MB dos aviões P-3 e T-28 no exterior. Note-se a preocupação da Marinha em não acusar diretamente possível envolvimento de oficiais da FAB na criação e disseminação de tal documento. Ocorre que, de acordo com a evolução da rivalidade gerada entre as duas Amas desde o estabelecimento do Ministério da Aeronáutica, o clima agora se esquentara nas relações entre os militares, a ponto de se temer em última instância embate violento envolvendo as tropas de ambas as instituições. Mas, por ora, a preocupação primeira da Marinha era, sem dúvida, justificar a relevância da aquisição dos aviões e a legalidade das transações realizadas com a Marinha dos Estados Unidos sem, no entanto, agredir verbalmente a FAB, que, diante dos olhos da sociedade, parecia desfrutar moralmente de posição vantajosa após a confirmação de caráter sigiloso da negociação com os norte-americanos e da polêmica incriminação desta operação comercial poder e/ou ser ilícita: conduta àquela reprovada pelos defensores da FAB (entre outros com bastante oportunismo) por não ser nada convencional e, naturalmente, publicada nos jornais com teor bastante escandaloso – embora os Estados Maiores tivessem independência administrativa para isso, não obstante ocultamente.

Estas conclusões parciais também servem como amostra de que a nova estrutura vigente institucional de defesa, que interpunha o EMFA entre o Presidente da República e as Forças Singulares (Marinha, Exército e Aeronáutica), não alterou em nada, pela origem, a maneira de se elaborar os projetos militares. Como confirma Luís Alexandre Fuccille (2003,

p. 17-18. Grifo nosso.) “...o vetor tecnológico acrescentou alento à tese do Ministério da Defesa em substituição aquele modelo fragmentado no qual Cada Força Singular definia, *autarquicamente* – a despeito da existência do EMFA –, seu *planejamento, orçamento e execução...*”.

Em março de 1962 foi publicado pelo **O Jornal** (O JORNAL, 1962):

Comprados na Suíça os aviões que a Marinha trouxe de contrabando. A reportagem de o Jornal apurou ontem que 20 caixotes que o ‘Barroso Pereira’ trouxe para o Rio, e que, segundo se afirma, contém 10 aviões de treinamento para a Marinha, não foram embarcados no porto francês de Marselha, conforme tem sido noticiado, mas sim no porto italiano de Gênova (...). Esses aparelhos ao contrário do que tem sido noticiado, não são fabricação francesa. Ao que tudo indica, trata-se de aviões fabricados na Suíça, onde foram adquiridos pela Marinha, contrariando decisão do Estado-Maior das Forças Armadas, que atribuiu à FAB a exclusividade da posse e operação de aviões militares.

A rigor, eram seis aviões P-3 de treinamento e mais oito T-28 que seriam encaminhados para a formação do grupo de operações embarcadas no navio aeródromo. Quanto à origem de fabricação, eram suíços e norte-americanos respectivamente. A título de esclarecimento, o EMFA neste momento ainda não havia concluído a decisão de quem deteria o monopólio dos aviões militares no campo da aviação naval se se a Aeronáutica ou a Marinha. O que podemos dizer, numa síntese, é que, o Exército através deste órgão, procuraria partilhar certas propriedades tecnológicas (aeronaves) por classes aviatórias distinguindo-as entre aviões e helicópteros, resultando ulteriormente em posse exclusiva pela Aeronáutica das chamadas asas fixas e pela Marinha das denominadas asas rotativas.

A Diretoria de Aeronáutica da Marinha publicou ofício distribuído entre os marinheiros em tom de protesto *em 1964* sobre todas as injustiças que se destinava ao assunto, entre as quais, o aspecto econômico transcrevendo a parte conclusiva do estudo da 4ª Seção (Logística) discutida no EMFA que lhe era favorável para se começar uma nova história da Aviação Naval orgânica da Marinha (DIRETORIA DE AERONÁUTICA, 1964):

...era de descentralização dos meios aéreos pelas três Forças (Exército, Marinha e Aeronáutica): ‘*Visando uma solução de grande alcance,*

com vistas para o futuro e que, sem restringir as vastíssimas perspectivas da Força Aérea Brasileira, aumentará as possibilidades operacionais da Marinha e do Exército, parece que, sob o ponto de vista logístico atual, face à conjuntura militar, a solução que melhor atende ao nosso interesse, no momento, é a caracterizada pela hipótese ANT-I do estudo teórico já apresentado' (...). A grande campanha contra a necessidade ou o valor militar do navio-aeródromo parte paradoxalmente daqueles mesmos que dizem desejar trabalhar os aviões...

Entre as especulações dos noticiários da imprensa, em 19 de agosto de 1962, o **Correio da Manhã** (1962) divulgou nota dizendo: “...a Marinha brasileira tentou a compra de seis aviões T-28 e 10 aviões S2-F. A licença foi fornecida pelo SR. Renato Archer, quando (...) substituía o chanceler (ex) San Tiago Dantas, Francisco Clementino. João Goulart, avisado do que ocorria, mandou sustar a compra (...) com um sinal de 400 mil dólares...”.

Desta vez em defesa da conduta da Marinha de tentar comprar aviões no exterior, nas palavras de Hélio de Abreu (1962), em artigo intitulado *Tudo pela Pátria*, publicado em 24 de dezembro de 1962 pelo jornal Gazeta de Notícias:

Notícias dos Estados Unidos dão conta de que o Departamento de Estado teria impedido o embarque de alguns aviões de treinamento, adquiridos pela Marinha do Brasil, e que seria transportado pelo Barroso Pereira, que para esse fim fora à terra de KENNEDY. A ampla divulgação internacional da notícia acima, o que, já ocorreu, vai dar ao mundo uma idéia falsa sobre o nosso país, entretanto, seria injusto que culpássemos apenas o Departamento de Estado Americano pelo infeliz evento, que de resto, serve ainda para corroborar o que sempre afirmamos: Brinca-se infernalmente, no Brasil, com a Aviação Embarcada da Marinha. O regresso (se é que se deu) do BARROSO PEREIRA de porões vazios, marca uma nova fase na luta pela Aviação Embarcada da Marinha. É uma escaramuça perdida que apesar de importante, não compromete de forma cabal o resultado final da disputa. Esta legítima, cristalina mesmo, tentativa da Marinha de comprar aviões nos Estados Unidos e, com eles, sair da delicadíssima posição em que a colocaram brasileiros desavisados, deve ser antes de tudo interpretada como uma clarinada de fé, de tenacidade e de esperança de que nem tudo está perdido neste país...

Como já demonstramos, o regresso do Barroso Pereira se deu de porões carregados trazendo consigo quatorze aeronaves. Independente de o autor do trecho do artigo citado ter

sido marinheiro, jornalista ou ter exercido qualquer outra profissão, mas com fortes evidências para ter levado vida militar como oficial da Marinha ficou claro que a notícia que incidia sobre esta matéria se desenvolvia expressivamente deixando cada vez mais em situação difícil esta instituição estatal. Se manifestando, portanto, como ameaça a seus propósitos políticos no que se referia ao seu intento em retomar a sua Aviação Naval, também o que era divulgado pela imprensa, causava inquietação no sentido de tirar todas as qualidades de legítima, a operação furtiva planejada pela Marinha, fazendo com que corresse o risco de cair em descrédito aos olhos da sociedade.

Prosseguindo com o conhecimento de impressão mais especulativa apresentado pelos jornais da época (JORNAL DO BRASIL, 9/12/1962),

O navio-transporte CUSTÓDIO DE MELO está para zarpar rumo aos EUA, a qualquer momento, em missão que era secreta (até agora): vai buscar aviões destinados à Armada e que as autoridades alfandegárias apreenderam, quando os aparelhos eram trazidos para o Brasil. Os aviões estão desmontados e a mercadoria não está com documentação regulamentar. Se a FAB soubesse que os aviões estavam a caminho surgiria novo atrito, dentro do caso provocado pelo porta-aviões MINAS GERAIS, razão porque foi apreendida como contrabando.

Conforme levantamento das fontes primárias para a realização desta pesquisa e, segundo critérios metodológicos rigorosos, concluímos que nada se tem documentado oficialmente no Brasil sobre tal apreensão alfandegária, pelo menos até onde nos foi concedida permissão para investigarmos em área militar: arquivos, bibliotecas e centros de pesquisa correlatos concernentes tanto a Marinha quanto a Aeronáutica. Essa apreensão, em tão alto grau, pode ter ocorrido como ser uma inverdade. Por outro lado, no que se refere à acusação de a Marinha ter praticado contrabando, não obstante preferimos qualificar a sua forma de proceder como autárquico uso estabelecido há muito entre as Forças Armadas Brasileiras se revelando pela importação clandestina (em segredo ou as ocultas) de aviões dos Estados Unidos, estes em formato compatível com os dos vetores civis brasileiros exigidos pelo Ministério da Aeronáutica, mediante negociação efetuada com a Marinha norte-americana sem comunicar à FAB, ao Exército, ao Governo e, por extensão, à sociedade.

Enquanto isso, fins de 1962, uma outra questão foi proposta para ser resolvida pela Marinha: aeronaves de sua propriedade, mais precisamente, pertencentes ao recém ativado 1º

Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1), circulando desconhecidamente – exceto para os operadores da torre de controle instalada na sede do HU-1 – dentro dos limites de zona aérea de intensivo trânsito de aviões comerciais nas proximidades do Aeroporto Internacional do Galeão oferecendo riscos de acidentes aeronáuticos – esta monitorada pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC), dirigido e gerenciado pela FAB, através do qual, tal instituição militar, punha em prática o controle do tráfego e da defesa aérea do país.

Na verdade, problema que eclodiu em decorrência da localização provisória, determinada pela MB, no quilômetro 11 da Avenida Brasil, para o prosseguimento e ampliação do funcionamento do CIAAN, que outrora havia sido remanejado da Rua do Acre para este endereço devido a total falta de infra-estrutura física e técnica de sua antiga sede, pelo menos, até o término da construção da Base Aérea de São Pedro da Aldeia, com o propósito de, além da parte teórica, proporcionar as primeiras noções de ensino prático do curso ofertado em localização considerada satisfatória para fazer funcionar o seu Esquadrão de Instrução e Adestramento HI-1. Mas antes do fecho deste entreato, o CIAAN foi removido, para a ainda em começo, obra de São Pedro da Aldeia por motivos políticos extras, tencionando a Marinha engajar-se em novos conceitos de gestão aeroportuária, desde passado próximo exclusividade da FAB. Segue-se, daí, que o Esquadrão HU-1, instituído em 1961 por Aviso Ministerial, foi ativado em maio de 1962 ocupando, assim, completamente as instalações disponíveis na Avenida Brasil, inclusive recolheram em si dois entre os demais helicópteros então pertencentes ao HI-1 do CIAAN, praticamente dando início ao problema suscitado da contigüidade do Aeroporto Internacional do Galeão.

Sem dúvida, a instalação do CIAAN neste lugar, em fins de 1957, significou um avanço expressivo para o destino da organização e composição da Aviação Naval da Marinha, tendo semelhante grandeza e valor, a aquisição do navio aeródromo Minas Gerais, no epílogo de 1956, e o seu conseqüente processo de modernização na Holanda que se prolongaram até meados de 1960, durante o qual, se obteve três velhos helicópteros ingleses WESTLAND modelos S-55 para equipar o navio, dentro em breve também transferidos para o novo Esquadrão HU-1, sendo este último necessário fazer-se rapidamente, levando a sua instituição ao retorno da Marinha para o quilômetro 11 da Avenida Brasil, com o início de suas atividades em maio de 1962 neste local, logo após remoção do CIAAN para São Pedro da Aldeia, também antes da ocasião própria, por razões partidárias dentro da Marinha estratégicas.

Capítulo IV: Últimos Acontecimentos e Fatos que Redundaram em Asas Fixas para a Aeronáutica e Asas Rotativas para a Marinha: a Origem do Corolário Castelo Branco (1962-1965)

Dando continuidade no assunto, em geral, a posse entre 1957 e 1958 de dois helicópteros WIDGEON S-51, dos três helicópteros BELL 47-J e dois BELL 47-G foi benéfica, em princípio, para os cursos de pilotagem e para o atendimento às missões hidrográficas. Os antigos S-51 e os helicópteros BELL-47J, eram chamados por muitos oficiais da MB, de acessórios de ensino do Departamento de Instrução e Adestramento do CIAAN, dada as suas péssimas condições operativas. Os helicópteros BELL 47-G, eram praticamente orgânicos dos navios hidrográficos Sirius e Canopus, ainda que amparados pelo CIAAN, incumbido de conferir-lhes manutenção. Quanto à manutenção e operação (adestramento de tripulantes) dos helicópteros embarcados no navio Minas Gerais, competia as Divisões V6 e V7 do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) – o qual, por extensão, representando a Força Aérea Naval sediada no porta aviões, foi criado por determinação interna do comandante do próprio navio, que fora presidente da Comissão de Modernização do mesmo incentivando a compra dos S-55 no período em que a belonave esteve na Holanda para reparos e atualizações tecnológicas.

Em março de 1962, dois acidentes aeronáuticos impulsionaram mudança administrativa e organizacional, que já estava sendo discutida no interior da Marinha, mais detidamente, a partir de outro acidente precedente ocorrido no segundo semestre de 1960: o estabelecimento de uma dicotomia entre a parte teórica e prática de ensino envolvendo instrução e adestramento aeronaval, tal qual concretizada por completo, apenas em 1971, a partir da transferência (mudança de sede) da Força Aérea Naval (designada pelo novo nome Força Aeronaval) do navio aeródromo Minas Gerais para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia – quando o CIAAN se desligou da Diretoria de Aeronáutica (DAERM) e ficou submetido a este órgão, por seu turno, subordinado ao Comandante-em-Chefe da Esquadra.

Para tanto, inicialmente, além do Esquadrão HI-1 de instrução do CIAAN, um novo esquadrão deveria ser instituído imediatamente para fragmentar e aumentar a divisão aérea operativa, tendo em vista, o agrupamento dos variados esquadrões que seriam fundados sucessivamente nos anos subseqüentes sob um único comando vinculado à Esquadra, enquanto a DAERM, passaria a se responsabilizar apenas pelos assuntos relativos ao material de Aviação Naval e à segurança de vôo, tornando o CIAAN, um centro de ensino estritamente

teórico dentro da BAENSPA, sendo esta, interpretada como uma grande estação de aviação naval, também sob liderança da Esquadra como afirmamos.

Mas vamos às influências e contingências históricas. Como certifica o militar de graduação superior, José Maria do Amaral Oliveira, em depoimento concedido para a construção do sítio oficial do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) (OLIVEIRA AMARAL, on-line):

No período da eleição presidencial (segundo semestre de 1960), ocorreu um acidente com um avião de instrução da FAB e uma aeronave comercial nas proximidades do aeroporto do Galeão e tivemos conhecimento que Jânio Quadros tão logo eleito e empossado pretendia encerrar as atividades do CIAAN na Avenida Brasil, possivelmente transferindo para o Ministério da Aeronáutica os nossos helicópteros. Daí a decisão imediata das autoridades navais em mudar o CIAAN para São Pedro da Aldeia. Nossa futura base naquele momento nada mais era do que um imenso canteiro de obra, cercado e envolto por um vasto capinzal, com recursos extremamente limitados para a manutenção de aeronaves e para o apoio ao pessoal que lá servia.

Este acidente gerou rumores pelos círculos da Marinha de que perderiam os seus helicópteros e, por conseqüência, trazendo sérias complicações para a permanência da existência de sua Aviação Naval. A rigor, motivou mudança do CIAAN para São Pedro da Aldeia com mais urgência porque conforme a percepção estratégica da evolução dos acontecimentos no ramo se temia devido ao conturbado contexto político da alteração de Governo que a Marinha pudesse assim ser prejudicada se saindo a FAB mais uma vez favorecida diante de decisão governamental. O mais importante naquele momento para o bem da instituição era expandir os órgãos administrativos do setor, definindo melhor as suas atribuições acrescentando-se a isso especialidades e especificidades para o CIAAN, as quais ocasionariam consecutivo desdobramento do único Esquadrão de Helicópteros até então existente vinculado ao mesmo, através do qual, se promoveria a dispersão dos aparelhos de aviação em torno do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval reunidos. Motivo este, igualmente latente por uma disputa implícita pelo controle operativo e administrativo do Aeroporto Internacional do Galeão, bem como explícito para ocupação de antemão da Base Aérea de São Pedro da Aldeia por precaução diante da mudança de Governo considerando a forte movimentação dos partidos militares na política com predomínio assaz do Exército.

Distintamente da FAB, a Marinha se viu muito mais comprometida com escândalos desde a compra do porta-aviões Minas Gerais, em 1956, e não seria de outro modo, durante a primeira metade da década de 1960, anos estes incendiados pela disputa em torno da hegemonia do setor aeronaval devido a chegada do navio ao Brasil. Mais importante, é que se depreende da citação que João Goulart “tão logo eleito e empossado pretendia encerrar as atividades do CIAAN possivelmente transferindo para o Ministério da Aeronáutica os [seus] helicópteros...”. A solução encontrada diante deste temor, foi a de que a Marinha deveria se firmar naquele local através de uma unidade aérea que pudesse participar legitimamente da Segurança Nacional em vez de conservar no quilômetro 11 da Avenida Brasil a sua presença e atuação apenas pelo funcionamento de um órgão voltado para a preparação de futuros pilotos, buscando com isso o intento de se responsabilizar por parte de Zona Aérea próxima dos seus mais importantes Centros de Comandos logísticos, administrativos e operacionais na cidade do Rio de Janeiro como providência percebida estrategicamente.

Nesse sentido, esse acidente favoreceu para a formação de um grupo de trabalho informal, que tinha como membros alguns dos aviadores navais mais antigos, de maneira que, no decorrer de março e maio de 1961, foi elaborado a minuta que se converteu basicamente no Aviso Ministerial 1003 de 5 de junho do mesmo ano instituindo o HU-1, cuja primeira sede se localizaria nas antigas instalações do CIAAN no quilômetro 11 da Avenida Brasil. O chefe do grupo era o Capitão de Fragata José Leite Soares Junior, que fora o primeiro comandante do CIAAN, na ocasião, servindo no Estado-Maior da Armada. Entretanto, apenas para marcar, certos aspectos do conteúdo da minuta, não concordavam com o ponto de vista de outro conjunto de oficiais que advogavam pela inclusão no documento da base terrestre. Para eles, imprescindível ao apoio às unidades aéreas e reclamava pelo fato de o CIAAN não ter sido deslocado para a alçada da Força Aérea Naval. Ainda era muito cedo para impor essa necessidade. Ocorre que a Diretoria de Aeronáutica resistiu ao máximo quanto a perda do CIAAN, uma situação que foi solucionada pós-65. Logo, não era este um momento propício para que a base terrestre e o CIAAN constassem naquele documento. Entre divergências e convergências de opiniões, foi proposta uma estrutura futura para a organização dos esquadrões em função da dita relutância da Diretoria de Aeronáutica, com a qual, em sua plenitude, todos os oficiais incursos no debate demonstraram comum acordo: Grupo Aéreo Embarcado, orgânico do porta-aviões; Esquadrão HU-1, utilizado para emprego geral da Armada; e Esquadrão HS-2, para guarnecer os navios da Esquadra com helicópteros preparados para o combate anti-submarino – exceto o porta aviões.

Dois dias antes da renúncia de Jânio Quadros, anunciada na tarde de 25 de agosto de 1961, uma notícia inusitada sobreveio: o Presidente da República disse que gostaria de assistir uma demonstração dos aviões TRACKERS da FAB realizando pousos no porta-aviões Minas Gerais. Tal exibição aconteceria justamente no dia 25, e na véspera de sua desistência do cargo foi transportado de lancha para o navio todo o pessoal da FAB selecionado. Fato que preocupou a Marinha, afinal a equipe de sua rival embarcou no porta-aviões com chances reais de ter bom êxito sobre o *Problema da Aviação Embarcada*. Isto se a renúncia de Jânio, ainda que prontamente aceita pelo Congresso Nacional, não ocorresse também tão subitamente, provocando o cancelamento da demonstração e a retirada do pessoal da FAB do navio naquela data, mesmo considerando que os militares foram em grande medida responsáveis por ela. Em política é tudo mais imprevisível.

Em face deste episódio adicional, a imediata renúncia de Jânio veio em ótima hora para a Marinha, que agora, poderia aliviada retomar sem percalços, os seus planejamentos mais ou menos incógnitos de imprimir maior influência no campo político para consolidar a sua Aviação Naval. Quanto aos dois acidentes aeronáuticos de março de 1962, adiantaram mudança administrativa e organizacional em curso no setor desde meados da década de 1960 assim como já mencionado, quando foi, efetivamente, decidido que o CIAAN, invariavelmente, deveria sofrer transferência extemporânea em data indeterminada para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia, devido ao acidente envolvendo um avião de instrução da FAB e uma aeronave comercial nas proximidades do aeroporto Galeão, despertando, pois, receio pela Marinha de desativação deste órgão seguida de deslocação dos seus helicópteros para a Aeronáutica, conforme interpretara ser provável de acontecer mediante deliberação presidencial.

As ocorrências que também explicam a evolução da mudança administrativa e organizacional foram verificadas em 1962, respectivamente, em Natal, na Praia de Jaconé, e, em alguma localização do Atlântico Nordeste Oriental, no convés de vôo do porta-aviões Minas Gerais. O helicóptero com indicativo visual N-7009, ao efetuar manobra de adestramento em uma pista improvisada na Praia de Jaconé capotou sofrendo graves danificações. Sem demora, a notícia chegou ao Destacamento Aéreo do navio Minas Gerais, que pretendia enviar auxílio através do helicóptero N-7010, cuja carga excessiva, ocasionou o segundo acidente causando sérias avarias. O N-7010 perdeu potência na decolagem e chocou-se violentamente contra o convés de vôo do navio. Coube ao oficial de aviação da Esquadra, o então Capitão de Corveta Amaral, elaborar um relatório e sugerir as providências a serem

tomadas. Em fonte extraída do sítio oficial do HU-1, segundo José Maria do Amaral Oliveira, tais providências abrangiam (OLIVEIRA AMARAL, on-line):

1º A ativação imediata do Esquadrão HU-1 (e, portanto, a extinção do Destacamento Aéreo Embarcado);

2º A transferência para uma sede terrestre dos dois helicópteros acidentados, como também, do N-7008. A transferência incluía pilotos e pessoal de manutenção então pertencentes a tripulação do Minas;

3º A contratação dos técnicos da Westland e a aquisição dos itens necessários para a recuperação; e

4º Os recursos necessários para a nova instalação e, inclusive, para o apoio das futuras operações aéreas.

Não seria possível certamente cogitar de São Pedro da Aldeia, ainda totalmente carente de meios de apoio, assim como, na época, praticamente isolada em relação a cidade do Rio de Janeiro.

O Minas, a Esquadra e o Fundo Naval propiciaram todos os recursos financeiros necessários para que a instalação do Esquadrão HU-1 fosse rapidamente concretizada.

Em 5 de maio de 1962, cumprindo uma ordem denominada de Dia do Comando da Esquadra, o HU-1 foi ativado em cerimônia formal. Seis oficiais e trinta praças constituíram o seu quadro de funcionários, acrescido por mais quinze militares originários do CIAAN responsáveis pela manutenção das instalações e dos equipamentos. Na manhã de 21 de maio, foi realizado o primeiro voo no N-7008 – único helicóptero em condições de se locomover – principiado daquele ponto da Avenida Brasil perfazendo a rota Rio/São Sebastião/Santos. Este Raide inaugurou as atividades relativas ao HU-1 no antigo endereço da sede do CIAAN, agora localizada nos terrenos reservados para a edificação da Base Aérea de São Pedro da Aldeia, tendo em sua formação dois helicópteros WIDGEON S-51, após quatro anos de emprego na instrução de pilotagem necessitando de completa revisão. Com efeito, a presença dos técnicos da WESTLAND nas dependências do HU-1 e diante de suas maiores facilidades orçamentárias conquistadas no setor operativo em relação ao CIAAN, estas duas aeronaves pertencentes ao Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, foram transportadas para a sede do Esquadrão para reparações e substituição de peças o que resultou em migração definitiva dos aparelhos para este órgão.

Como procuramos observar atentamente, estava em seguimento o desenvolvimento do rompimento entre a parte teórica e prática de ensino envolvendo instrução e adestramento aeronaval – em estado de ser resolvido só a partir de 1971, data que assinalou a perda no

CIAAN do HI-1 (QUEIROZ, 1991, p. 189), “... ficando [ele] apenas responsável pela formação acadêmica dos Aviadores, mantendo-se, contudo, inalterado o treinamento dos subalternos especialistas e subespecialistas em aviação...”.

Tornado claro o sentido da remoção do CIAAN para São Pedro da Aldeia entre dezembro de 1960 e janeiro de 1961, determinado igualmente o lugar em que o Esquadrão HU-1 haveria de ficar encarregando-se das suas antigas instalações no quilômetro 11 da Avenida Brasil – concentrando em si cinco helicópteros, após o prédio ficar sob a guarda de um pequeno grupo de manutenção até que fosse ali estabelecido o referido Esquadrão – podemos prosseguir com o que estava sendo noticiado, a respeito de aeronaves ditas invasoras sem autorização de vôo em poder da Marinha, estarem prejudicando a administração e execução do controle do tráfego aéreo, promovida pelo DAC da FAB, ou seja, órgão operado pelos seus agentes, em área considerada de risco, devido ao fluxo intenso de passageiros por aerovias centralizadas pelo Aeroporto Internacional do Galeão.

Foi publicado no dia 9 de dezembro de 1962, pelo **Jornal do Brasil**, matéria intitulada: *Helicópteros da Marinha ainda vão causar tragédia no Rio, dizem Aeronautas*. Leia-se o trecho da matéria (JORNAL DO BRASIL, 09/12/1962):

Os pilotos da aviação comercial brasileira advertiram o Sindicato dos Aeronautas de que a qualquer momento poderá ocorrer uma nova tragédia aérea na Guanabara, se os helicópteros da Marinha continuarem sobrevoando a cidade sem qualquer controle. Os pilotos alegam que já estão ‘cansados de levar sustos’ com o aparecimento, à noite, de helicópteros da Marinha, que partem da Base Aérea de São Pedro da Aldeia, no estado do Rio com destino à Guanabara. O Sindicato dos Aeronautas enviou o documento ao Diretor de Aeronáutica Civil, Brigadeiro Dário Azambuja, acrescentando (...) que a ‘DAC não pode continuar indiferente a esta situação, que se agrava a cada dia, apesar dos reiterados protestos de pilotos civis filiados a este Sindicato’. Os aeronautas, segundo apurou O Jornal do Brasil, estão decididos a aguardar uma resposta do DAC somente até o decorrer da próxima semana, sob pena de pedirem sob Assembléia Geral da Classe, que o Ministério da Aeronáutica interdite a área do Rio de Janeiro, tendo em vista a insegurança que no momento ela oferece para os vôos controlados das linhas aéreas.

Não nos esqueçamos, que o Sindicato dos Aeronautas, na segunda metade da década de 50, abrigou reuniões presididas pelo Clube dos Inimigos do Navio Aeródromo Minas Gerais, tendo entre os seus maiores representantes: militares de graduação variada assim

como civis, se destacando entre os últimos, o então deputado Paulo Mincarone e o famoso jornalista David Nasser, fator este que exerceu influência na ampliação da rivalidade entre Forças Armadas em torno da disputa pela liderança do setor aeronaval. Não seria muito diferente neste momento, como faz se ver o fragmento da notícia. Ora, o Departamento de Aviação Civil estava vinculado à FAB. Obviamente, tal rivalidade duradoura, também foi causa do problema gerado do tráfego aéreo, marcadamente, desde a incorporação do DAC pela Força Aérea Brasileira com a criação do Ministério da Aeronáutica, porque levou a política autônoma implementada pelo Estado Maior da Marinha, voltada para a ascendência de sua Aviação Naval, se manifestar ainda mais autárquica e independente em alguns momentos dos anos seguintes até 1965, resultando em escolha desesperada e, ao mesmo tempo, podendo ela se tornar promissora para o seu crescimento, do controverso quilometro 11 da Avenida Brasil ³² para as instalações provisórias do CIAAN e para o estabelecimento do Esquadrão HU-1 em seu lugar, até que a construção da Base Aérea de São Pedro da Aldeia fosse concluída.

Não tão desesperada assim como parece ser, porque os oficiais da Marinha já tinham em boa conta da importância de integrarem os seus meios aéreos aos aeroportos partilhando o seu uso, situação tal qual estabelecida historicamente por práticas e regimes de ordens orçamentárias, analogamente como o fizera a FAB desde a sua criação em 1941 conquistando a incumbência de gerenciar o controle do tráfego aéreo no país e de promover a defesa deste espaço utilizando recursos de seu próprio Ministério, a Marinha certamente tentou fazê-lo a partir do Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro no início de 1960 com a criação de seus primeiros Esquadrões de helicópteros. Entretanto, como confirma livro produzido pelo Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (INCAER, 1991, pp. 159-160; 455-456):

...Em 1941, o DAC já tinha sob a sua administração a infra-estrutura de vários aeroportos, como Salvador (BA), Santa Cruz (RJ), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Poços de Caldas (MG), Parnaíba (PB), Vitória (ES), Recife (PE), Natal (RN) e, inclusive, a dos mais modernos e de maior tráfego aéreo, como Congonhas, em São Paulo, e Santos-Dumont, no Rio de Janeiro, sendo que, neste último, a torre de controle era operada pela Panair do Brasil limitando-se o DAC à parte administrativa do Aeroporto (...). Nessa época, a comunicação via

³² Controverso porque o Ministério da Aeronáutica havia participado da construção do Aeroporto Internacional do Galeão, portanto, se identificava a FAB com o local, além de seus controladores aéreos efetuarem a vigilância naquela zona do espaço sobrejacente não aceitando a instalação de uma unidade da Marinha em suas proximidades ou conjugadamente ao aeródromo em incipiente desenvolvimento sócio-econômico sob o título Segurança Nacional na Lei de Meios.

rádio, com as aeronaves, bem como o controle de tráfego e as previsões meteorológicas eram precários (...). No final de 1941, o Ministério recém criado já se preocupava, com a Base Aérea do Galeão cuja pista de cimento, de 500 metros, mereceu atenção especial. Em exposição de motivos ao Presidente da República, foi pedida autorização para o início imediato de obras visando à ampliação da pista.

Nos termos de Magalhães Motta (1992, p. 529), "...a indústria aeronáutica brasileira, em 1955, era incipiente. A fábrica FOKKER, em início de funcionamento no Galeão vinha sendo combatida pela nova administração do Ministério da Aeronáutica. O contrato FOKKER S-14 (treinamento a jato) havia sido cancelado e, terminada a entrega dos S-11 e S-12 (T-21 e T-22), nenhuma outra encomenda seria feita...". Neste seguimento, o único vínculo intestino da Marinha com o Galeão eram as antigas oficinas da Aviação Naval datadas de antes da criação do MAER, em 1941.³³ Parafraseando Magalhães Motta, permeando no seio dos oficiais um nacionalismo exacerbado neste período (1955 até o início dos anos 60) resultando em combate acirrado para que uma indústria estrangeira viesse aqui se instalar. Lembramos que paralelamente no Santos-Dumont a torre de controle era operada pela PANAIR do Brasil limitando-se o DAC à parte administrativa do Aeroporto. Outro fator que explica disputa interna entre Marinha e Aeronáutica para gerenciar o controle do tráfego aéreo e administrar o Galeão, depois de união de esforços entre essas duas organizações militares para impor barreiras à ingerência de empresas estrangeiras (fábricas de aviões) no Aeroporto Internacional e para afastar dele as possibilidades de uma empresa nacional operar as suas torres de controle, como já sucedia no Santos Dumont com a PANAIR do Brasil. Foi aproveitando deste quadro multilateral que a Marinha passou a concorrer com a Aeronáutica pelo Galeão.

O helicóptero, como foi mostrado nos anos iniciais da década de 1960, era praticamente o único gênero de aviação da Marinha, sendo em sua amplitude representado por uma frota obsoleta e pequena. A título de informação, desfavorecendo contenciosamente e moralmente a MB na disputa que iniciara pelo controle do tráfego aéreo condizente ao Aeroporto do Galeão em contrapartida do comando que a FAB vinha detendo pela administração do DAC neste local, foi veiculado pelos jornais, em 1962, consumando o fato de que uma aeronave da Marinha havia sofrido pane e caído no quilômetro 11 da Avenida Brasil a poucos metros da sede do HU-1, segundo opositores políticos da MB, imprópria

³³ Para saber sobre os primórdios e origem dessa Fábrica no Galeão ler (MARQUES DA SILVA, 1996).

disposição para funcionar perto do Galeão naquele exato endereço por várias razões de segurança. O **Correio da Manhã** foi um dos periódicos que confirmou o acidente (CORREIO DA MANHÃ, 30/09 de 1962): “... e por falar em helicóptero da Marinha, você sabia que um deles caiu em plena Avenida Brasil, sendo o salvamento com o impedimento do tráfego na movimentada artéria (FREE WAY brasileira) realizada pelos fuzileiros navais.”

Implícita na notícia, é inegável, estava a temática que daria ainda muito que falar abrangendo desentendimentos entre a Marinha e Aeronáutica pelo Galeão – lembrando que o **Correio da Manhã** em sua seção *Momento Aeronáutico* adotava posição política partidária pela Aeronáutica –, revelando também o quão eram autônomas nas suas decisões e como atingiam metas particulares estas duas instituições militares por uma disputa de presença *in loco*. A Marinha passou a agir autonomamente, mais incisivamente, a partir do período que se inaugura com o arrendamento de duas pistas de pouso e decolagem pertencentes ao Aeroclube do Brasil incluindo, além disso, dois aviões civis PT-19 FAIRCHILD, como astuta medida política intrujando o conjunto de leis acerca do objeto do discurso para possibilitar o término do curso de Observador Aéreo Naval (OAN), iniciado em 1º de março de 1956,³⁴ se estendendo até a poderosa decisão política militar, em 1960, de comprar aeronaves encobertamente no exterior, outro fato histórico notável, que associado e acrescido a acontecimentos interdependentes, reúne elementos explicativos acerca da origem do corolário Castelo Branco na abertura do ano de 1965 numa tentativa de solucionar o *Problema da Aviação Embarcada*.

Recuperemos a participação do trabalho jornalístico, incidindo sobre o tema em questão, efetuado na imprensa (JORNAL DO BRASIL, 09/12/1962):

O Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Diretor de Rotas Aéreas, impediu que a Marinha realizasse o exercício de tiro anti-aéreo que estava programado para sexta-feira, entre 12 e 14 horas, na entrada da boca da barra, MOTIVO: Aquela área esta destinada apenas a exercícios anti-submarinos e o Almirante Dias Fernandes, da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, queria que o tráfego aéreo fosse interdito até a altitude de 3000 metros. A guerra que a Marinha ia ensaiar colocaria a navegação aérea, bastante intensa.

³⁴ Francisco Gomes de Queiroz (1991, p.71) informa: “...no dia 02 de janeiro de 1957, o CIAAN transferiu-se para a Avenida Brasil (...) e (...) em fevereiro desse mesmo ano iniciava-se o 2º curso regular de OAN, com uma turma de seis Oficiais, nas novas instalações. Mais uma vez, por falta de meios próprios, a Marinha foi obrigada a utilizar do Aeroclube do Brasil, para instrução de pilotagem dos seus OAN. Foi ao término desse curso que a nova Aviação perdeu os seus primeiros OAN, quando em um acidente com um avião PA-20, pertencente ao Aeroclube do Brasil.”

Esta providência se tornou possível em decorrência da controvertida localização da sede do Esquadrão HU-1 da Marinha, cujo resultado imediato, foi a convocação da imprensa para uma entrevista coletiva pelo próprio Brigadeiro Araripe Macedo, tendo como propósitos políticos tácitos, em prol da Aeronáutica dentro do contexto da luta pela hegemonia do setor aeronaval, a interdição da área, uma vez que, estava claro que a Marinha não pretendia abrir mão de quaisquer conquista no setor. Segue-se daí duas novas notícias (CORREIO DA MANHÃ, 16/12/1962) e (JORNAL DO BRASIL, 16/12/1962):

Parabéns ao Brigadeiro Araripe Macedo, pela corajosa atitude assumida ao impedir que a Marinha realizasse exercícios de tiro anti-aéreo sobre a Guanabara, interditando os nossos céus até 3000 metros de altura. Mas, logo que, tendo ao lado um Oceano Atlântico tão grande! Parabéns também ao Sindicato dos Aeronautas ao reclamar das autoridades, medidas que venham acabar com vôos absolutamente irregulares (sem a qualquer controle do centro) na área do Rio de Janeiro e adjacências.

O Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo (...) convocou a imprensa para uma entrevista coletiva às 14 horas de hoje, na qual abordará os grandes riscos que causam aos aeroportos do Rio, o sobrevôo da Guanabara, por helicópteros da Marinha, sem o devido controle das torres. O Ministro Anísio Botelho havia proibido seus subordinados de falarem qualquer coisa em torno da controvérsia existente entre a FAB e a Marinha sobre a aviação embarcada. No entanto, tendo em vista as últimas queixas registradas por pilotos comerciais, de que helicópteros voando fora do comando das torres de controles dos aeroportos, teriam posto em risco a segurança de suas aeronaves (...), o Diretor de Rotas Aéreas conseguiu permissão do titular da Aeronáutica para alertar as autoridades superiores e ao público sobre os grandes perigos que o problema envolve, exigindo solução imediata antes que lamentáveis tragédias venham a ocorrer.”³⁵

Note-se o momento crítico que a Marinha vinha atravessando com estas expressões públicas de opiniões em desfavor de sua escolha premeditada por local de risco: premeditada porque conciliadora e harmonizadora conforme a sua política de interesses, necessidades e possibilidades. Sem recursos para finalizar ligeiramente as obras em São Pedro da Aldeia,

³⁵ No que se refere à proibição do pessoal da FAB pelo Ministro Anísio Botelho de tocarem no controvertido assunto Aviação Embarcada, estratégia há muito adotada pelo Estado Maior da Aeronáutica, por enquanto em vantagem política relativamente a sua rival.

localização nesta época quase inepta para abrigar o CIAAN, após transposição para este lugar, mais direcionado para o ensino teórico do que prático este órgão da Marinha assegurou não só continuidade das obras em curso como as aceleraram consistindo em medida fundamental para a constituição de uma verdadeira Aviação Naval de propriedade desta organização militar. Ao mesmo tempo, o HU-1 deveria ser instituído urgentemente não restando alternativa além do quilômetro 11 da Avenida Brasil para fazer frente ao acabado processo de desenvolvimento de formação do Esquadrão de Helicópteros pela FAB (2º /1º GAE) e, igualmente premeditada foi a sua escolha, porque aliado a isso tudo, não poderia facilmente obter salvo-conduto através do DAC comandado pela sua rival Aeronáutica para conduzir as suas aeronaves militares por volta do Aeroporto Internacional do Galeão com registro neste Ministério, servindo como pretexto para ampliar as suas torres de controle estabelecendo como objetivo maior o “domínio do ar” naquela parte restrita de Zona Aérea do país. Ora, tratava-se de conduta estratégica no sentido de adquirir e operar helicópteros para poder atingir maior influência na arena política através da conseqüente ampliação organizacional e administrativa do seu setor aeronáutico e, dentro em breve, a chegada de aviões que vinha negociando compra com a Marinha dos Estados Unidos completariam as suas medidas unilaterais. Naturalmente, essas medidas foram reprovadas por entre certos círculos de militares e civis dados o seu caráter apócrifo.

Exemplificando, o **Correio da Manhã** na seção Momento Aeronáutico divulgou nota dizendo (CORREIO DA MANHÃ, 30/01/1963. Grifo nosso): “FURO N° .3 – O navio ‘Soares Dutra’ vai, nos próximos dias, seguir para NOR-FOLK, EUA. Finalidade da viagem: transportar (*na moita*) os 10 aviões T-28 comprados pela nossa Marinha naquele país...”. Onze dias passados o mesmo periódico tornou público (CORREIO DA MANHÃ, 10/02/1963): “O sindicato dos aeronautas acaba de ser (oficialmente) convidado pelo Ministério da Marinha para uma detalhada visita a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. Recomeçou a ofensiva e por coincidência Renato Archer está (de novo) mandando na República.”

Então, cabe perguntarmos. Objetivamente, será que a Aeronáutica por intervenção do DAC, não teria, se assim quisesse e colaborasse, controle aéreo adaptado sobre os vetores da Marinha na região em foco? Ou ainda, a Aeronáutica ignorava a presença de aeronaves da Marinha, detectadas pelo seu sistema de controle de tráfego aéreo, recusando-lhe os seus serviços? Mais do que isso, a rivalidade entre as duas instituições atingira tal grau de influência que impedia a mínima concordância referente à questão. Em vez de trabalharem em conjunto como preconizava o EMFA, as duas Armas neste momento, estavam procurando o

máximo de independência uma em relação à outra para porem em prática os seus escopos políticos e doutrinários divergentes. A Aeronáutica não queria prestar serviços a Marinha que não queria em hipótese alguma o seu auxílio. Por isso se argüiam reciprocamente.

A reflexão sobre as origens dessa rivalidade mais declarada entre Aeronáutica e Marinha pode transformar-se em um infundável processo de “escavação histórica”. A viagem retrospectiva, habitualmente longa e inconclusa, remontaria à Revolta da Esquadra em 1893 quando a Marinha deixou de ter preponderância política sobre o seu rival Exército neste campo ou, então, em passado mais recente, a partir da Proclamação da República, levada a cabo, por outro lado, sob a primazia do Exército inaugurando um novo momento na história das rivalidades entre Forças Armadas Brasileiras elevando-o a posto superior nas relações políticas em debate. Mas o ponto de partida próximo desta rivalidade bilateral entre Marinha e Aeronáutica, foi a conspiração planejada pelo Exército na segunda metade da década de 30, representada por uma campanha propagandista bastante forte em prol da criação do Ministério do Ministério do Ar – assim como era chamado na época, o novo departamento de Estado, importando-se a expressão dos países europeus.

Nesse sentido, a largada imediata do problema indicado por uma disputa peculiar por primazias no setor aéreo, se inicia com a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha em 1952, estendendo o estirão traçado até nossos dias por intermédio da aquisição do navio aeródromo Minas Gerais em fins de 1956 e, posteriormente, de seu sucessor porta aviões São Paulo em 2001. Sem dúvida, essas conquistas por parte da Marinha exasperaram as decisões políticas tomadas entre ambos os lados estreando uma verdadeira corrida doutrinária e tecnológica em torno do seguimento aeronaval. Mas por ora fiquemos somente com as marcantes conseqüências político-militares do contexto da aquisição do navio Minas Gerais.

Antes mesmo que fosse encerrada a negociação de compra deste porta-aviões, quando esta ameaçava suceder inesperadamente, de um extremo ao outro, a Aeronáutica, por seu turno, atendendo aos seus interesses políticos particulares, passou a reivindicar igualmente pela aquisição da belonave como pretexto para instituir o seu 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada, adiantando-se à Marinha na matéria, observando as leis positivas vigentes à época, que na sua ótica, lhe atribuíam direito exclusivo de operar aeródinos. Ou ainda, em instante que se manifestava inevitável a compra do porta-aviões, para a Aeronáutica não restou outra escolha senão também reclamar frente ao Governo pela sua compra, pois conforme a relação entre forças políticas dos órgãos militares envolvidos e os movimentos por elas produzidos, pretendia-se, com isso, adquirir ganhos tecnológicos para poder sobrepujar a sua adversária doutrinariamente e politicamente. Com efeito, se interpondo ao EMFA, a FAB,

instituiu autonomamente o seu 1º Grupo de Aviação Embarcada, em fevereiro de 1957, redundando na obtenção de treze aviões GRUMMAN S2-F1 e de helicópteros S-58 da SIKORSKY pelo Acordo de Noronha firmado por completo em 21 de janeiro de 1957. À medida que isso ocorria, como foi apresentado em páginas anteriores, o CIAAN vinha sendo levantado, para, sobretudo dispor com antecedência, de pelo menos um grupo de pilotos para realizar cursos no exterior, estes voltados para atender aos requisitos mínimos que seriam impostos para tornar o porta-aviões operacional e, portanto, orgânico da Marinha.

É bom que se tome nota sobre o treinamento avançado realizado nos Estados Unidos por oficiais da FAB durante o período de espera da chegada das aeronaves S2-F1 e S-58. Em meados de 1960, partiram para este país, toda a organização do 1º /1º GAE e do 2º /1º GAE, além de um esquadrão de apoio destinado a fornecer serviços de 2º e 3º escalões de manutenção a bordo do navio. O primeiro curso completado por parte do pessoal, foi o curso de Radar, seguido por um encadeamento de diversificadas atividades e exercícios preparatórios, assim como a qualificação para Oficial Sinalizador de Pouso (OSP), o treinamento em terra para a realização de pouso em porta-aviões, a familiarização com os equipamentos eletrônicos do S2-F, a instrução sobre equipamento radar, o treinamento inicial em vôo, o treinamento a bordo do porta-aviões Antietan, o treinamento operacional com helicópteros H-34 do 2º /1º GAE, etc. No decurso de aproximadamente oito meses, todo o trabalho de instrução e adestramento foi cumprido. Conforme José de Carvalho (2007, p. 69),

O treinamento do 1º /1º GAE, equipado com os aviões S2F-1, agora já batizados P-16, terminou em julho de 1960. Todos os aviões recebidos vieram, em vôo, em três esquadrilhas; a primeira com seis aviões, comandada pelo Tenente Coronel Rodolfo Becker Reifsneider, a segunda com quatro aviões, comandada pelo Major Aviador José de Carvalho e a terceira e a última, com três aviões, comandada pelo Major-Aviador Aristides Augusto Álvares Mascarenhas (...). Quanto ao 2º /1º GAE, equipado com os helicópteros H-34, o treinamento foi encerrado em agosto de 1960. Todos os helicópteros H-34 foram desmontados e transportados para ao Brasil em aviões C-124-GLOBEMASTER do Military Air Transport Service-MATS, da Força Aérea dos Estados Unidos. Os militares do 2º /1º GAE regressaram ao Brasil transportados por aviões C-54 da FAB.

Esta foi a causa imediata mais evidente que fez deflagrar uma reação política ultrajante dos marinheiros prevista desde 1957 e posta em prática a partir de agosto de 1960, que

também já conhecemos, mas necessária retomá-la para explicarmos este intrigante processo histórico: a compra de aviões de instrução e de aeronaves para exercício real no navio aeródromo Minas Gerais na segunda metade de 1963.

O HU-1 e a Base Aérea de São Pedro da Aldeia estavam no início deste ano sob preparação de caráter sigiloso para receber seis aviões P-3 de treinamento importados. Ao passo que, da mesma forma, o navio aeródromo Minas Gerais seria equipado com oito aeronaves T-28, também provenientes de país estrangeiro. Ou seja, tudo isso sem dar explicações às outras duas Armas e ao Governo e, portanto, feito reconditamente. Como prontamente demonstrado, foi construída uma pista de pouso e decolagem para asas fixas nos limites do HU-1 – local onde as aeronaves seriam montadas – para a viabilização de deslocação ultimada e secreta dos aviões P-3 a partir deste lugar com destino à Base Aérea de São Pedro da Aldeia sob camuflagem de noite escura. Quanto aos T-28, planejava-se o seu transporte em caixotes por meio rodoviário em semelhantes circunstâncias e características, reservando-se não obstante, apenas a operação parcial de montar os referidos aparelhos para ser realizada a bordo do navio aeródromo Minas Gerais, após a condução por lanchas do material até a belonave e embarque a partir do cais da Ilha das Cobras. Confira depoimento do aviador naval Pedro Lynch (2003, pp. 57/92-93):

Os aviões Pilatus foram recebidos em caixotes nas instalações do HU-1 na Avenida Brasil, em uma pista improvisada foi construída para a sua decolagem. Os aviões T-28 chegaram ao Rio em caixotes a bordo do navio-transporte Soares Dutra, e posteriormente foram levados, à noite, em embarcações de desembarque para o Minas, onde foram montados, prontificados e testados para o vôo. Em 17 de outubro decolaram do Minas para São Pedro pilotados pelos Aviadores Navais brasileiros formados na Marinha norte-americana (...). Assim, no meio da madrugada, com a presença do Almirante José Saldanha da Gama, Diretor de Aeronáutica da Marinha, e dos oficiais subordinados à Diretoria e ao HU-1, os cinco aviões Pilatus decolaram para São Pedro da Aldeia (...). Os aviões decolaram ao nascer do sol, sem rádio. Tinham 600 metros para alçar vôo ou a alternativa de bater nos prédios da Escola da Marinha Mercante. Coincidentemente, no momento da decolagem do primeiro Pilatus, um C-47 da FAB também decolava da pista do Galeão, paralela a nossa pista improvisada (...). O Tenente informou ao Comandante José Leite (...), uma vez que sem rádio só nos restava rezar, sofrer e torcer para que a aeronave decolasse com sucesso (...). Sem rádio, após deixar a barra, os Pilatus voaram ao longo da praia até Saquarema, Araruama e, finalmente, pousaram, sem problemas, na Base Aérea Naval de São Pedro, onde eram esperados com ansiedade e grande emoção (...). O

sexto Pilatus, por razões técnicas, foi transportado de caminhão para São Pedro, desmontado, em faina Comandada pelo então Capitão-Tenente Paulo Ronaldo Daldegan...

Entre notícias exageradas publicadas pelo **Correio da Manhã** na seção Momento Aeronáutico sobre a compra das aeronaves pela Marinha na primeira metade de 1963, o trecho abaixo divulgado pelo **Jornal do Brasil**, é o que mais se aproxima de uma possível realidade, que julgamos estar ainda longe do que de fato ocorreu à época, conforme discernimento crítico metodológico adotado para esta pesquisa, (JORNAL DO BRASIL, 09/06/1963):

Nota distribuída ontem à imprensa, em envelope sem timbre, por fontes ignoradas, mas que alguns acreditam estarem ligadas ao Ministério da Aeronáutica, diz que a Marinha de Guerra já montou, no hangar do Centro de Instrução Aeronaval, 02 dos 15 aviões T-28 Norte-Americanos, e os está transportando à noite, secretamente, por estrada e por mar, para São Pedro da Aldeia, no litoral fluminense. Segundo as informações transmitidas a imprensa, os aviões, que chegaram ao Rio, no 'BARROSO PEREIRA', de regresso a uma viagem a SUEZ foram embarcados no porto de MARSELHA, na França, depois que civis enviados pela Marinha de Guerra pagaram perto de 200 mil dólares por unidade. A operação que a Marinha desenvolve no momento é conseguir os sobressalentes e motores para os T-28 (...). Segundo a denúncia, os navios-transportes da Marinha passaram, recentemente, a transportar para os portos de Gênova e Marselha, gratuitamente, milhares de sacas café pertencentes ao IBC, a fim de dar cobertura as viagens de ida e volta para trazer os aviões e outros equipamentos. Foi no porto de Gênova que foram embarcados os aviões PILATUS PORTER comprados pelos mesmos enviados pela Marinha, à Suíça, e que também chegaram ao Brasil sem conhecimento da CACEX e da alfândega, sendo portanto, considerados como autêntico contrabando. O serviço secreto da Aeronáutica, por sua vez, já fez um completo levantamento das atividades dos civis e militares envolvidos no negócio e as provas já foram remetidas recentemente ao Presidente da República – conclui a nota afirmando que as irregularidades são tamanhas, que cabe ao Congresso a responsabilidade de nomear comissão de inquérito.

Seguramente, em linhas gerais, esta nota distribuída à imprensa em envelope sem timbre, foi uma tentativa da Aeronáutica, no calor da hora, de pressionar decisão

governamental a seu favor através deste poderoso meio de comunicação de massa, sugerindo implicitamente que as aeronaves compradas pela Marinha deveriam ser transferidas para a sua frota de aviões devido ao fato de ter sido supostamente constatado tal prática de contrabando. Sinais anteriores desta influência jornalística sobre futura decisão governamental, que na verdade partiu de dentro das Forças Armadas, foram verificados explicitamente na seção **Momento Aeronáutico**, como por exemplo, em matéria intitulada, Furo Extra da Semana de 14 de março de 1963: (CORREIO DA MANHÃ, 1963) “...o Presidente da República Enviou um ‘bilhetinho’ ao Ministro da Marinha, exigindo imediata solução no caso dos aviões contrabandeados. Segundo o bilhete presidencial, o Ministro Susano tem dois caminhos: devolver os aviões ao país de origem ou entregá-los à FAB.”

Confrontando dados, efetuando cruzamentos entre fontes primárias variadas e estabelecendo como guias de pesquisa referências bibliográficas de natureza política que tem por objeto ou assunto os militares, deduzem que a seguinte objeção da Marinha pelo **Jornal do Brasil** serve como explicação convincente de muitos de seus atos contestados, (JORNAL DO BRASIL, 11/06/1963):

O Gabinete do Ministro da Marinha (...) considerou ‘absurda e falsa’ a versão de que os aparelhos chegaram ao Brasil como contrabando, e que foram trocados pelo Café do IBC. O Ministro da Aeronáutica Brigadeiro Reinaldo de Carvalho, disse ao Jornal do Brasil que ‘a FAB ignora quem levou o material aos jornais, mas que a Aeronáutica não foi. Quanto as insígnias da FAB, assinalados na ponta da asa do avião que, em vôo rasante, obteve a fotografia da montagem dos aparelhos da Marinha, disse o Ministro da Aeronáutica que pode ser fruto de uma fotomontagem.

Embora sem pronunciar-se oficialmente, altas fontes da Marinha mostravam-se ontem indignadas com as acusações contidas no noticiário (...). 1- A compra não foi ilegal, porque o orçamento da União para o ano de 1963 (Lei 4177, de 11 de dezembro de 1962) está prevista a compra de aviões para a Marinha, no caso material técnico e helicópteros, para levantamento hidrográfico. Se essas aeronaves podem ser adquiridas por fundos orçamentários específicos, isto é, se a Marinha pode possuir aeronaves, pode também adquiri-las também através de fundos não específicos como o FUNDO NAVAL, destinados a seu aparelhamento. 2 - Se a compra foi legal, caem por terra os argumentos de que os aparelhos entraram ilegalmente no país. Os aviões vieram a bordo de um navio de guerra e o sigilo de seu desembarque è atribuído ao fato de não haver nada que justificasse sua divulgação. 3 - Foi a Delegacia do Tesouro, em Nova Iorque quem pagou aos Governos da França e da Suíça – países onde foram adquiridos os aviões – não havendo custeio da transação por sacas de

café do IBC. Os aviões são 14, ao todo, e não 15, conforme o noticiário, tendo custado 276 mil dólares o lote de 8 aparelhos T-28, e 120 mil dólares os 6 do tipo PILATUS. 4 - Tendo o negócio sido feito diretamente pela Delegacia do Tesouro de Nova Iorque, a transação é de Governo para Governo, seus entendimentos. 5 - O navio 'CUSTODIO DE MELLO', não está trazendo os motores dos aviões T-28, porque está no Cais das Ilhas das Cobras, sendo submetidos a reparos. Os motores já estão no Brasil e serão montados nos aviões por pessoal da Marinha e não por técnicos suíços, conforme foi divulgado...

Adotemos, então, tais informações concedidas pela Marinha como o suficiente para a interpretação que apresentamos do processo secreto de compra das aeronaves no exterior, conforme a dinâmica apontada ao longo deste trabalho acerca da autonomia, em tão alto grau, que tinham os Estados Maiores para isso. Mas outros assuntos foram ainda abordados no mesmo artigo, além das polêmicas justificativas em "verdade" apresentadas pela Marinha replicando as acusações efetuadas pela Aeronáutica. Estes mais complicados de serem assimilados ou exauridos, porque mais carregado de críticas e convencimentos políticos:

(JORNAL DO BRASIL, 11/06/1963)

Política (...).

Embora não tenha dúvidas que a partir de elementos da FAB a iniciativa de mandar entregar aos jornais, textos e fatos sobre o caso, a Marinha admiti que exista um sentido político no fato, que seria o de incompatibilizar os Ministros ARAUJO SUSANO e REINALDO DE CARVALHO, amigos desde a juventude, obrigando o Presidente da República a substituí-los no decorrer da reforma ministerial, enfraquecendo a sua posição na área militar. As fontes mais credenciadas da Marinha atribuem a divulgação dos documentos ao Grupo de Oficiais de extrema direita da FAB, que promoveu as fracassadas rebeliões de Aragarças e Jacareacanga e que, no caso, seriam os maiores interessados em colocar por terra dispositivo militar do Sr. João Goulart. Os serviços de inteligência da Marinha dispunham, desde sábado, da informação de que os documentos seriam levados aos jornais para publicação, no domingo, cabendo a uma agência de publicidade encaminhar os envelopes, sem timbre, aos secretários de redação. O vôo rasante do avião da FAB sobre a sede do CIAAN (...) foi observado, mas não levado em conta como coisa séria, porque são comuns e tidos pelo pessoal do CIAAN como provocação e coisa de rotina. A Marinha espera repetição de fatos semelhantes baseada na informação de que existe uma verba secreta de 60 milhões de cruzeiros no Ministério da Aeronáutica para divulgação da tese de que cabe à FAB tripular os aviões do MINAS GERAIS (...).

Repercussão Prejudicial

É pensamento nos altos escalões da Marinha dar a menor divulgação possível aos acontecimentos, para evitar uma repercussão que a impediria de, em agosto próximo, participar com o MINAS GERAIS, equipado com aviões e pilotos próprios, da Operação UNITAS III, manobras de defesa conjunta com diversas Marinhas Sulamericanas e a Marinha dos Estados Unidos (...). Parte considerável do Almirantado, baseada nas verbas orçamentárias da Marinha para compra de aviões, no Decreto presidencial de 21 de janeiro de 1961, criando a Base Aérea de São Pedro da Aldeia e na inexistência de leis proibindo-a de dispor de aviões, considera o episódio das tripulações dos aparelhos do porta-aviões como encerrado, porque, ‘a aviação embarcada é atribuição essencial, natural e legal da Marinha ‘.

Efetivo Naval

Apesar das discussões em torno do assunto, a Marinha montou o seu dispositivo Aeronaval, cujo efetivo é o seguinte: Diretoria Aeronáutica da Marinha criada pela Lei número 1.658 de 1952. O Centro de Instrução de Adestramento Aeronaval criado pelo Decreto número 37. 398 de 1955, Base Aérea de São Pedro da Aldeia criada em cumprimento à Diretoria Presidencial de 21 de janeiro de 1961: Estação de Helicópteros Embarcados (que inclui depósito de material aeronáutico), em apoio a Helicópteros até o terceiro escalão de manutenção e com uma pista de 3000 pés para aviões; o porta aviões MINAS GERAIS, o Núcleo de Comando de Aviação de Fuzileiros da Esquadra e pontos de apoio para aeronaves em Conceição da Barra, Vitória, Angra dos Reis, Santos, Cananéia e Rio Grande (...). As aeronaves da Marinha, tidas pela FAB sob a sigla de ONI (objeto não identificados), operam normalmente desde 1956.

Nota Oficial

A propósito do assunto a Marinha distribuiu, ontem, a seguinte nota oficial:

‘Mais uma vez vê-se a Marinha na condição de vir a esclarecer a opinião pública acerca de assuntos relacionados com a aviação embarcada. A farta e muito suspeita distribuição à imprensa do país de fotografias de instalações navais, acompanhadas de textos mimeografados, para publicação em jornais de domingo último, deixa transparecer claramente a existência de uma ação preconcebida, que visa essencialmente muito mais um clima de agitação e animosidade em fase difícil da vida nacional, do que defender ponto-de-vistas. Nossa imprensa, bem compreendendo total fato, e fiel as tradições, simplesmente não divulgou o material que lhe fôra clandestinamente fornecido, ou o fez de modo que muito atenuou os objetivos inconfessáveis buscados pelos distribuidores da nota. Não existe na legislação nada que impeça a compra de aeronaves pela Marinha afim de atender as suas necessidades legítimas, para o cumprimento de sua missão constitucional. A Lei 1.658 de 04 de agosto de 1952, sancionada pelo (...) Presidente Getúlio Vargas, na verdade atribuiu à Marinha os assuntos relacionados com a Aviação Embarcada; Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, ora funcionando na Base

Aérea de São Pedro da Aldeia, foi criado pelo Decreto número 37. 398 de 27 de maio de 1955, tendo sido o seu Regulamento aprovado pelo Decreto número 37. 558 de 30 de junho de 1955. Além disso, diversas Leis Orçamentárias, em muitos exercícios anteriores e no atual, consignaram e consignam recursos que permitem à Marinha a aquisição de aeronaves. Ao prestar tais esclarecimentos, a que se sente obrigada pelo respeito ao povo brasileiro e às suas tradições, considera a Marinha tal assunto encerrado, uma vez que a manutenção de polêmica só virá conturbar a atmosfera de paz e tranquilidade de que tanto carece a Nação para trabalhar e progredir’.

Começamos a explicação do fragmento supracitado pela sua primeira parte ou manchete. Para isso, abrimos um parêntese. No final do Governo Kubitschek, já articulada a sucessão presidencial, Jânio Quadros apresentava-se como o único candidato capaz de derrotar a coligação entre o PSD e o PTB, que se achava no poder. Apesar de apartidário, Jânio Quadros contava com o apoio da UDN e dos setores militares descontentes com o rumo político assumido pelo governo Kubitschek, inclusive o setor da Aeronáutica que participara da Revolta de Jacareacanga.

Em 25 de novembro de 1959, a renúncia de Jânio como candidato às eleições presidenciais de 1960 e a suspeita de uma conspiração de esquerda que seria liderada por Leonel Brizola geraram outra crise militar — a Revolta de Aragarças. Apesar da anistia concedida por JK aos militares em fevereiro de 1956, o clima de insatisfação e de conspiração contra o Governo continuou, sobretudo na Aeronáutica. A Revolta de Aragarças que eclodiu em 02 de dezembro de 1959, começou a ser articulada em 1957. A nova conspiração teve a participação do ex-líder da Revolta de Jacareacanga, tenente-coronel aviador Haroldo Veloso, e dezenas de outros militares e civis, entre os quais o tenente-coronel João Paulo Moreira Burnier, que foi o seu principal líder. O objetivo era iniciar um movimento revolucionário para afastar do poder o grupo que o controlava, cujos integrantes seriam, segundo os elementos da conspiração, corruptos e comprometidos com o comunismo internacional.

Neste contexto, não com mesmo impulso da Aeronáutica a partir de 1957, mas também não sem menos importância retrospectivamente, a Marinha era representada, principalmente, por oficiais de alto escalão, que percorriam uma trajetória política implicada por domínio onde se exercia ação em correlação. Carlos Pena Boto ilustra bem esta categoria de militares na oposição dos governos Kubitschek, Quadros e Goulart. Este personagem histórico, exímio defensor da criação e desenvolvimento da nova Aviação Naval, na visão do Governo JK, foi um dos maiores causadores de desassossego para a sua administração,

quando a Marinha, de fato, era considerada a sua adversária primordial se comparada às outras duas Armas. Isso pelo menos até a deflagração da Revolta de Aragarças em fins de 1959, revertendo este quadro, colocando a Aeronáutica à frente da Marinha na relação de nomes de instituições militares perturbadoras desta estabilidade governamental.

A Marinha e a Aeronáutica substituía-se alternadamente no topo do rol de Forças Armadas que geravam inquietações ao Governo JK. Categoricamente, setores da Marinha, em primeiro lugar, eram tidos por este Governo como ameaça política mais nociva, passando a começar claramente dividir com a Aeronáutica tal posição a partir da Revolta de Jacareacanga, esta apoiada ainda por oficiais da Marinha de alta patente, assim como o próprio Carlos Pena Boto,³⁶ cujo resultado foi a Revolta de Aragarças, também com o assentimento de militares provenientes da Marinha, tornando-a neste instante, a Aeronáutica, uma instituição militar sugerindo prenúncio de perigo político mais próximo ao chefe do Executivo. Procuremos ainda não misturar as coisas, pois aqui estamos falando de correntes partidárias e ideológicas hostis ao Governo, incluindo em sua constituição, elementos da poderosa sociedade castrense, por seu turno, desdobradas em três instituições orgânicas do Estado, que dentre outras coisas, entram em competição mútua, buscando maior prestígio político uma em relação à outra, transpondo os seus limites, porquanto, influenciando no interior do Estado e no processo político nacional.

Fechamos o parêntese. Então retomemos a explicação da primeira parte do fragmento. O Problema da Aviação Embarcada, neste momento, nada tinha haver com as diferenças partidárias e ideológicas defendidas pelos militares a respeito do Governo de João Goulart, mas certamente interferiram em muito em sua dinâmica. Independente das facções e/ou grupos políticos no seio das Forças Armadas: era unânime entre os oficiais de a Marinha apoderar-se da Aviação Naval, como o assim era para a Aeronáutica dominar o setor, era para o Exército, tornar inferiores as suas respectivas influências políticas, tecnológicas e doutrinárias, mantendo sob o seu total controle esta rivalidade bilateral por intermédio do

³⁶ A vitória de o movimento militar chamado de 11 de novembro garantindo a posse, em 31 de janeiro de 1956, de Juscelino e João Goulart afastou de qualquer função da Marinha este crítico intransigente do novo governo, que acabou cumprindo dez dias de prisão por ter-se solidarizado publicamente com a efêmera rebelião irrompida na base aérea de Jacareacanga, liderada pelo Major Haroldo Veloso e o Capitão José Chaves Lameirão e apoiado por oficiais pertencentes à facção derrotada naquela marcante data. O sucessor de Juscelino na Presidência da República, Jânio Quadros, também foi alvo de críticas por parte de Pena Boto, na época presidente da Cruzada Anticomunista, devido a uma aproximação do Brasil dos países do Terceiro Mundo e do bloco socialista iniciada durante o curto Governo de Quadros (janeiro a agosto de 1961). Com a renúncia de Jânio Quadros em agosto de 1961, o vice-presidente João Goulart assumiu a chefia da nação. Veemente opositor deste novo governo, Pena Boto foi partidário entusiasta do movimento político militar que derrubou o presidente em 31 de março em 1964. Para maiores informações visite a página correspondente ao verbete biográfico de Carlos Pena Boto (LAMARÃO, on-line).

EMFA. Isso tudo, porque eram, sobretudo, os Estados Maiores que estavam conduzindo, sob a proteção de sua elevada autonomia, esta disputa interinstitucional particularizada. Sem dúvida, lograr êxito nesta disputa significaria maior presença na política no seu sentido mais amplo.

Os oficiais da Marinha que concederam às informações publicadas pelo Jornal do Brasil, além do tema principal, Aviação Embarcada, enfatizaram, *em nome da Marinha*, que um grupo da Aeronáutica de extrema direita, responsáveis pelas ditas rebeliões, pretendia com aqueles documentos, sem timbre, arrefecer a autoridade de João Goulart no setor militar, admitindo-se (*na nossa interpretação falsamente*) possível embate político recíproco entre os dois ministros acarretando em suas substituições nos cargos. Ocorre que uma ampla reforma ministerial estava prestes a acontecer (julho de 1963) com o objetivo de recompor a sustentação política do seu Governo visando garantir a implementação das reformas de base e os oficiais da Marinha sabiam muito bem disso. Ora, a dupla intenção desses oficiais, provavelmente nacionalistas remanescentes, era rebater as acusações da FAB acerca da Aviação Embarcada pelo interesse de sua própria instituição militar nesta frente, e por outro lado, culpá-los (especialmente o grupo da Aeronáutica citado) por tal ato escuso e qualificá-los de conspiradores pelo interesse do grupo político ao qual estavam engajados, este também sendo integrado pelos dois ministros lembrados na notícia.

Afinal, Ângelo Nolasco de Almeida (1986, p. 62), que fora ministro da Marinha entre 1961 e 1962, em depoimento concedido ao CPDOC sustentou: “...70% da Marinha não topavam João Goulart, mas fui intimado a assumir o Ministério (...). Não [queria] ser ministro de jeito nenhum (...), eu sabia da situação da Marinha...”. Além disso, Carlos Pena Boto, quiçá o maior defensor da criação do setor aeronáutico da Marinha, apoiara as rebeliões de Jacareacanga e Aragarças em sua íntegra e também sempre esteve na preferencial da oposição dos governos JK, Jânio Quadros e João Goulart. Não temos informações precisas acerca dos militares entrevistados que depuseram em nome da Marinha, mas tudo leva a crer, que foi elaborado por oficiais habilitados a fazê-lo, outrora alinhados com o setor nacionalista das Forças Armadas, que constituíra a base de apoio militar ao Governo JK em 1958, aproveitando o ensejo para adentrarem noutra frente, em rota de colisão, pugnando contra os conspiradores da deposição de João Goulart, pois durante o curto governo de Jânio (de janeiro a agosto de 1961) os militares nacionalistas estiveram afastados de qualquer função relevante, uma vez que, neste período, foram alijados dos centros de decisões.

A situação se inverteu após a renúncia de Quadros (25/08/1961) e a posse de João Goulart (07/09/1961). Nesse governo, por exemplo, Reinaldo de Carvalho citado no artigo em

análise, (DICIONÁRIO HISTÓRICO BIOGRÁFICO BRASILEIRO PÓS 1930, 2001) “...foi ministro da Aeronáutica entre julho de 1962 e junho do ano seguinte, quando o presidente promoveu ampla reforma em seu ministério, substituindo todos os seus titulares.” Quanto ao outro nome mencionado no artigo, “...em julho de 1962, Francisco de Paula Brochado da Rocha, que substituíra Tancredo Neves no cargo de primeiro-ministro, nomeou Suzano para a pasta da Marinha. Suzano ficou à frente do ministério até junho de 1963, já na fase presidencialista do governo de Jango. Durante a sua gestão, apoiou a maioria das medidas nacionalistas do presidente...”.

Tanto Reinaldo de Carvalho quanto Suzano, nos anos JK, perfilharam-se aos militares envolvidos na política ligados à corrente nacionalista. Para Alain Rouquié (1980, pp. 104-108),

...os oficiais nacionalistas, em seus esforços para sustentar Kubitschek e derrotar Juarez [Távora], tiveram que reorientar a sua ação: de nacionalistas passaram a constitucionalistas, legalistas. A corrente nacionalista durante todo o período de governo Kubitschek, se apresentará como defensora da Constituição; seu nacionalismo ficará mais prudente e mais moderado (...). Ser legalista no tempo de Goulart significava, até certo ponto defender o nacionalismo radical. Quando o governo Goulart começa a exigir uma revisão dos quadros constitucionais e a esclarecer seu poder fazendo aprovar as ‘reformas de base’, a defesa da legalidade constitucional é transferida para as mãos dos antigos ‘golpistas’, que traduzem o sentimento majoritário das Forças Armadas.

Percebe-se que os oficiais da Marinha através do artigo dialogavam com dois agrupamentos específicos. O primeiro dizia respeito a todos os aeronautas diretamente envolvidos com a porfia aeronaval independente de suas posições partidárias governamentais. Já o segundo, correspondia à majoritária corrente dos antigos golpistas e à minoritária corrente nacionalista, esta já um tanto que modificada como foi demonstrado por Alain Rouquié com a qual ainda se identificavam em junho de 1963, data da publicação da referido conteúdo.

Antes de passar para a segunda parte do texto, no que se refere ao vôo rasante sobre o CIAAN, localizado na Base Aérea de São Pedro da Aldeia, mencionado no final da primeira manchete, não era interpretado pela Marinha como mera provocação rotineira conforme difundido, mas sim como injúria em todas as acepções do termo: aquelas palavras se traduzem

por uma falsa declaração numa tentativa de “provar” a sua inocência confundindo a opinião pública e o Governo no sentido de se tornar vítima dessa crise. Foi divulgado por jornalistas da **Tribuna da Imprensa** todavia, (TRIBUNA DA IMPRENSA, 13/06/1963):

... Alarmado com as notícias, ontem confirmadas, de que um avião do CAT-NAV da FAB havia sido metralhado pela Marinha quando realizava um vôo rasante, de observação em São Pedro da Aldeia. O Presidente João Goulart determinou ontem às duas Forças, suspendam todas as operações de manobras, a fim de evitar possíveis incidentes, mais graves. A suspensão das operações da Marinha e da FAB foi determinada pelo prazo de 60 dias, tempo em que o Estado Maior das Forças Armadas deverá concluir, em definitivo, os estudos sobre a aviação embarcada.

Vamos à segunda parte da notícia. A proximidade das operações conjuntas, entre Forças Armadas sul-americanas coordenadas pela Marinha norte-americana, denominadas de Operação UNITAS III, agravou em 1963 a crise suscitada pelo porta-aviões Minas Gerais. Foi este um ponto crucial que contribuiu para a solução do problema desta investigação, pois com o advento de tal treinamento militar, a disputa pelo controle do comando das operações no porta-aviões se aproximava de seu limite político, verificado durante o contexto da Operação UNITAS IV em 1964, tornando imprescindível que duras providências fossem tomadas pelo Governo Castelo Branco a partir de determinação oriunda do EMFA. Extraímos de entrevista de Euclides Quandt de Oliveira (2005, p. 68), realizada por equipe de pesquisadores do CPDOC, trecho do diálogo entre a testemunha e os entrevistadores Ana Christina Saraiva Iachan e Ignez Cordeiro de Farias, conforme o nosso ponto de vista comprovativo: “... IF – Tudo isso por causa da crise. Foi um negócio cuja compra ocorreu no Governo JK, no Governo Jânio começou essa crise para decidir quem embarcava, quem comandava, quem não comandava, quem não embarcava, e foi o Castelo quem decidiu isso. EO – Foi ...”. Finalmente, pelas palavras dos jornalistas que publicaram o tema, entende-se que a Marinha arrogava-se ao direito de possuir a sua Aviação Naval por completo, fundamentando-o na legislação, ou seja, no conjunto de leis, em sua interpretação, favorável a esta instituição militar acerca desta matéria em particular, como já foi apresentado em páginas anteriores e, ao mesmo tempo, baseando-o em concepção doutrinária, segundo a sua razão, que o porta-aviões Minas Gerais deveria ser tripulado apenas por marinheiros defrontando-se com a idéia de uma Força Aérea Única, concepção já mundialmente ultrapassada conforme levantamento de

dados efetuado mediante este estudo. Carlos Pena Boto (1960) publicou artigo no **Diário de Notícias** intitulado *Força Aérea e Aviação Embarcada: A Luta pelo Controle*, no qual indaga – como especializar os oficiais em Aviação Naval ?

... Já êles sabem voar, o que aprenderam ainda quando aspirantes de Marinha, no currículo normal da Escola Naval. Agora precisam se adestrar na utilização naval dos aviões, devem se familiarizar com as tarefas aéronavais e com a técnica necessária à sua realização adequada e eficiente. Essa realização exige <naval touch> que é um misto de mentalidade naval, de técnica naval, e da possibilidade de manejar com aviões caracteristicamente navais, projetados, construídos e armados para finalidades navais.

Passemos para terceira manchete da notícia. Em relação ao efetivo naval, as informações estão todas corretas. Exceto a de que a Marinha vinha operando aeronaves desde 1956, uma vez que os primeiros helicópteros de sua propriedade foram entregues entre os anos de 1957 e 1958. Precisamente, vinha-se negociando a compra das aeronaves entregues desde 1956. Neste período, portanto, ainda não havia surgido o problema mencionado, qualificado pela Aeronáutica de Objetos Não Identificados (ONI), por sua vez compreensíveis a partir da segunda metade de 1962 nas imediações do Aeroporto Internacional do Galeão. Porém, tais informações denotam incoerência legislativa, esta formada em decorrência principalmente da liberdade de que se dispunham as Forças Armadas para se administrar segundo a suas “próprias leis”, por extensão, também resultado do desinteresse civil pelas questões político-militares. Ou seja, faz-se ver uma incompatibilidade legal gerada pelo contexto do conjunto dos poderes políticos da nação, que atribuía e consentia à Aeronáutica, a exclusividade da posse de aeronaves e operação, bem assim, simultaneamente à Marinha, a criação de uma Aviação Naval paralela.

Volvemos para a derradeira parte da notícia, esta sendo nota oficial entregue à imprensa em nome da Marinha por aqueles oficiais, enfatizando que a sua instituição estava agindo totalmente dentro da lei e que, desta maneira, não havia motivos para prolongar o debate. Agora a situação se invertera, a Marinha é quem tinha maior interesse em não levar estas questões para os jornais – adulando a imprensa em geral, responsável em grande medida, pela formação da opinião pública – como se comportou a FAB durante os anos da Segunda Guerra, quando detinha por completo a hegemonia do setor aeronáutico no país

adotando uma postura indiferente juntamente com o Exército diante das reclamações dos marinheiros. Mas, ocorre que esta crise aumentara tanto assim que qualquer novidade a respeito do assunto seria publicada como o furo da semana, ao passo que o Exército, estava diligenciando para equilibrar e conservar ambos os poderes políticos em plano inferior ao seu maximizado efeito de influir pela superfície, mormente com a aproximação do Golpe de 1964. Encerramos, finalmente, a análise das informações divulgadas pelo **Jornal do Brasil** em 11/06/1963.

A referida nota oficial distribuída pela Marinha ao **Jornal do Brasil**, possivelmente por oficiais vinculados à Diretoria de Aeronáutica, ou, talvez, a outro órgão competente, foi confirmada pelo Ministro da Marinha por inteiro. Dentro de poucos dias após a reportagem exibida pelo **Jornal do Brasil**, segundo equipe de jornalistas do **Diário de Notícias**: (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, junho de 1963) “...é a seguinte a nota do Ministro da Marinha: ‘mais uma vez vê-se a Marinha na contingência de vir esclarecer a opinião pública acerca de assuntos relacionados com a aviação embarcada’ (...). Observadores militares acreditam que qualquer que seja a solução pelo Estado-Maior, sobrevirá uma grave crise militar.”

Segue-se daí, que a Marinha em último caso, temia a transferência de todas as suas aeronaves para a Aeronáutica, como ocorrera em 1941, data assinalada pela perda de sua aviação – não podemos descartar essa hipótese. Passou a adotar, então, discurso defendendo a idéia de que não apenas ela merecia aviação própria, mas também o Exército, afinal as Marinhas e Exércitos das grandes potências mundiais, já há algum tempo, possuíam aviação como parte inerente de seus organismos conforme a evolução dos conceitos doutrinários estimulados pelas experiências das campanhas militares desenvolvidas no contexto da Guerra Fria. Mais precisamente, com argúcia e circunspeção pretendia a Marinha, através da imprensa, obter resultados políticos favoráveis, persuadindo sobre a relevância de o Exército igualmente adquirir aviação orgânica para si, numa tentativa de conquistar o seu apoio dividindo interesses comuns em detrimento da FAB, mesmo sabendo da improbabilidade que o EB o fizesse em momento tão sensível como este, dada às conjunturas dos fatos em torno da questão, além de desfavorável quadro político para isso, e de uma doutrina essencialmente terrestre assentada por ele ao longo dos anos. Sem dúvida, a prioridade do Exército, era simplesmente distribuir poderes entre as duas instituições, conservando-se com maior influência política e física numa comparação recíproca entre as três Armas, privilegiando a doutrina de emprego terrestre em prejuízo da Aeronáutica e da Marinha: sustentáculo de sua liderança. Leia-se Oliveiros Ferreira (1988, p. 299):

A solução da crise da Aviação Embarcada, exatamente no Governo Castelo Branco, demonstrou, no entanto, que a doutrina era nova no tocante à maneira de formular a manobra do Exército na hipótese de guerra tradicional. No demais, nada inovava, pois não era capaz de compreender as funções dissuasivas das outras armas.

Retomando o assunto, desta vez não havia sentido o EB encabeçar uma campanha em prol da sustentação de uma Força Aérea Única, uma vez que, na forma de um fenômeno mundial, impulsionado pelo avanço tecnológico na área militar, assim como ocorreu na época da erupção do Ministério do Ar a partir de 1919 na Europa, quando estava em voga a criação da referida Arma face à descoberta do avião, o advento do porta-aviões, somado ao emprego da Aviação Naval pelas Marinhas mais bem equipadas do mundo como parte orgânica de suas esquadras, justificava e legitimava as intenções da MB, da mesma maneira, os Exércitos incorporaram aviação própria demonstrando a sua importância no decorrer das Guerras da Coréia e do Vietnã, campanhas marcadas por ostensiva utilização dos helicópteros de combate pela Marinha dos Estados Unidos, o que esclarece o ensaio da Marinha em se aliar ao Exército por uma causa comum, não obstante na contramão dos princípios doutrinários por ele mesmo construídos. Veja passagem da reportagem publicada pelo **Correio da Manhã** na seção Momento Aeronáutico intitulado Furo da Semana, periódico de quando em quando com visão estreita, intolerante e intransigente em defesa da Aeronáutica, (CORREIO DA MANHÃ, 25/08/1963):

Foi o artigo (quilométrico) assinado pelo conhecido Almirante PENA BOTO, com o título 'MARINHA e EXÉRCITO devem ter aviação própria'. A Marinha deve tomar rápida providência, pois o Almirante PENA BOTO pode atrapalhar, definitivamente, os planos navais de obtenção de sua Força Aérea. Dessa forma, foi positivada a jogada atual, isto é, manobrar para colocar o EXÉRCITO, contra a FAB. Obrigado Almirante. Outro (terceiro e último) foi a (desfavorável) da notícia, velho furo.

Partilhamos da mesma interpretação deste trabalho jornalístico político de que a Marinha tentou se coligar ao Exército contra a FAB acerca do embate político em curso. Manobra em vão, pois a doutrina de emprego, mesmo com as mudanças posteriores constatadas com o Governo Castelo Branco, não foi alterada em sua essência, garantindo ao

Exército poder soberano dentro desta história de rivalidades entre Forças Armadas. Porém, não menos frutuosa, porque a Marinha, corroborando o seu discurso com exemplos históricos continentais, ficaria o Exército, mediante o EMFA e de sua política dominante, sem motivos para apoiar um desposseamento de todas as suas aeronaves. Agora, distintamente de outro tempo, o cenário internacional, associado às certas novidades tecnológicas no ramo – fatores juntos movedores de mudanças administrativo/operacionais no Brasil – era favorável à Marinha, o que certamente contribuiu para amenizar as suas perdas.

Segue-se para apreciação, publicação exibida pelo **Correio da Manhã** de setembro de 1963, (CORREIO DA MANHÃ, 01/09/1963):

...A Marinha brasileira, apesar de possuir 5 helicópteros embarcados no Minas Gerais, atualmente, ainda não possui capacidade para, usando o Poder Aéreo, localizar e afundar submarinos, pois as suas aeronaves não estão com indispensável equipamento eletrônico. Dessa forma, os helicópteros estarão presentes a UNITAS somente para ambientação, sem qualquer valor estratégico e tático (...). Aliás, sobre o poder aéreo na UNITAS, podemos informar que estará completamente ausente, enquanto a operação estiver se desenvolvendo na área brasileira; vez que os aviões estrangeiros foram mesmos impedidos de utilizarem as bases terrestres do Brasil (controladas pela FAB). Com isso é evidente, a operação ficará sobremaneira prejudicada.

Ora, os norte-americanos, promotores da Operação UNITAS, sabiam muito bem da situação tecnológica das aeronaves da Marinha assim como de todo o material bélico e efetivo militar brasileiro. Ocorre que por uma crise maior, abrangendo a sociedade castrense e a máquina do Estado, gerada há mais de um século, como já foi explicado pelas palavras de Oliveiros Ferreira, neste instante, como ramificação de um mapa de pequenas crises que se desdobraram internamente, em setembro de 1963, três meses após a proibição determinada por Jango de 60 dias de a Marinha voar asa fixa, tal interdição ainda continuava vigorando sem sinal de revogação. Para os marinheiros, trazendo prejuízos de várias ordens para a organização, acima de tudo no que tocava ao seu setor aeronáutico vinculado ao porta-aviões Minas Gerais, este também escalado para participar das manobras conjuntas entre Forças Armadas latino-americanas com a Marinha norte-americana chamada de Operação UNITAS IV. Assim, para o aviador Pedro Lynch (2003, p. 105):

...em São Pedro, um grupo de jovens Capitães-Tenentes e alguns poucos Capitães-de-Coverta, Aviadores Navais, inconformados com a suspensão dos vôos e com a falta de autoridade do Governo na questão da Aviação Naval, movidos por puro idealismo, começaram a conspirar contra o Governo de João Goulart. Logo este grupo de Aviadores passou a receber, por intermédio do autor, o apoio e a solidariedade [de alguns] Almirantes (...) sem comissão por serem contrários ao Governo João Goulart (...). Além destes Almirantes, outras ligações foram estabelecidas (...). Em vista da manutenção da ordem do Presidente João Goulart suspendendo os vôos, este grupo de Aviadores Navais resolveu desafiar a ordem de não voar da forma mais contundente: voando!

Fato este que inflamou ainda mais a crise e que despertou outro assunto correlato entre os atores políticos envolvidos diretamente com a discussão, que, diga-se de passagem, a questão de os aviões adquiridos pela Marinha serem tecnologicamente inferiores aos TRACKERS da FAB. O que veio a propósito para o Exército facilitando a configuração da nova segmentação que seria fixada em decorrência de todos esses acontecimentos, consubstanciando-se, em asas fixas para a FAB, e asas rotativas para a Marinha. Entretanto, o feito notável pelo grupo de aviadores que desafiou a ordem presidencial de não voar ficou conhecido como a Revoadada. Organizado por um grupo da Aviação Naval da Marinha em meio aos últimos acontecimentos, a Revoadada, consistiu basicamente em uma recepção desagradável ao, então, Ministro Silvio Mota, quando, em visita anunciada antecipadamente a São Pedro da Aldeia, foi surpreendido por uma suntuosa exibição aeronáutica planejada indisciplinadamente por jovens aviadores em sua maioria capitães-tenentes já reivindicando prenúncio da perda da asa fixa pela Marinha. O mesmo autor da citação acima participou do movimento em protesto à suspensão dos vôos. Observemos o seu comentário (LYNCH, 2003, p. 107-108):

... Sabíamos que ao pousar poderíamos ser presos e isto nos animava e em função da quantidade de oficiais que iriam participar, e pela grande repercussão que o fato teria na imprensa, no Congresso e na sociedade (...). O Ministro e sua comitiva jamais poderiam prever, ao receberem a continência daquela garbosa formatura, que, minutos depois, aqueles mesmos Oficiais de Marinha, Aviadores Navais e alunos do CAAVO estariam se rebelando publicamente contra a ordem expressa dada pelo Presidente da República e implementada pelo Ministro da Marinha, proibindo o vôo dos aviões da Marinha! (...). O Ministro teve a desconfortável surpresa de ver pela janela o

taxiamento de um avião, depois outro, depois outro e assim por diante até passarem todas as aeronaves baseadas em São Pedro. Eram os aviões proibidos de voar pela ordem Presidencial e os helicópteros que, embora não estivessem proibidos de voar, resolveram aderir àquela demonstração, em um ato de coesão e solidariedade aos pilotos de Asa Fixa...

As reuniões que versaram sobre o conjunto de programas e planos para a realização da Revoada, foram levadas a efeito nas salas do CIAAN e nas residências de alguns integrantes do movimento. A suposta dificuldade inicial era se chegar a um consenso entre três grupos de liderança da Aviação Naval: Grupo da Avenida Brasil ou HU-1 (liderado pelo então Capitão de Fragata Amaral), Grupo de Asa Fixa cursada na Marinha dos Estados Unidos (liderado pelo Capitão de Fragata Mallet Soares) e o Grupo da Base Aérea de São Pedro da Aldeia ou Grupo da Macega (liderado pelo Capitão de Corveta Lamego). A dificuldade inscrita foi imediatamente superada, porque era segundo Pedro Lynch e João Maurício Tenório Wanderley, excepcionais o sentimento oblativo distribuídos por todos do setor e, logo, de outros pontos diversos da instituição pela Aviação Naval em nome da Marinha do Brasil, (WANDERLEY, 1988, p. 40-41):

Depois de muita espera (...) faríamos uma revoada, dando uma demonstração de nossa proficiência, de nossa unidade e de nossa insatisfação com a parada dos vôos (...). Foi um movimento dos oficiais modernos – a maioria capitães-tenentes. Os nossos Comandantes não foram envolvidos, pois, se eles aderissem, passariam a ser automaticamente, perante as autoridades, os responsáveis pelo movimento (...). Apesar disso, alguns oficiais superiores, sabendo de nossas intenções, aderiram e lutaram conosco com a experiência de mais velhos e o entusiasmo de tenentes (...). Os aviadores navais voavam (...) pela Aviação Naval, mas voavam primordialmente pela nossa Marinha, pelo direito de a Marinha ter asas, afirmar-se e aperfeiçoar-se como Força Armada. (...) Após o vôo (...) procuramos o ministro e propusemos uma mostra de coesão da Marinha em torno da Aviação Naval. Seria uma demonstração, para as autoridades políticas, de que a Marinha estava unida em torno de sua aviação e lutaria por ela. Tal se daria através de uma reunião no Clube Naval. O ministro concordou. Organizamos a assembléia (...). Esta coesão parecia impossível na época, pois a Marinha estava politicamente muito dividida. A própria eleição recente no Clube Naval deixara seqüelas que redundaram na decisão de alguns importantes e prestigiosos almirantes de não mais o frequentarem. Como acontece nestes períodos, haviam muitas incompreensões e

ressentimentos (...). E a emoção sobrepujava a razão no julgamento de fatos e personagens (...). Na noite do evento, entretanto, tudo havia mudado. Quando subi na plataforma, para falar, como representante dos oficiais mais modernos (...) o Clube Naval estava superlotado e, nas primeiras filas do auditório, estavam todos os Almirantes. Independente de facções políticas, ideologias, ressentimentos, mágoas e incompreensões, lá estavam eles – nossos chefes – unidos e irmanados pelo ideal maior de defender a Marinha (...). A revoada nos fez voltar a voar. Mas a Revolução de 1964, em nome de coesão das Forças Armadas, adotando uma solução política, singular, esdrúxula e casuística, nos tirou a asa fixa.

Tenório, no final da citação, confirma o que é elementar, o fato de o Exército entre os militares ter encabeçado a Revolução de 64, mas a novidade que se auferi da transcrição é que tomou a decisão de tirar a asa fixa da Marinha para contentar a FAB simultaneamente deixando a Marinha sem reação entregando-lhe os helicópteros que a Força Aérea havia conquistado para operarem no setor aeronaval de conformidade com propósitos políticos de administrar a nação com a *necessária* atuação conjunta das três Armas. Aquele ato de indisciplina e provocação de voar culminou em conciliação no Clube Naval, inclusive, com a aquiescência e presença do Ministro Silvio Mota, durante conferência aberta para todos os oficiais da fundação, especialmente para debater os interesses políticos, doutrinários, estratégicos e tecnológicos da Marinha no contexto político nacional vigente à época, ressaltando, especificamente, a existência imprescindível da Aviação Naval para que tais propósitos fossem plenamente alcançados. Sumariando: a crise da Aviação Embarcada foi fator chave para os militares assumirem o poder porque sem a sua provisória solução não se chegaria a lugar nenhum a elite intelectual do Exército, que planejara um Golpe militar logicamente dependente de uma definida coesão interna entre as Forças Armadas.

A Revoada teve repercussões favoráveis no sentido de o Governo revogar a proibição de a Marinha conduzir as suas asas fixas, porém não instantâneas, pois o início das operações aeronavais durante a UNITAS IV, em águas nacionais, foram marcadas pela ausência de aeronaves brasileiras embarcadas no porta-aviões Minas Gerais aumentando a intensidade das discórdias em progresso. Foi divulgado pelo jornal O Globo no final de 1963 em reportagem intitulada *Pilotos Navais Brasileiros em Aviões Argentinos Farão UNITAS no Nael Minas Gerais*, (O GLOBO, 11/09/63):

Pilotados por Oficiais da Marinha Brasileira, 7 aviões Argentinos pousarão hoje no porta-aviões ‘MINAS GERAIS’, enquanto igual número de helicópteros brasileiros, pilotados por oficiais Argentinos, descerão no convés do porta-aviões ‘INDEPENDENCIA’. Será esta a primeira vez que o porta-aviões ‘MINAS GERAIS’ participará de uma manobra aeronaval conduzindo aviões, desde a sua incorporação à Marinha Brasileira. A troca de aeronaves, em alto-mar será feita na altura da costa de Santos, na OPERAÇÃO UNITAS IV (...). Para realizar a ‘OPERAÇÃO E POUSO’, embarcaram ontem no porta-aviões Argentino (...) Aviadores Navais Brasileiros (...), todos pilotos...

A notícia sobre o pouso de aviões argentinos, pilotados por aviadores navais brasileiros, no convés de vôo do navio Minas Gerais, produziu o efeito esperado: insatisfação geral entre os oficiais da FAB, que viram na operação uma quebra na dignidade da Aeronáutica. Em nota não oficial, distribuída na véspera de sua publicação pelo **O GLOBO**, o Ministério da Aeronáutica, declarou (O GLOBO, 12/09/1963):

... não se compreende que a Marinha brasileira venha impedindo, por todas as formas, a operação do 1º Grupo de Aviação Embarcada, da FAB, com seus aviões anti-submarinos, de bordo de seu navio-aeródromo, e ao mesmo tempo, convide e controle que aviões amigos, porém estrangeiros, utilizem-se do MINAS GERAIS (...). ‘ Se do acontecimento não houver quebra da soberania nacional – prossegue a nota, – há de haver quebra de nossa dignidade. Não se concebe que a Marinha para defender seus pontos de vista, exponha a Nação ao conceito internacional. Isso sem contar que o Presidente da República, Comandante-Chefe das Forças Armadas, determinou ao EMFA, recentemente, estudo da questão, o que está sendo feito. Lembramos a Marinha de Tamandaré, de tão nobres tradições, que não se deslustre com fatos dessa natureza’.

Tornando claro o sentido desta lembrança sobre Tamandaré, a Aeronáutica estava se referindo ao antigo Forte da Laje que passou a denominar-se Forte Tamandaré pelo Decreto número 34. 152 de 12 de outubro de 1953, uma homenagem do Exército à Marinha de Guerra, localizado na Baía da Guanabara. Guarnecido pelas tropas de Henrique Lott em 1955, deste Forte, o navio mais poderoso da Marinha, coincidentemente, de mesmo nome – *Tamandaré* – foi alvejado pela bateria do Exército que o ocupava durante o movimento militar de 11 de novembro pela manhã, que garantiu a posse da presidência, a Juscelino Kubitscheck e João

Goulart, no início de 1956, após tentativa frustrada dos tripulantes mais ilustres do navio, Carlos Luz e Carlos Pena Boto, de começarem um golpe militar tendo em vista o impedimento de que seus adversários políticos se apoderassem do poder. Essa foi uma ameaça da Aeronáutica desferida contra a Marinha, colocando sob a mira de seus equipamentos bélicos, os helicópteros do HU-1 que partiam daquela localização, na Avenida Brasil, à baixa altura, sobrevoando a Baía da Guanabara, onde se localizava o Forte Tamandaré e o Aeroporto Santos Dumont, alegando, não serem eles, identificados pelo seu Sistema DAC, responsável não só pelo controle do tráfego aéreo do país, mas ainda pela sua defesa aérea. A rigor, esta era uma recordação do lugar que fora palco de ataque ao navio Tamandaré pelo Exército, hoje não obstante, tal embarcação consiste em alvo imaginário revertido ou transfigurado pela Aeronáutica, através do emprego de uma linguagem figura, nas aeronaves da Marinha que circulam na região. Entendemos, portanto, que essa era uma advertência de provável retaliação por parte da Aeronáutica comprometendo até mesmo o Exército, porque trouxe à memória o exemplo do caso Tamandaré, no qual foi protagonista, sobressaindo o seu poder de fogo em menoscabo da Marinha.³⁷

O Jornal (O JORNAL, 18/10/1963) publicou matéria com o título, *FAB Recusa-se Sempre a Cumprir Ordens do EMFA: Marinha Repta,*

O Chefe de Serviços de Relações Públicas da Marinha, comandante BORBA, disse, ontem, à reportagem do O JORNAL, que os helicópteros da Armada voam fora do comando das torres de controles de tráfego aéreo ‘apenas porque há 2 anos a Aeronáutica vem se recusando a cumprir uma decisão tomada nesse sentido pelo Estado Maior das Forças Armadas.’ Esclareceu o Comandante BORBA que em julho de 1961, o EMFA determinou à FAB que reconhecesse os helicópteros da Marinha e que os mesmos tivessem apoio das torres de controles para os seus planos de vôo, no entanto, apesar daqueles aparelhos estarem dotados de equipamentos de fonia necessários, as torres de controle sempre se recusaram a responder os chamados de seus pilotos, uma vez que a FAB teima em classificar os helicópteros navais em ‘OBJETOS DESCONHECIDOS’ (...). Em consequência disso – prosseguiu o Comandante BORBA – os helicópteros da Marinha deixaram, por ser inútil, de tentar contatos com as torres para apoio para os seus planos de vôo. E, para garantir a segurança de tráfego que lhes tem sido negada, nas zonas de frequência aéreas,

³⁷ O fato de Eduardo Gomes, personagem igualmente notável da Aeronáutica, estar a bordo do cruzador Tamandaré, não altera em nada a nossa suposição. Afinal, em linguagem figurada eram apenas os vetores militares, os respectivos nomes das instituições e a região marcada por uma derrota de uma parte dos quadros da Marinha (Baía da Guanabara), que foram invocados como exemplo insinuando prenúncio de atenção e de perigo.

como a Guanabara, voam sempre a alturas mínimas e nas áreas sobre o mar que se situam fora das faixas de aproximação de aviões. Ontem houve um tráfego um pouco mais intenso dos helicópteros da Marinha, para atender aos navios da OPERAÇÃO UNITAS que zarparam para o sul. No entanto, esse tráfego foi feito com toda a cautela e não acredito que tenha, de qualquer modo, ameaçado a segurança dos aviões comerciais, que demandavam ou saíam do Santos Dumont. Os pilotos da Marinha são oficiais e homens responsáveis que não arriscariam a vida de terceiros, o que, em última análise, representaria um risco também para as suas próprias vidas. Disse o Comandante BORBA, que há sobre o momento é a teimosia da FAB em negar-se a cumprir a determinação do EMFA, mantendo-se inalterável na sua atitude de denominar os helicópteros da Marinha de ‘objetos desconhecidos’, quando sabe tratar-se de aparelhos modernos e perfeitamente equipados para manter contatos normais com as torres de controle de vôo...

Esta reportagem comprova afirmação que fizemos em páginas anteriores: tanto a Marinha quanto a Aeronáutica estavam interessadas em aumentar a sua autonomia uma em relação à outra. Depender de serviços de outrem significava estar subordinado, sob o domínio, autoridade, influência ou arbítrio do seu rival, o que certamente diminuiria a liberdade de ação entre ambas as partes. A independência era prioridade para a Marinha, por exemplo, na questão do controle de suas aeronaves, assim como o era para a FAB, na questão das manobras que seriam realizadas no convés de vôo do porta-aviões Minas Gerais conforme a perspectiva do seu comando e vice-versa. Nesse sentido, vimos assistindo pela imprensa as duas instituições permutando acusações em benefício próprio, cada qual buscando delimitar o seu espaço político por meio de conquistas materiais e decisões governamentais.

Concretizando a “verdade” de nossa afirmação acerca do sublime ponto de discórdia entre as duas instituições militares veja nota disseminada pelo **Correio da Manhã** (CORREIO DA MANHÃ, 24/12/1963):

Os Brigadeiros AFONSO COSTA, Comandante do CAT-NAV, NELSON BAENA DE MIRANDA, do Estado Maior da Aeronáutica, foram de ‘CARA LIMPA’ e com boa disposição para discutir, na formosa reunião do Clube Naval na qual, os Aviadores da Marinha resolveram demonstrar publicamente (por meio de palavras), que são tão bons no mar como no ar. Os dois Brigadeiros que são sócios do Clube Naval, e ao mesmo tempo, altamente relacionados com o problema, foram devidamente conversados por oficiais da Marinha, para desistirem da idéia de assistir a inflamada reunião. Na

oportunidade, a Marinha explicou à FAB que na reunião poderiam ser ditas coisas que, além de ofender os próprios oficiais, seriam bem chocantes para os pontos de vista da Força Aérea e que por esta razão era melhor não insistir (...). A reunião de rebatida do Clube da Aeronáutica não chegou a nascer, pois os oficiais da FAB não se harmonizaram politicamente. Novos 'raunds' da briga FAB X MARINHA brevemente nesta coluna, sempre em primeira mão...

Prosseguindo com os fatos concernentes à rivalidade entre as duas Forças Armadas, excedendo o preciso, como se verifica pela notícia abaixo, (CORREIO DA MANHÃ, 31/12/1963):

...No dia 20 do corrente às 14 horas e 30 minutos na periferia de Cabo Frio, dois (2) aviões T-6 da 2º ELO (amarelinhos) voavam em grupo realizando as rotinas normais de treinamento, quando foram interceptados em pleno vôo, por uma aeronave, com perigo eminente de colisão. Parecendo um irresponsável, o piloto da estranha aeronave aproveitando a sua maior velocidade e a surpresa causada por sua presença, já que não podia estar voando naquela área, e por várias e seguidas vezes 'cortou' a frente da Esquadrilha fabiana, em autênticas 'fechadas'. Finalmente foi identificado como sendo um avião de fabricação Suíça, PILATUS PORTER de treinamento militar. No seu leme vertical estava pintada a faixa verde-amarela e, nas asas, uma estrela em cujo centro estava desenhada uma âncora, dessa forma, a única dedução correta para essa aeronave até então desconhecida nos céus do nosso país é de que pertence ao grupo daqueles que foram recentemente contrabandeados pela Marinha (...). Seja como for, esses atritos são por demais perigosos para serem ignorados pelo Governo que não tem – a esta altura – mais condição para contorná-los, urge uma imediata providência, antes que seja tarde, em benefício da paz entre irmãos e da segurança de vôo.

Abrangendo as influências doutrinárias externas, precisamente a norte-americana, o seguinte artigo (CORREIO DA MANHÃ, 05/01/1964) revela preocupação por parte dos que advogavam pela FAB e pela manutenção de uma Força Aérea Única sobre possível apoio internacional prestado à Marinha do Brasil no sentido de afirmar a existência de sua Aviação Naval orgânica.

...Brevemente oficiais da Marinha dos Estados Unidos, atualmente servindo na Embaixada Americana, no Rio, vão ser denunciados e será pedido o afastamento do país, como 'personas non gratas'. Ao assunto, será dado um motivo político como justificativa, porém na realidade, o fato liga-se às atividades da tese agasalhada pelas Armadas que devem possuir a sua aviação própria, com a qual, aliás, não estamos de acordo. Condenamos, também, a exploração política que se fará sobre o caso.

Como advertimos em páginas passadas, os Estados Unidos, sempre foram desprovidos de um Ministério da Aeronáutica, e nunca uma Força Aérea Única foi sua prioridade estratégica, embora essa idéia tenha insurgido no interior de suas Forças Armadas influenciando muitos oficiais como, por exemplo, o famoso Billy Mitchell desde a época de Giulio Douhet. Aqui no Brasil, o Brigadeiro Murillo Santos, na reserva desde 1993, que sempre foi defensor de uma Força Aérea Única, em artigo escrito homenageando os 50 anos da USAF, exprime com inteligibilidade, a passagem de uma influência doutrinária francesa para um prestígio norte-americano a partir da Segunda Guerra Mundial, quando o Brasil alinou-se aos Estados Unidos da América, aproximação política marcada pela criação da Comissão Mista Brasil/Estados Unidos, que trabalhou no aprimoramento de medidas comuns de defesa, sendo os acordos de janeiro e abril de 1941 assinados pelos dois países, causa representativa dessa mudança, respectivamente, prevendo a instalação no Rio de Janeiro de duas missões militares norte-americanas (Exército e Aviação) e concedendo facilidades para a Marinha norte-americana em operações na costa brasileira terminando, portanto, na utilização das bases navais e aéreas no Nordeste pelos Estados Unidos. Segundo Murillo Santos (1997, p. 30-33):

Os anos se passam, e sobre a marcante influencia francesa, chega-se às portas da 2^o Guerra Mundial. O final da década de 30 e os primórdios dos anos 40 nos levam a nós brasileiros a perceber a influência futura, e já presente, do emprego militar do avião e a identificação no nosso idioma do forte Air Power, bem traduzido como PODER AÉREO. Antecipando-nos à visão dos que bem o empregaram na 2^o Guerra e buscamos centralizá-lo – em conceitos e idéias – sob um só guarda-chuva, em um só Ministério, em uma só Secretaria de Estado, o Ministério da Aeronáutica, englobando a Aviação do Exército, Naval, Civil, aeroportos, comunicações aéreas, tráfego aéreo e, futuramente, até mesmo a indústria aeronáutica. Criou-se então em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica

e as Forças Aéreas sob um comando unificado. Excelente solução que se faria importante no transcorrer da 2^o Guerra Mundial e nos anos que se seguiriam. Mas foi justamente a partir daí que a Força Aérea Brasileira abandonou a influência francesa e passou a absorver, celeremente, o pensamento intelectual do emprego dos meios aéreos dos Estados Unidos – *Army Air Corps*, posteriormente *Army Air Forces* e *Naval Aviation* (...). Falar destas iniciativas e da preponderante influência norte-americana em nossos conceitos enche-nos de orgulho, ao verificar que, dois anos após o término da 2^o Guerra Mundial, puderam os Estados Unidos entender a importância de um poder aéreo unificado, criando a USAF, sem que pudesse ou devesse extinguir os empregos táticos de forças aéreas militares, da aviação naval, da aviação dos fuzileiros, da guarda costeira etc., modelo que adequar-se às exigências daquele país. Nossas exigências e necessidades, entretanto, eram outras.

Dada a influência européia do surgimento do Ministério da Aeronáutica no Brasil seguida das posteriores repercussões políticas internas no setor, acrescidas especialmente à independência de atuação dos Estados-Maiores neste campo, afirmou-se na FAB visão unânime sobre o assunto, tal qual este comentário, se manifesta, naturalmente, de origem conservadora em defesa de uma Força Aérea Única. Este artigo publicado por Murillo Santos revela que se temia um eventual alinhamento político entre o Governo norte-americano e o brasileiro por meio da fortíssima Marinha norte-americana em apoio à MB no que se referia ao Problema da Aviação Embarcada pesando as devidas preferências doutrinárias e ilustrações históricas estrangeiras rigidamente militares. Recordamos que as frotas de aviões e helicópteros da Marinha dos Estados Unidos sempre foram orgânicas do exército naval devido à precursora postura diferenciada estadunidense adotada frente à erupção do Ministério do Ar no mundo, notadamente a partir do período entre - guerras. Grandes vencedores da Segunda Guerra Mundial, dentre as principais potências beligerantes, a única a lograr habilíssimo êxito, sem nunca ter sequer tido em seus quadros militares uma formação singular do poder aéreo, foram, sem dúvida, os Estados Unidos da América. Além do peso da tradição doutrinária dos Estados Unidos, fator mais próximo, real e imediato, que igualmente explica a fobia por parte do pessoal da FAB, no clímax da crise com a Marinha, de os norte-americanos intercederem por esta última preconizando por uma unificação dos meios aéreos mediante a fusão das aeronaves já adquiridas no seguimento pelas duas instituições relacionadas, sem dúvida foi a chegada no país de um navio aeródromo adquirido pela MB para operar no Atlântico Sul no contexto da Guerra Fria atendendo as exigências operacionais

do país hegemônico.³⁸ Mas isso não ocorreria – de acordo com interpretação que não deve ser desprezada – porque os Estados Unidos, não tinham o mínimo interesse em tentar apresentar solução para uma equação sintomática como aquela, que não lhe renderia dividendos extras, pelo simples fato daquele problema particular doutrinário e político retardatário verificado no Brasil não ser da sua conta não alterando em nada na sua política externa, *pelo menos comprovadamente*.³⁹ Pouco importava para os norte-americanos quem fosse assumir o comando das operações aeronavais no porta-aviões Minas Gerais, se a Aeronáutica, ou, se a Marinha. Ora, os melhores aviões para operarem no navio aeródromo foram entregues à própria Aeronáutica pelo Acordo de Noronha, em função da política interna de uma estratégia que deu certo desempenhado por esta organização militar na década de 50, por sua vez, analogamente, em consonância com as diretrizes políticas recomendadas pelo país superior da América do Norte aos países mais fracos do Sul valorizando movimentações militares anti-submarinas fazendo-se jus ao equipamento de recente fabricação fornecido para as três Armas facilitando operativamente o emprego dos aviões pela Força Aérea historicamente mais experiente que tinha posto à prova a Aviação de Patrulha verificada no decorrer da Segunda Guerra Mundial no Nordeste brasileiro, graças ao treinamento e provimento de equipamentos bélicos disponibilizado pelos norte-americanos por intermédio de unidade móvel da *Marinha norte-americana* denominada United States Brazil Air Training Unit (USBATU).

Mas apresentamos além do mais um novo enfoque ou visão acerca do tema, para nós, mais plausível, provável e fácil também de compreender, que incide sobre a suposição de os Estados Unidos terem interesse em apoiar o Exército Brasileiro na deposição do Governo Goulart ante a crise da Aviação Embarcada, através da qual, se poderia irromper um esfacelamento intestino generalizado nas organizações militares levando ao caos público – assinalando em últimas conseqüências até mesmo o fim do Estado constituído; ou, a mais provável simples derrota política do Exército para a oposição, não tão simples assim, porque,

³⁸ Segundo atesta documento não datado, no entanto produzido no calor da hora: (MINISTÉRIO DA MARINHA, 196-, p. 15), “No que diz respeito à Aviação Embarcada dos cruzadores (recebidos em 1951 e 1952), a FAB perdeu a oportunidade de fornecer os seus helicópteros. Quanto à Aviação Embarcada do navio-aeródromo, os nossos aviadores têm sido de uma incoerência só comparável à do Major Seversky. Não se cansam de dizer que o navio é vulnerável, obsoleto, inútil, que sua aquisição foi um êrro, etc.; em suma, não acreditam no navio. Apesar disso, querem a todo custo embarcar nêsse navio e guarnecer sua aviação, a despeito da experiência fracassada na Inglaterra, a nação que estava em melhores condições para ser bem sucedida. Mais adiante diz o Brigadeiro Fleiuss: ‘A Marinha possui uma esplêndida tradição que vem de séculos. Essa tradição pode às vezes deformar as realidades. Não é justo que assim seja’. O fato, porém, é que a tradição, sendo um elemento conservador, dá ponderação, equilíbrio e objetividade. Influenciado pelo conceito singular de Força Aérea Única, o Brigadeiro Fleiuss não pode perceber que justamente aqueles cuja tradição ainda é curta são os mais propensos a deformar as realidades e a aceitar e propagar idéias fantasiosas...”.

³⁹ Aqui nos referimos à carência de documentos *oficiais* que comprovem a suposição de que Washington tenha conferido apoio indireto ao movimento que privou João Goulart de seu mandato presidencial.

desse modo, fortalecendo substantivamente a então qualificada subversiva atual gestão governamental, entendida como ameaça política na América Latina aos Estados Unidos por uma frente e, de outra parte, ao projeto dos militares de completarem o seu poder. Embora se tenha privação de documentação *oficial depositada em arquivos que ainda não estão abertos* a respeito de respaldo velado por parte de Washington aos conspiradores do “Golpe de 64”: porém, pela autoridade das palavras de Letícia Pinheiro (PINHEIRO, on-line) sobre o tema, que já é consenso entre analistas e pesquisadores:

Como o Brasil era fundamental na correlação de forças da região latino-americana, algumas iniciativas no plano externo e inúmeras medidas tomadas por João Goulart no plano interno afetaram os interesses de Washington e, em decorrência, as relações entre os dois governos foram se deteriorando. Embora sem diretamente participar do Golpe de 1964, Washington apoiou o movimento que ao fim derrubou o Governo Goulart e com ele a Política Externa Independente...

Em outras palavras, o Governo brasileiro pautou-se em uma política externa classificada pelos seus opositores internos como inaceitável, com destaque para os militares, a qual, para eles, se positivava trazendo consigo entre tantas outras ameaças, o real perigo comunista e de subversão para o país. Mais precisamente, temia tais atores políticos, conjugada a maior influência e aproximação político-ideológica que passou a exercer o bloco oriental sobre o Brasil depois da deflagração da Revolução Cubana, acerca das conseqüências da aplicação da conhecida Política Externa Independente adotada pelo Governo João Goulart: ameaça também aos interesses internacionais norte-americanos voltados especialmente para a América Latina no contexto da Guerra Fria.⁴⁰ Como advertiu João Roberto Martins Filho (1999, p. 74),

⁴⁰ De fato a Revolução Cubana e a sua progressiva orientação ao modelo de socialismo soviético indicava que poderia estar em vários aspectos em sintonia com a Política Externa Independente do Governo João Goulart. A Política Externa Independente pode ser dividida em duas fases, correspondendo cada uma delas ao período de gestão de Jânio Quadros (1961) e João Goulart (1961-1964), a primeira, cuja marca principal foi a busca pela preservação da paz, aproveitando-se do poder de barganha decorrente da possibilidade do país optar por uma postura neutralista; e a segunda, em que se dissocia da Guerra Fria como elemento definidor central e se destaca pela ênfase na questão do desenvolvimento. Em outras palavras, a disputa Leste-Oeste cede lugar ao conflito Norte-Sul como eixo condutor principal da política externa. Para uma perspectiva mais abrangente sobre o tema veja (MATTOS, 2008). Para um melhor entendimento sobre a importância da Revolução Cubana no debate sobre a Política Externa Independente, ver (QUINTANEIRO, 1993, p. 211-246).

... Já no começo de janeiro de 1961 um documento do Departamento de Estado intitulado ‘A New Concept for Hemispheric Defense and Development’ sugeria substituir a idéia da *defesa coletiva do hemisfério* contra um inimigo externo pelo conceito de manutenção da ordem interna. Como mostra John Child *Unequal Alliance*, o Sistema Interamericano Militar ganhou fôlego e recursos. A participação da região no total da ajuda militar dos Estados Unidos ultrapassou o patamar de um por cento em que se mantivera durante os anos cinqüenta, para chegar a seis por cento em poucos anos.

Orientando intelectualmente o combate da infiltração das ideologias e práticas socialistas no Brasil sob o binômio “segurança e desenvolvimento”, estava o grupo “esguiano” ou da “sorbonne”, que entre outras prioridades prestes de sua vitória pela tomada do poder, em decorrência da crise da Aviação Embarcada, tinha como meta, antes de tudo, conservar o Exército como uma organização que se aplica a muitas coisas distintas mas do mesmo gênero, ou seja, com aderência interna, cuja interdependência em relação ao conjunto das outras Armas deveria ser garantida por princípios políticos necessários à sobrevivência da espécie fardada, isso tudo dependia da manutenção da preservação da unidade castrense através de ligações de superfícies. Essa era a visão da “sorbonne” do ponto de vista pontualmente militar e, por extensão, político da questão.

Nesse sentido, o desfecho da confluência de variados interesses externos e internos era a grande preocupação das Forças Armadas, tendo especial receio a FAB e a Marinha de, unilateralmente, perderem todas as suas responsabilidades associadas à Aviação Embarcada pelas quais disputavam entre si, o que expediria, por intermédio dessa rivalidade sem concórdia bilateral e desenfreada, graves problemas para o Exército a propósito de sua grande área de ação de influência político-militar conquistada há muito tempo, em momento tão decisivo para o processo governamental brasileiro, para a organização e existência das Forças Armadas enquanto instituição.

Outro problema respectivo para o Exército, era o fato de essa ser uma ocasião imperdível, tanto para o Estado-Maior da FAB quanto para o da Marinha, de suspensão de suas Armas na política em seu prejuízo. Mas era preciso para isso, que estas organizações – sobretudo a Marinha – estivessem muito bem preparadas intelectualmente e politicamente para modificar uma configuração instaurada desde a Revolta da Armada em 1893, lançando mão da crise da Aviação Embarcada tendo como resultado estratégico uma relação de equivalência de forças tripartida menos desigual entre as organizações militares. Entretanto, o

único neste momento dotado destas qualidades era justamente o próprio Exército. Mais uma vez Oliveiros Ferreira (1966, p. 44) imperativamente convence:

O 'Ethos' burocrático é que mantém unido o dispositivo militar. Quantas vezes nesses dois anos, o presidente não teve a sua posição senão ameaçada, ao menos abalada – e quantas vezes por uma falta de organização política das Forças Armadas, essa ameaça ou esse abalo se transformaram em tantos outros motivos de êxito pessoal para o presidente e reafirmação de sua condição de chefe? A crise principal talvez tenha sido a da Aviação Embarcada – porque deixou insatisfeita a FAB e afastou completamente do dispositivo de sustentação. Mas a Marinha, que, por ter sido a Arma mais duramente castigada por Goulart nos seus manejos subversivos, deveria ter sido a mais capaz de reagir e de propor uma saída autenticamente revolucionária para a crise militar, limitou-se a defender a sua sobrevivência – perdeu a condução do processo por não ter sabido entendê-lo em sua plenitude (...). Para a Sorbonne, que vem de agosto de 1954, quando a Marinha teve papel saliente na crise, o Cisne Branco – é a velha oposição que remonta a 1893, data fatídica para os homens de mar pois ali perderam a sua hegemonia nos negócios internos e nunca mais a recuperaram, deixando-se paulatinamente reduzir a praticamente a uma única esquadra, quando a extensão das costas reclama aos menos outra (da perspectiva exclusivamente militar). A supremacia do Exército decorre de sua maior densidade no conjunto das Armas, e em boa parte essa maior densidade é uma imposição do território que há de guardar. A isso, soma-se um problema até agora pouco considerado: desde 60 o centro de decisões não é mais o Rio de Janeiro, mas Brasília. Certo, as cabeças dos ministérios estão na Guanabara, o Rio é ainda a caixa de ressonância política e cultural do país – mas em última instância os três poderes da República têm sede no Planalto, e no Planalto a Marinha tem pouca coisa a fazer. A FAB, por sua vez, esta mal equipada – e o Exército assim impõe avassaladoramente a sua hegemonia sobre o conjunto das Armas e disso tem consciência. Isto posto, a unidade do Exército não se pode quebrar, pois essa quebra significa a possibilidade de uma das outras Armas pretender a hegemonia. E importa observar que, assim sendo a situação, o princípio da *disciplina intelectual* tende a prevalecer em todos os escalões do Exército, mantendo-o monolítico e coeso diante de todos que os lhe são exteriores.

A próxima transcrição confirma a nova observação que Oliveiros fez a respeito da mudança da capital do Rio de Janeiro para Brasília a despeito da Marinha e da falta de equipagens de combate necessárias para FAB face ao desespero dos próprios marinheiros que se evitasse a consolidação da centralização dos meios aéreos de acordo com a dupla

participação da Marinha e da FAB de um intrincado jogo político, pelo qual, ainda dividiam com variados atores dessa natureza, interesses comuns e antagônicos se sobressaindo entre todos os protagonistas implicados no processo, o Exército. Neste caso em particular, fundação dominante através do EMFA, na perspectiva dos oficiais de alto escalão da Marinha, privilegiando a sua rival Força Aérea no caso da Aviação Embarcada para rebaixá-la tanto fisicamente quanto politicamente. Contudo, essas duas instituições militares já estavam fracassadas conforme indicação de Oliveiros Ferreira. Veja o referido fragmento do documento datado de 1964 (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 1964, p. 14-15) que remete aos velhos obstáculos para uma coexistência harmônica inter/intra/militar, os quais proporcionados pela história das rivalidades entre Forças Armadas:

É o grande argumento, sempre lançado sem maiores explicações, para justificar a centralização dos meios aéreos. Mas quando convenientemente estudado, mesmo em seu aspecto intrínseco, isto é, sem levar em conta outras necessidades que não as de mera poupança, vê-se que ele é completamente falho. Esse argumento de economia já justificou até mudanças de Capital do País; foi mesmo peça básica para a criação da Força Aérea. Não se pode admitir (...) no campo doutrinário militar, que aspectos econômicos sejam o fator condicionante e decisivo na formulação da Doutrina Militar. A organização básica de uma Força Armada deverá ser ditada pela Missão que lhe cabe e não por considerações de ordem econômica, e essa Missão ditará os meios a serem empregados para seu fiel cumprimento. A afirmativa de que a centralização e unificação dos meios aéreos em uma só estrutura orgânica é a mais econômica, é uma idéia de que não encontra hoje, sobretudo depois das experiências realizadas nos últimos 25 anos, apoio em nenhum país do mundo. Na verdade, meios votados ao mesmo propósito devem ser centralizados na organização incumbida de alcançar aquele propósito, e é princípio basilar o da unidade de comando, que assegura a coordenação desses meios e, assim, a unidade de esforços para o alcance de um fim comum (...) Transcrevemos, a seguir, a parte conclusiva do estudo da 4^o Secção (Logística) do EMFA, constante do estudo já mencionado, e que aconselhou a descentralização dos meios aéreos. Essa Secção, depois de discutir os aspectos logísticos das várias hipóteses consideradas, concluiu referindo-se a hipótese ANT-I, que era a de descentralização dos meios aéreos pelas três Forças (Exército, Marinha e Aeronáutica): *‘Visando uma solução de grande alcance, com vistas para o futuro e que, sem restringir as vastíssimas perspectivas da Força Aérea Brasileira, aumentará as possibilidades operacionais da Marinha e do Exército, parece que melhor atende ao nosso interesse, no momento, é a caracterizada pela hipótese ANT-I do Estudo teórico já apresentado’* (...). Daí a necessidade da aquisição

do Minas Gerais para a campanha anti-submarina; daí também a *'preocupação de se adaptarem as nossas Forças Armadas ao organismo internacional do qual fazemos parte'*, como disse o EMFA ao propor a descentralização dos meios aéreos. De fato, em nenhum país do mundo que possua porta-aviões esses são guarnecidos por gente estranha à Marinha. A Inglaterra a princípio tentou usar os pilotos da RAF para esse fim, mas os resultados foram de tal ordem decepcionantes, que ela adaptou imediatamente outros métodos, entregando o problema à Marinha.

O **Correio da Manhã** publicou notícia que se manifestou aflitiva para os oficiais da FAB em 26 de janeiro de 1964 (CORREIO DA MANHÃ, 26/01/1964):

Derrota Amarga

O navio aeródromo MINAS GERAIS cruzou a barra com os marinheiros em postos de continência, com 5 aviões T-28 e um helicóptero no seu convés, em flagrante desafio (...). Do alto do edifício do Ministério da Aeronáutica, Brigadeiros, Coronéis, Sargentos, Cabos e Soldados da FAB, viram a entrada triunfal da belonave, e alguns deles sentiram o amargo da derrota de uma guerra, na qual muitos nem sequer deram um tiro (...). A omissão, presente nas atitudes dos Brigadeiros do mais alto escalão, ficou mais uma vez patente. O próprio Ministro, o Brigadeiro BOTELHO, um dos que foram à sacada do Ministério para ver com os próprios olhos o navio em festa, deve hoje se lastimar pela omissão, falta de agressividade, descaso pela profissão de aviador, que, como representante junto ao Governo, não soube exigir uma definição, pelo menos honrosa para a Força Aérea Brasileira. A Marinha ganhou um KNOCK DOWN. Falta pouco para o KNOCK OUT...

Através da mídia, as duas instituições militares também procuravam auferir proveito, mormente em relação às decisões governamentais, que, na essência, eram determinadas pelas decisões ou sentenças prévias atingidas no interior do EMFA, por sua vez, instância política vulnerável às pressões provocadas pela opinião pública.⁴¹ Aquele foi mais um ato de provocação e propaganda motivado pela alta competição e rivalidade em andamento. Nesta

⁴¹ Para Oliveiros Ferreira (1966, p. 46) “...há um aspecto muito importante no comportamento das Forças Armadas: sua sensibilidade as flutuações da opinião pública. Elas não se mexem antes que o povo a reclame e a solicite. Esse também é um dos motivos que levaram à degola de Adhemar: se ele se lançasse na campanha das eleições diretas, poderia mobilizar parte da opinião pública e essa, por reação circular, poderia influenciar o Exército e fazê-lo hesitar no momento de decisão. Tudo indica que o gen. Justino, vivendo num momento civil refratário à revolução, era parte desse plano. Por isso também exonerado.”

direção, a Marinha, em 18 de agosto de 1964, exibiu pela primeira vez abertamente à imprensa as aeronaves destinadas ao guarnecimento do porta-aviões Minas Gerais. (O JORNAL, 18/08/1964), “...Na ocasião, o Comandante do MINAS GERAIS (...) prestou esclarecimento à imprensa dizendo que os aviões navais cuja Base é São Pedro da Aldeia, vem operando no MINAS GERAIS desde novembro de 1963...”.

No mesmo mês, segundo a pesquisadora do CPDOC Sônia Dias (DIAS, on-line),

...teve início uma crise entre Marinha e Aeronáutica devido à disputa pelo controle dos helicópteros e aviões embarcados no porta-aviões Minas Gerais. No mês de dezembro de 1964, um incidente veio agravar a situação: um helicóptero da Marinha foi metralhado em Tramandaí (RS) por ordem de oficiais da Aeronáutica. Poucos dias depois, o brigadeiro Néelson Lavenére Wanderley exonerou-se do cargo de ministro da Aeronáutica, sendo substituído pelo brigadeiro Márcio de Sousa Melo. Mas, como Castelo Branco inclinava-se a entregar à Marinha, definitivamente, os helicópteros embarcados no Minas Gerais, o novo ministro da Aeronáutica, que não concordava com tal decisão, menos de um mês após sua posse pediu demissão do cargo. A crise ganhava contornos inquietantes, quando, depois de dez anos afastado da vida pública. Eduardo Gomes, que convalescia de uma intervenção cirúrgica, foi convidado a assumir o Ministério da Aeronáutica. Graças a sua autoridade, a crise arrefeceu na FAB. Na Marinha, entretanto, ela se agravava e, certo de que não conseguiria conter sua oficialidade em caso de um retrocesso na decisão presidencial, o Almirante Ernesto de Melo Batista exonerou-se do cargo de ministro. Substituiu-o o Almirante Paulo Bosísio, que tinha uma posição semelhante à do presidente, considerando que o impasse deveria ser solucionado atendendo-se ao princípio de economia de meios e evitando-se a existência de aviões da Marinha e do Exército...

De acordo com a classificação de diversos pesquisadores, essa chamada *crise* por Sônia Dias, entre Aeronáutica e Marinha já vinha ocorrendo desde outrora. A rigor, como atestamos, este fenômeno histórico se postergou por inúmeros Governos, inclusive, o seu episódio mais cáldo, se torna claramente perceptível entre a deposição de João Goulart e a ascensão à Presidência da República de Humberto Castelo Branco durante o famoso movimento político-militar de 1964: decorrência da aquisição do navio aeródromo Minas Gerais em 1956. O movimento de 1964 foi deflagrado em 31 de março e ganhou preenchido êxito, transmitido ligeiramente o poder de fato para o auto-intitulado Comando Supremo da Revolução, formado pelo General Artur da Costa e Silva, o almirante Augusto Rademaker e

o Brigadeiro Francisco de Assis Correia de Melo, ao passo que Ranieri Mazzilli assumia mais uma vez, formalmente, a presidência da República. Nos primeiros dias de abril, os generais Geisel, Osvaldo Cordeiro de Farias, Ademar de Queirós, Golbery do Couto e Silva e Nélon de Melo trabalharam intensamente junto à oficialidade que se agregava nos clubes Militar e Naval para que fosse aceito o nome de Humberto Castelo Branco, também unido à ESG, para a Presidência da República.

Para encerrar o nosso raciocínio, a unidade do Exército não poderia ser quebrada, pois a sua interrupção causaria sérios estorvos sinalizando possibilidade de uma das outras Armas aspirar à hegemonia. Bastante importante é ver com atenção, que, assim sendo a instabilidade das coisas, o princípio da *disciplina intelectual* tende a levar vantagem em todos os níveis da série hierarquizada do *Exército*, mantendo-o monolítico e munido de associação íntima diante de todos que lhe são *exteriores*. Oliveiros Ferreira (1966, p. 46-47) superando o elementar já apresentado, disse:

Foi por isso que o General Costa e Silva, desempenhou durante esses dois anos, papel tão saliente na defesa do Governo, especialmente na crise de 1965, quando da posse de Negrão Lima. Para não romper a unidade do Exército, os que se opunham à política da Sorbonne foram buscar o ministro da guerra para depor o presidente. Eles não sabiam agir de outra maneira, pois num instante que um coronel, ou general de divisão assumisse o comando geral da sublevação, o Exército se dividiria politicamente e estaria condenada ao malogro a longa tarefa de reconstituição de unidade rompida em novembro de 1955, e consolidada pelo expurgo de 64. Nas Forças Armadas em virtude da preeminência do 'Ethos' burocrático, a rebeldia coletiva só pode ser feita quando o superior hierárquico dá as ordens contrárias as instituições. Por que se assim não for, quebram-se a um tempo duas estruturas: o Estado e Exército, e o caos se torna uma realidade possível. Não havendo liderança política nas Forças Armadas – e sendo ela impossível em boa parte – prevalece o princípio da chefia. E, indiscutivelmente, o presidente da república é o chefe.

Enfim, o Exército triunfou pela liderança intelectual da “sorbonne” conforme demonstrado, redundando na posse de Castelo Branco, eleito presidente da República pelo Congresso em 11 de abril, assumindo o cargo quatro dias depois e nomeando Geisel chefe do seu Gabinete Militar. Não obstante, ainda persistia o antigo Problema da Aviação Embarcada

(em vias de ser resolvido) como assegura as pesquisadoras do CPDOC, Amélia Coutinho e Maria Cristina Guido (COUTINHO; GUIDO, on-line):

A atuação de Geisel neste posto foi intensa (...). Nesse período coordenou também as negociações entre a Marinha e Aeronáutica para superar a crise em torno da operação das aeronaves embarcadas no porta-aviões Minas Gerais, agravada em agosto de 1964 em virtude da realização de manobras conjuntas com forças armadas de outros países na operação UNITAS IV. Essas divergências chegaram a provocar a exoneração de dois ministros da Aeronáutica (Nélson Lavenère Wanderley e Márcio de Sousa e Melo) e da Marinha (Ernesto de Melo Batista), sendo solucionadas pelo Decreto número 56.309, de maio de 1965, que concedeu à Aeronáutica o provimento de pessoal para a aviação embarcada.

Nos meandros do processo decisório, Geisel foi peça fundamental para se chegar a “solução” determinada por Castelo Branco; é claro, em todo o tempo, representando pelas suas ações, decisões prontas partidas do EMFA referente ao tema. Sobre Geisel, Euclides Quandt de Oliveira (2005, p. 63), integrante do Gabinete Militar do Governo Castelo junto à ele, exatamente quando a questão dos aviões do Minas Gerais se agravou, em depoimento concedido ao CPDOC disse aos entrevistadores, Ana Christina Saraiva Iachan e Ignez Cordeiro de Farias:

I.F – ...então, para chegar ao Castelo Branco, vocês tinham essa passagem. E.O. – É, era o Castelo, e o Geisel, esse rapaz – nome é uma coisa danada na minha cabeça. I.F. – Então, você chegava ao presidente via Geisel. E.O. – Via Geisel (...). Quando o presidente Castelo Branco baixou o decreto, fazendo a divisão, dizendo que a Marinha usaria helicópteros e a Aeronáutica usaria aviões, o ministro da Marinha pediu demissão. Disse: ‘o senhor não vai encontrar nenhum almirante na Marinha que assuma o ministério da Marinha’. O Castelo disse: ‘vou chamar o Paulo Bosísio’. Era um homem que tinha elevadíssimo conceito na Marinha (...). E ele assumiu (...). I.F. – E houve uma crise também com o ministro da Aeronáutica, não? E.O. – Houve uma crise também com o ministro da Aeronáutica, mas não foi grande. A crise grande foi na Marinha. Na Aeronáutica, não chegou a haver uma crise. O resultado disso é que, no gabinete do novo ministro, que era o Rademaker – foi no tempo do Costa e Silva – , havia um grupo de oposição contra todos aqueles que tinham servido no gabinete do Castelo Branco. E aí é uma realidade: nenhum deles

foi promovido a Almirante. Nenhum dos que serviram no gabinete do Castelo Branco foram a almirante.

Não se tornaram Almirantes porque punidos através do AI-1, um Ato Institucional editado pelo Comando Supremo da Revolução no dia 9 de abril regulamentando as primeiras grandes transformações produzidas pelo movimento na vida política nacional. O AI-1 permitiu punições extralegais de adversários do novo regime (cassações de mandatos, suspensão de direitos políticos, demissões etc.), determinou eleições indiretas para a presidência da República em 1964 e transferiu para o Executivo importantes atribuições do Poder Legislativo. Realizadas as eleições para governador em 3 de outubro de 1965, as vitórias de Francisco Negrão Lima e Israel Pinheiro respectivamente na Guanabara e em Minas Gerais provocou uma crise política, pois determinados setores da oficialidade queriam impedir a posse dos eleitos. Eduardo Gomes teve participação marcante nos acontecimentos, aconselhando o presidente Castelo Branco a assumir o controle da situação, ainda que através do poder absoluto, o que veementemente rejeitado por Castelo. Eduardo insistia junto ao presidente para que fosse editado o Ato Institucional número 2 (AI-2), o que ocorreu de fato no dia 27 de outubro. O novo ato estabeleceu a extinção dos partidos e a eleição indireta para a presidência da República e autorizou o presidente a cassar mandatos parlamentares e a suspender direitos políticos, além de facilitar a intervenção federal nos estados. A 3 de outubro de 1966 o marechal Artur da Costa e Silva, candidato único ao pleito presidencial, concorrendo pelo partido governista, a Aliança Renovadora Nacional (ARENA), foi eleito presidente da república.

Todavia, o que importa mesmo para esta pesquisa, são os liames estabelecidos, entre a dita crise da Aviação Embarcada em circulação e suas conseqüências políticas também em voga. Bosísio, por exemplo, foi escolhido por Castelo Branco, que era alinhado ao grupo da “sorbonne”, porque ele era de sua confiança, na sua visão, talvez o último oficial da Marinha com autoridade suficiente para controlar o clima de revolta e insatisfação gerado na instituição por várias razões políticas durante o movimento de 1964, levando em consideração especial, o fato de uma das principais causas dessa perturbação sobrecarregada, evidentemente ter sido a aludida crise militar, imprescindível o seu apaziguamento para a manutenção da direção política do grupo de militares intelectuais da ESG, reorganizada depois de 1955, e agora no ano de 1964, corrigida e consumada, confirmando a sua proeminência no cenário político nacional, representando, em primeiro lugar, os interesses do

Exército no meio castrense ao mesmo tempo em que no civil. Cômico sobre a sua supremacia, sabia esta Arma, que se entregasse á Marinha, em forma de um conglomerado, as aeronaves relativas à Aviação Naval, afora o fato de gerar maior descontentamento ainda no pessoal da FAB colocando em risco os seus planos, fortaleceriam a sua tradicional rival no conjunto das Forças razoavelmente. Optou pela divisão por categorias de aeródinos. Helicópteros para a Marinha. Aviões para a FAB. Sobreveio que o quinhão da Marinha não a deixou muito satisfeita, ao passo que à FAB parcialmente realizada, porém ficaram ambas apreensivas diante de problema que permaneceu mal resolvido. O Exército triunfara mais uma vez vocacionalmente pela política.

Como vimos demonstrando até aqui, o Exército, a partir da criação do Estado-Maior-Geral em 1946, depois denominado EMFA – órgão com características e feições de ministério indiretamente regido, na verdade, por ele mesmo, em virtude de sua tamanha força política – passou a dirigir o debate decorrido no seu interior atinente a criação da Aviação Naval circularmente movido pela opinião pública, na época reclamação da Marinha veementemente indesejada pela FAB, esta só se interessando em grande medida por esse novo setor aéreo com a aquisição do navio aeródromo Minas Gerais pela Marinha na segunda metade da década de 50 conforme visões político-militares divergentes. Era através do EMFA, portanto, que o Exército, pretendia definir este problema particularizado e tirar proveito político-militar da situação. Veja a seguinte afirmação em artigo enviado ao Correio da Manhã, pelo almirante reformado, Antônio Maria de Carvalho, publicado em outubro de 1959 (CARVALHO, 1959):

A esse respeito, sempre pensamos que deveria haver um entendimento verbal, entre autoridades máximas militares, no sentido de ser resolvido tão magno e urgente assunto, cujo estudo está a cargo do EMFA.

O trecho abaixo de documento produzido pela DAERM (Diretoria de Aeronáutica da Marinha, 1964, p. 19-20), contribui para a sustentação de nossa afirmação, de que se resolviam as coisas pelo EMFA através de debates, discussões e convencimentos doutrinários, estes permeados por interesses políticos específicos de cada Arma sob a influência hegemônica do Exército em território nacional:

Recentemente o EMFA deu parecer contrário à Marinha no caso do crédito para a compra de helicópteros, louvado na <doutrina>. Esse parecer não deveria ter sido pedido ao EMFA e não poderia ter sido por êle dado, porque esse órgão não tem atribuições funcionais para opinar no assunto; sua finalidade é muito outra e os termos do decreto que o criou não dão lugar a dúvidas; a dilatação de suas atribuições tem sido feita por conta própria, através de Regulamentos em desacordo com aquêle decreto, portanto sem que nada o autorize a isto. Mas no caso deste parecer, foi o mesmo elaborado e enviado ao Senado à revelia dos representantes da Marinha no EMFA, os quais nem sequer foram ouvidos, fato que não tem explicação plausível e invalida a autoridade de que poderia revestir-se o parecer, cujo simples conhecimento foi mesmo, ao que parece, negado aos representantes da Marinha. Tudo isto é realmente muito lamentável; traduz o espírito de uma época, na qual os homens ainda não souberam despir-se de suas paixões para cuidarem exclusivamente dos interesses pátrios, cada qual no seu lugar. Um dos argumentos frequentemente postos em prática pelos defensores da <doutrina> é o da economia, alegando que a coexistência de três forças aéreas causa pesados ônus ao Tesouro...

Certamente, as duas últimas transcrições se reportam ao poder quase absoluto que o Exército detinha dentro do EMFA. Como se percebe, a criação deste órgão, não deu conta de equilibrar em mesmos padrões o peso político dos Estado-Maiores, pois o revezamento a cada três anos, na sua chefia, entre oficiais de alta patente, representando as Forças Armadas em separado, era, na verdade, apenas simbólico, mascarando e prolongando o já antigo e amplo poder político conquistado pelo Exército depois da Revolta da Armada em 1893, agora afirmando a que veio. Durante estes anos todos, a alta influência política exercida pelo Exército de dominação em todos os campos da área militar e em relação ao interior do Estado devem ser evocadas, para que se possa entender o processo desde o seu início, no qual, se inscreve esta fortíssima rivalidade bilateral engendrada desde 1941 entre duas organizações militares menores – por isso também percebida como uma concorrência *individualizada* Marinha versus Aeronáutica acerca de navios, aviões e helicópteros, com toda a sua relevância para a política e a arte da guerra.

De acordo com esse quadro político, era pelo EMFA, que a Aeronáutica e a Marinha, em vista da predominância eletiva do Exército, tentavam influenciá-lo, bem como, persuadi-lo, em proveito de tais objetivos específicos – é claro, entre tantos outros assuntos condizentes aos seus interesses corporativos tratados nesta alta repartição militar. Mas neste espaço político, o ponto nefrágico de discordância recíproca era, sem dúvida, a questão do

monopólio pela FAB do setor aéreo no país; ou, em contrapartida, a aceitação de todas as partes envolvidas da participação deste mesmo seguimento pela Marinha com a criação de sua Aviação Naval.

Não expomos circunstancialmente sobre a instituição do Núcleo de Comando Aerotático (NUCATAER), ainda no contexto da criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha em 1952: primeiro sinal concreto do esforço porfiado de contenção do avanço da política desenvolvida pela Marinha no sentido de instaurar a sua ala aérea para fazer valer a intromissão física prolongada da Aeronáutica em assuntos inerentes à sua rival no setor. Inerentes porque a Aviação Naval em 1952 já era uma realidade enquanto especialidade do tirocínio naval pelo mundo afora – com destaque para as grandes potências. Isso se deu pelo EMFA, instância aglutinadora de todas as questões relativas ao tema. Tema esse, que em geral se tornou polêmico por razões várias já apontadas. Mas como os Estados-Maiores tinham sublime autonomia para defender os seus interesses particulares, medidas preventivas unilaterais endógenas de caráter político-jurídico sempre foram tomadas de antemão para impedir ou dificultar que a Aviação Naval se tornasse uma realidade por intermédio de órgão exógeno representante do *conjunto* das Forças Armadas – ela passou a sê-lo enquanto tal, por outro lado, devido à convergência de uma *gama* de fatores históricos, político-militares e tecnológicos exteriores e internos ao contexto nacional. Logo, elegemos como a primeira, de uma série de medidas dessa mesma natureza, ou seja, representando a autonomia dos Estados-Maiores e das Escolas de Comando, entre as quais em processo incluindo contramedidas equivalentes por parte da MB evidentemente, antes mesmo que a criação da Diretoria de Aeronáutica fosse completada, a instauração do NUCATAER pelo Estado-Maior da Aeronáutica para atingir aquele fim, já que sabia o pessoal da Força Aérea que seria inevitável à transição na primeira metade da década de 50. Veja o que disse o então vice-almirante Fernando Almeida da Silva no final desta década (1958, p. 9) a propósito:

Pela Portaria número 443 de 22 dezembro de 1952, o Ministro da Aeronáutica aprovou as Instruções para a Organização e Funcionamento do Núcleo de Comando Aerotático (NUCATAER), que tem por missão planejar e coordenar as operações conjuntas com o Exército e a Marinha, mas o Exército e a Marinha não foram consultados sobre a sua organização. Até agora o NUCATAER funciona provisoriamente no Estado-Maior da Aeronáutica (...). O Decreto 32 798, de 18 de maio de 1953, aprovou o primeiro Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que foi impugnado pelo Ministro da Aeronáutica, dando lugar a que o

Ministro da Marinha sugerisse ao Presidente da República fosse suspensa a execução do citado Regulamento. Isso foi feito pelo decreto número 33 223, de 1º de julho de 1953, que mandou sustar a sua execução até que o EMFA procedesse ao reexame da matéria com os órgãos interessados do Alto-Comando das Forças Armadas. O reexame da matéria relativa a Doutrina, determinado em fevereiro de 1952, só foi feito no fim de 1953, resultando na Exposição de Motivos de 15 de janeiro de 1954, do Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas ao Presidente da República fazendo várias considerações e propondo a aprovação da nova redação da Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha, e medidas complementares...

Como foi mostrada em capítulo antecedente, a instituição do EMFA não moderou em nada a autonomia que detinham as respectivas Escolas de Comando e os Estados Maiores a respeito da formulação das concepções estratégicas, as quais permaneceram sendo elaboradas sem que houvesse a dependência de outrem. A relação de forças era travada através do grau relativo de organização e de intensidade política no território nacional de cada Arma em sua especificidade. O EMFA, na verdade, era apenas mais um órgão pelo qual o Exército confirmava a sua velha preponderância na área militar, o que também não significa que era absoluta, dado o mesmo coeficiente de autonomia institucional verificado pelo quociente das Forças Armadas. A única grande novidade era o fato de a sociedade castrense enquanto instituição ter admitido na corporação o jargão esguiano, este próprio do Exército e do grupo da “sorbonne”.

A criação do NUCATAER é mais uma amostra de como se resolviam as coisas no universo castrense: autarquicamente. Simultaneamente, contudo, sob uma espécie de supervisão e controle central do Exército pelo EMFA por intermédio da construção da doutrina militar em vigor. Assim como o foram conduzidos entre aquela série de medidas e contramedidas, o processo de criação do 1º GAE da FAB e do 1º / 2º GAE na segunda metade da década de 50; o estabelecimento da Força Aérea Naval em 1961; e, finalmente, o processo de compra de aeronaves promovido encobertamente pela Marinha a partir de 1962 – este, em especial, compreendido como uma reação à aquisição de aviões e helicópteros pelo Acordo de Noronha para equipar os dois Grupos Aéreos Embarcados da FAB, encerrado no último quarto de 1963, com “sucesso”, redundando em maiores desavenças bilaterais.

No interior do EMFA se discutia sobre estratégia militar e doutrina, priorizando diretrizes referentes a assuntos comuns a mais de uma Força Singular, bem como diretrizes referentes à mobilização militar em quadro nacional. Obviamente atribuições essas vinculadas

ao problema conceitual da realização das operações conjuntas, combinadas e de cooperação entre as Forças Armadas Brasileiras, por sinal insolúvel porque mal definido por elas em virtude de suas desigualdades causadas pela independência administrativa que detinham em relação aos outros órgãos do Estado como se vê na transcrição abaixo, (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p. 19):

A DOCTRINA BÁSICA DE FORÇA AÉREA tem sido causa de inevitáveis desentendimentos com a Marinha, como o que ocorreu na Comissão, constituída de cinco oficiais, representantes da Escola Superior de Guerra e dos Estados-Maiores das Forças Armadas, do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, encarregada de elaborar, para o EMFA, o manual de Operações Anfíbias. Os trabalhos da comissão tiveram de ser suspensos, em virtude da impossibilidade de entendimento entre os representantes da Marinha e da Aeronáutica, porque êste, contrariando o bom senso e a Doutrina do EMFA em vigor, não admiti que os elementos aéreos que tomam parte na Operação Anfíbia fiquem subordinados ao Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (Comando Naval, naturalmente). A doutrina foi redigida tendo em vista regular o procedimento no caso de operações de guerra, deixando a situação de paz na dependência de diretrizes do EMFA e entendimentos do Estado-Maior da Aeronáutica com os Estados-Maiores do Exército e da Armada. As tentativas feitas pela Marinha para equacionamento não obtiveram resultado.

A questão da formulação da concepção de operações de cooperação, combinada e conjunta era bastante discutível entre as três Armas, porque cada qual as interpretava conforme o que lhes importava comparativamente ao maior crescimento institucional próprio gerando incapacidade de discernimento e reconhecimento das diferenças táticas e operativas para uma precisa definição conceitual em comum acordo e compartilhada. Isso ocorria em função da aspiração de se ter uma Força Aérea Única por parte da Aeronáutica, que se chocava com a vontade de se ter uma Aviação orgânica por parte da Marinha – logo, esta sob o seu total comando. Enquanto isso o Exército priorizava a sua ocupação demográfica dotada de poderio bélico essencialmente terrestre pelo território nacional ampliando vastamente as suas unidades militares, escolas, contingentes, etc. Resumindo: interesses divergentes e posições político-militares em rota de colisão truncavam o desenvolvimento adequado de uma elaboração e emprego harmônico do que entendiam os militares por Doutrina.

Apresentamos, pois, como evidência de nossa premissa, a crise da Aviação Embarcada, que tanto suscitou polêmica neste aspecto no interior do EMFA. Ora, com muito

custo, a MB vinha conseguindo incorporar em seus quadros a Aviação Naval, sem dúvida, parte constitutiva das forças militares navais mais bem equipadas do mundo neste período, após o descrédito das grandes potências européias na manutenção e aplicação do conceito de Força Aérea Unificada devido ao seu malogro durante a Segunda Guerra Mundial. Lembre-se que os Estados Unidos nada tinha haver com esse problema e nenhum interesse em interferir nele do ponto de vista estritamente militar. Por outro lado, enquanto país hegemônico no contexto da Guerra Fria tinha, sim, interesse em contribuir para a solução da equação da crise da Aviação Embarcada, mesmo que apenas fosse o resultado do problema parcialmente solucionado, no sentido de acalmar os ânimos dos militares brasileiros, qualificados pelos norte-americanos como ator político essencial para atuar em proveito da estratégia estadunidense voltada para a América Latina de contenção do socialismo, em máximo grau soviético.

Assim, finalmente, chegamos ao corolário Castelo Branco. Notoriamente, também consequência de uma política dirigida pelo Exército novamente, indiretamente apoiada ou consentida pelos norte-americanos, e num sentido mais amplo, quem sabe até mesmo pelos setores que estavam ao lado dos militares junto à deposição de João Goulart, tendo como objetivo, a divisão por classes de vetores aéreos entre a Aeronáutica e a Marinha, bem como, respectivamente, das competências administrativas constitutivas no campo da Aviação Naval, contribuindo, pois, para que o país fosse governado pelos militares com menos desinteligência.

Foi noticiado pelo **O Jornal** (O JORNAL, 14/01/1965) em matéria intitulada *FAB com Aviões e Marinha com Helicópteros do Minas Gerais*,

Ontem o Presidente Castello Branco deu solução ao impasse que se prolongava por três administrações. A Marinha receberá da FAB os helicópteros anti-submarinos e entregará seis aviões, que serão integrados à 2º ELO (Esquadrão de Ligação e Observação). As instalações de São Pedro da Aldeia serão destinadas a especialização de ambas as forças, relacionadas com as operações aero-navais.

Corrigindo e complementando o conteúdo da matéria, outro jornal (O GLOBO, 27/01/1965) informou que, "...os atuais aviões da Marinha com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, serão transferidos para a FAB. Os helicópteros anti-submarinos atualmente existente no 1º GAE, com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, serão transferidos

para a Marinha, tão logo se conclua a formação do pessoal especializado necessário.” Mais precisamente, o que assinalamos por corolário Castelo Branco, se resumia em decisão governamental não convencional, verificada pelo Decreto Presidencial 55. 627 de 13 de janeiro de 1965, que dispuseram aviões para uso exclusivo da Aeronáutica e helicópteros para aplicação privativa da Marinha em sintonia com a política praticada internamente pelo grupo da “sorbonne” de por um fim nessa celeuma que tanto vinha ameaçando o seu intento político, estratégico e militar representando o Exército.

Enfim, entre ministros que pediram exoneração do cargo e ministros que foram despedidos pelo novo governo, a transcrição do excerto do discurso do então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Ernesto de Melo Batista, ao passar o cargo ao seu chegado Almirante Paulo Bosísio no dia 18 de janeiro de 1965, confere-nos uma boa noção dessa celeuma e corrobora certas deduções, (LYNCH, 2003, p. 130-131, apud BATISTA):

...Desejava o Presidente da República, em prosseguimento a idéias, ‘doutrinas’ e instruções sabidamente em preparo no Estado-Maior das Forças Armadas, há anos, que a Marinha: fizesse entrega de todos os seus aviões ao Ministério da Aeronáutica, cessasse a preparação de qualquer outra base terrestre de apoio as suas aeronaves, preparasse a futura transferência da Base Aérea de São Pedro da Aldeia, então já sem aviões, para a FAB.

Outra vez solicitamos a idoneidade de Oliveiros Ferreira para atribuir maior credibilidade á hipótese dessa pesquisa, qual seja: basicamente, que foi gerada uma específica rivalidade bilateral prolongada entre a Marinha e a FAB devido ao contexto geral e a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, a qual, na verdade, existe até hoje em torno do seguimento aeronáutico militar, ultrapassando até mesmo o limite temporal demarcado para a realização desse estudo. Assomada a documentos primários que serão apresentados no próximo capítulo, esta transcrição reforça o conteúdo de nossa suposição, (FERREIRA, 1988, p. 342):

...Da perspectiva do compromisso das Forças Armadas com a defesa exterior, o período de 1964 a 198... foi negativo porque, 1 – consagrou a supremacia do Exército e de sua doutrina, imobilizando o progresso de qualquer concepção dissuasiva; 2 – não resolveu o litígio Marinha x FAB e impediu o equipamento aéreo da Marinha e do Exército; 3 –

neutralizou o desenvolvimento do poderio estratégico de todas as Armas; 4 – não criou instrumento de dissuasão. Em outras palavras, tornou o Brasil inerte.

Capítulo V: A Consolidação da Aviação Naval da Marinha pelas Asas Rotativas: Uma História que Marcou Época (1965-1986)

Em 22 de junho de 1965 a aeronave P-16 com matrícula 7021 na FAB, pilotada pelo Major Antônio Jordão pousou no convés de vôo do porta-aviões Minas Gerais seis meses depois da decisão Castelo Branco, cujo resultado final já sabe: a transferência por parte da Marinha de seus aviões tipo PILATUS e T-28 para a Força Aérea, em contrapartida recebeu os helicópteros H 34G anti-submarino da Aeronáutica. Segundo o Diretor de Aeronáutica da Marinha, Carlos Frederico de Vasconcelos da Silva (1991, p. 30):

Ainda neste ano de 1965, foram transferidos seis helicópteros SH-34J, designados SH-1, versão ASW, da FAB para a Marinha, por força do Decreto Nº 55. 627 de 26 de janeiro de 1965, do que decorreu a criação do Esq. HS-1 pelo Aviso Nº 0830 de 28 de maio de 1965. Esses helicópteros eram dotados de sonar, piloto automático e tinham capacidade para portar e lançar torpedos acústicos A/S, MK/44...

Pedro Lynch narrou (2003, p. 137):

Como era de se prever tudo ocorreu dentro do maior profissionalismo e segurança. Embora ambas as partes não estivesse plenamente satisfeitas com a decisão Castelo Branco, tanto a Marinha quanto a Aeronáutica estavam conscientes do caráter da decisão e consideravam que o país estava acima das diferenças entre as Forças e por isso tínhamos que fazer o nosso melhor. E a FAB veio para bordo...

No universo acadêmico, abordagem específica que incide sobre o tema desta pesquisa, afora as considerações circunstanciais igualmente muito importantes, destaca-se o trabalho pioneiro de Eduardo Ítalo Pesce.⁴² Como afirmamos o corolário Castelo Branco não solucionou completamente o problema da Aviação Embarcada, consiste esta chamada

⁴² Conforme a seleção de todas as fontes para a elaboração dessa pesquisa, descobrimos alguns artigos que recaem sobre o tema, escritos pelo professor acadêmico do Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (CPUERJ), Eduardo Ítalo Pesce, já citado neste trabalho, também membro do U.S. Naval Institute e do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES). Reconhecido estudioso dos problemas militares, é colaborador assíduo de Segurança & Defesa e da Revista Marítima Brasileira.

“solução” em necessidade político-militar acomodada ao mesmo tempo. Haja vista, prorrogou na linha do tempo histórico a continuidade da rivalidade bilateral entre Marinha e Aeronáutica em torno da questão, intensificada por estímulos conjunturais em situações políticas especiais inseridas em momentos posteriores. Esta data se tornou marcante para a Marinha porque inaugurou em sua história da Aviação Naval um longo período em que assistimos os helicópteros atuando enquanto únicos vetores aéreos em operação no setor. Em virtude disso, naturalmente que a Marinha procurou ampliar o seu montante de aeronaves de asas rotativas e melhorar a situação de toda a infra-estrutura intrínseca ao aparelho. Afinal, estava favorecida a fazê-lo.

Assinalando a obsolescência das asas rotativas que pertenciam a Marinha e atestando, numa certa direção, sentimento de derrota pelos marinheiros diante dos fatos representados por efêmera passagem das asas fixas pela MB sem ultrapassar sequer fase incipiente de emprego operativo, em concordância com o que disse em palestra proferida na sede social do Clube Naval no Rio de Janeiro, Almirante de Esquadra José Maria Amaral de Oliveira (1991, p.26):

...Lá estava eu em velho Widgeon para conduzir ao Minas, já fora da barra, uma seleta comitiva. Ao meu lado, no assento do copiloto, sentava-se Eduardo Gomes; no banco de trás, o Presidente Castelo Branco, o então chefe da Casa Militar, General Ernesto Geisel, e o Ministro do Exército, General Costa e Silva. Pela última vez voaram em formatura os T-28 com tripulações da Marinha. Uma derrota tática, talvez, mais que estrategicamente falando, nos abria o caminho para consolidar nossa aviação naval e atingir novos patamares de credibilidade.

Mário César Flores (1985, p. 449) aponta para alguns fatores internacionais importantes:

...na América, consolidava-se a revolução cubana, tendo Cuba ingressado na engrenagem da expansão do comunismo, apoiando os movimentos revolucionários na América Latina. Nesse contexto, merece aqui uma referência especial, a intervenção da Organização dos Estados Americanos em São Domingos em 1965, a qual contou com meios brasileiros, inclusive uma força de fuzileiros navais, participação essa que, diga-se de passagem, foi viabilizada pela

correção dos rumos internos ocorrida em 1964, a que nos referimos adiante. Com respeito ao Hemisfério Ocidental, a reavaliação estratégica do Governo Kennedy reconhecia como ameaça principal a dos movimentos revolucionários ou subversivos. É natural portanto que os rumos dos programas de assistência militar aos países latino-americanos fossem reajustados, passando a visar prioritariamente à segurança interna.⁴³

Essa intervenção promovida pela Organização dos Estados Americanos (OEA) da qual fala Flores contando com a contribuição da Marinha do Brasil, foi resultado de um velho conflito entre Estados Unidos e Cuba que se evoluiu dramaticamente nos anos 60, com repercussões não apenas regionais, mas também internacionais. Os pontos culminantes foram a tentativa fracassada de invasão da ilha por parte de exilados cubanos apoiados pela CIA, através do desembarque na Baía dos porcos; o bloqueio econômico de Cuba decretado pela OEA em 1962, e, finalmente a Crise dos Mísseis, em outubro de 1962, que quase levou a um confronto militar direto entre EUA e URSS. Quanto aos reajustes dos programas de assistência militar apontados por Flores, privilegiaram o Exército Brasileiro no corpo das Armas, porque a segurança interna mencionada, inevitavelmente era pautada pela doutrina de emprego elaborada pelos Estados Maiores e Escolas de Comando, cujas modificações sofridas durante o Governo Castelo Branco não passaram na prática de nuanças. Oliveiros Ferreira (1988, p. 297-298) sustentou:

Com o trabalho individual do general Castelo Branco em fins dos anos 50, depois com a sua passagem para a chefia do Estado-Maior do Exército e com a sua presença atuante na Presidência da República, alterou-se a doutrina militar. Ela deixou de ser configurada na proposição *retirada – defesa ativa – ofensiva* para espelhar-se nesta outra: *defesa ativa no local – retirada se necessário e em última instância – ofensiva (...)*. Essa mudança da doutrina coincide com o início do *descrédito na eficácia dos sistemas de defesa associada e*

⁴³ Paralelamente confira a seguinte transcrição como instrução suplementar: (GONÇALVES & MYAMOTO, 1993, p. 219): “Seguindo os passos da diplomacia dos Estados Unidos, a diplomacia brasileira não só apoiou a intervenção militar, como também procurou assumir a liderança da intervenção no âmbito da América Latina. Respalhado pelos votos favoráveis da Câmara e do Senado, o Governo brasileiro comprometeu-se a enviar forças armadas para integrarem uma Força Interamericana de Paz, comandadas pelo General Hugo Panasco Alvim, com o fim de restabelecer a ordem em São Domingos e afastar a ameaça da constituição de uma nova Cuba na região (...). No entanto, apesar da posição de proa do Brasil na defesa da Doutrina Johnson, o governo norte-americano rejeitou a idéia da revisão do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca e da Carta de 1948, preferindo uma política pragmática em face da conveniência de futuras intervenções militares, resguardando assim o seu privilégio de decisão unilateral.”

nas organizações internacionais como garantes da justiça internacional e da integridade territorial. Para ser efetiva e racional, porém, essa nova doutrina deveria impor que o Exército perderia o seu enorme peso específico no conjunto das Armas...

O que obviamente não ocorreu. A “solução” da crise da Aviação Embarcada veio em boa hora, não raro para a concreção da política dominante do Exército em cenário nacional. A nova doutrina de emprego aumentava a responsabilidade estratégica das outras Armas porque a conservação de cidades-fortins nas fronteiras, impedindo o adiantamento inimigo, exigia para um emprego militar correto, cobertura tática da Força Aérea na defesa das “fortalezas”, como a função estratégica da FAB contra o território inimigo, além da aplicação dissuasiva da Marinha associada a exercício tático de ala esquerda. A completa preparação e disposição das Armas conforme a proposta da nova doutrina impunha o reconhecimento do papel estratégico desempenhado pela Marinha e Aeronáutica no teatro de operações. A solução da crise da Aviação Embarcada exemplifica que essa diretriz foi desconsiderada e utilizada inversamente em proveito do fortalecimento de o Exército Brasileiro, peculiarmente, dotado de poderio essencialmente terrestre. Afinal, a doutrina Castelo Branco não aceitava o recuo até Itararé; as ações defensivas seriam todas prolongadas ressaltando-se a fortificação das fronteiras mesmo considerando a hipótese de guerra anterior Argentina, Uruguai e Paraguai contra o Brasil, bem como se entendesse que o inimigo realizasse infiltrações: esta era a orientação de ação desrespeitada pela forte presença do Exército na política por intermédio do seu intento de aumentar as suas unidades militares em zonas fronteiriças.

Nesta direção, com as já conhecidas instalações em funcionamento (CIAAN, por exemplo), estavam sendo finalizadas as obras da Base Aérea de São Pedro da Aldeia formalmente concretizada em 1966, ano de sua criação oficial pelo Decreto Nº 58. 378, de 10 de maio de 1966, firmado pelo Presidente da República Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco. Acerca do regulamento para a referida Base Aérea, a partir da transcrição do referido Decreto por Francisco Gomes de Queiroz (1991, p. 371), extraímos dois pontos interessantes além do trivial: “... IV – Servir de sede para a 2ª . Esquadilha de Ligação e Observação (2ª . ELO) da Força Aérea Brasileira; (...). Art. 5º - A BAeNSPA, no que diz respeito ao tráfego aéreo, é alternativo, aberto ao tráfego aéreo da área do Rio do Janeiro.”

Fernando Almeida da Silva (1958, p. 16) informa e sustenta que, “...o Decreto número 39 495, de 7 de julho de 1956, organizou no Ministério da Aeronáutica a Segunda Esquadilha de Ligação e Observação (...), para cooperar com a Marinha. Se a finalidade é

essa o nome da Unidade é infeliz, porque ligação e observação são missões de aviação orgânica e não de cooperação”. O fato é que, em 1958, data da publicação deste texto, a Marinha estava tornando a sua Aviação Naval uma realidade, a partir de aquisições de helicópteros logo depois da compra do navio aeródromo Minas Gerais, em 1956, e iniciando concreta preparação de pilotos com previsão de ampliação de suas instalações e estruturas físicas. Esta foi apenas mais uma tomada de decisão administrativa unilateral da Aeronáutica de mesma natureza daquela que criou o 1º GAE da FAB. Na visão do marinheiro Almeida da Silva (p. 16), descumprindo as prerrogativas que a Doutrina fixava para o emprego de meios aéreos, alegou que:

...a Marinha não foi consultada, embora se trate de assunto de seu interesse. O EMFA também não foi ouvido. A Portaria número 450-GM2 (...) de 1956, do Ministro da Aeronáutica (...) estabelecendo corretamente (se está certo o nome da Unidade) como uma das missões dessa Esquadrilha ‘fornecer os meios aéreos, pessoais e materiais, para a formação do treinamento dos Observadores Aéreos da Marinha’ mas, em desacordo com o Regulamento para o CIAAN, aprovado por Decreto referendado pelos Ministros da Marinha e da Aeronáutica, subordinando erradamente a Esquadrilha ao NUCATAER ao invés de subordiná-la ao Departamento de Aviação do CIAAN (que é chefiado por um Major-Aviador).

Quanto ao segundo aspecto por nós sublinhado do Decreto Nº 58. 378, que criou a BAENSPA, este também relacionado com o antigo problema do tráfego aéreo do Galeão envolvendo Marinha e Aeronáutica, pode ser compreendido pelas palavras de Maurício Joppert da Silva (1959, p. 9):

Além disso, por mais que queira harmonizar elementos de mentalidades diversas em sua formação técnica inicial, subordinados a ministérios e a regulamentos diferentes, com vantagens financeiras que não são as mesmas, serão inevitáveis os atritos, as rivalidades, as dificuldades na fixação de responsabilidades como aconteceu na Inglaterra e como se vai notando desde já entre nós: a Marinha não comparece aos Exercícios de <aviação embarcada> nos campos de Santa Cruz, nem a Aeronáutica reconhece os helicópteros adquiridos pela Marinha e tripulados pelos seus pilotos. Há ainda a notar que não bastam os aviões e pilotos a bordo para se ter aviação embarcada: será necessário ainda um corpo de auxiliares e uma oficina especializada.

No caso de pertencer ela a Marinha não haverá dificuldade para suprir esta ou aquele, mas, se fôr entregue à Aeronáutica, novos problemas de alojamento e de instalação haverá a considerar e cuja solução não será simples, dada a diversidade de regulamentos de uma e de outra classe militar (...). Não poderá haver rivalidades, nem a preocupação de superioridade entre as classes militares: tôdas são igualmente úteis e devem ser igualmente fortes.

A BAENSPA neste período estava sob a subordinação militar e administrativa do Comandante da Força Aeronaval (FORAERNAV) instituída em junho de 1961 com o nome Força Aérea Naval, desde esta data subordinada ao Comandante-em-Chefe da Esquadra. No entanto, a decisão de Castelo Branco acarretou algumas mudanças reorganizando a Força Aérea Naval da Esquadra, começando pela alteração do nome para Força Aeronaval, passando a ser constituída pelo navio Minas Gerais, pelo 1º Grupo de Helicópteros Anti-Submarino (GP HS-1), pelo 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (ESQD. HS-1), pelo 2º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (ESQD. HS-2), pelo 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (ESQD. HU-1) e pelos estabelecimentos terrestres que lhe viessem a ser subordinados.

O 1º Esquadrão HS-1 provia helicópteros anti-submarino para o porta-aviões Minas Gerais, o 1º Esquadrão HU-1, provia para o atendimento das necessidades da Marinha, helicópteros de emprego geral para ligação e observação, serviços de hidrografia, transporte eventual e guarda de aeronaves. A sede terrestre dos Esquadrões de Helicópteros Anti-Submarinos e do Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral fora transferida para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. O que significava o fim do problema da proximidade do HU-1 do Aeroporto do Galeão e, por conseguinte, de toda a polêmica sobre o controle do tráfego aéreo, pois a Marinha passou a orientar os seus vôos através de suas próprias torres de controle desta vez reconhecidos pelos operadores de vôo do DAC. A FAB agora estava intercalada em suas próprias instalações com o seu 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada apenas teoricamente para situações que pressupunham eventualidades operativas, afinal a sua sede estava localizada na Base Aérea de Santa Cruz.⁴⁴

As operações de asas fixas pilotadas por oficiais da FAB em um convés de vôo manobrado por oficiais de Marinha requeriam necessidade de interação entre o pessoal envolvido, além do preparo e adestramento profissional. Essas operações foram, a rigor,

⁴⁴ Consultar Regulamento para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. Especialmente o Capítulo I. Documento Oficial depositado na Biblioteca do CIAAN, São Pedro da Aldeia.

avaliadas no decorrer da UNITAS IX em 1968, confirmando o entrosamento operacional entre as duas fardas, se destacando por ser a única a participar com equipe mista orgânica de um navio aeródromo, de vez que apenas a Aviação Naval Brasileira tinha na década de 60 este caráter já ultrapassado até mesmo em relação aos países do terceiro mundo dotados dessa categoria de belonave. Isso, em termos práticos e em operações internacionais. Excluindo o relacionamento, assaz complicado, entre marinheiros subalternos e de 1ª classe e sargentos da FAB, nas rotinas operativas nacionais designadas para o porta-aviões Minas Gerais. Renato Archer (19--. Grifo nosso) acautelou sobre problemas que poderiam ser gerados no que chama de vida a bordo atrelada a Doutrina de Cooperação entre Forças Armadas, dizendo:

...Outro aspecto igualmente importante e não deve ser descurado, por ser não só complexo como delicado, diz respeito ao aspecto da vida a bordo, no qual as atividades, tanto administrativas como operativas, dentro de espaço físico limitado de um navio, exigem uma cooperação anímica entre todos que delam participam, o que só pode ser conseguido *na sua plenitude* quando pertencem a uma mesma corporação, tendo assim uma formação homogênea, tradições costumes e regulamentos comuns (...). Cumpre ainda atentar no fato – extremamente importante – que o pessoal técnico da FAB é todo, ou quase todo, da graduação de Sargento, o que provocará uma situação anormal a bordo, desequilibrando a lotação, já que se deve guardar proporção entre o número de graduados e o de marinheiros e soldados, o que levanta problemas de difícil solução no setor de alojamento e rancho.

De acordo com Eduardo Italo Pesce (1998, p. 18), “...nas décadas seguintes, a nossa Aviação Naval expandiu progressivamente suas atividades fora da aérea do Rio de Janeiro, e seus helicópteros integraram-se as Forças Navais, passando a operar a partir de diversas classes de navios.” Contudo, o estado do Rio de Janeiro, indubitavelmente, ainda é a localização por excelência da Marinha notabilizando-se igualmente no seu corpo a Esquadra e a Aviação Naval.

Nesta direção, obrigada a concentrar no setor aeronáutico todos os recursos na aviação de asa rotativa, nos termos de Jackson Flores (1995, p. 77), “...a Aviação Naval tratou de adquirir três exemplares do Westland Wasp HAS Mk. 1, um helicóptero capaz de realizar ataques vetorados contra submarinos (...). Em 1979 e 1980, a Marinha adquirira outros sete exemplares desse helicóptero, todos havendo pertencido a Royal Navy...”. É claro, em quase

todo o tempo, recebendo aeronaves usadas, como ocorrera com estes helicópteros que foram reformados pela empresa WESTLAND Helicópteros. Dessa maneira, a Marinha do Brasil ampliou os quadros da Aviação Naval nos anos subseqüentes satisfatoriamente. Mas, estava ciente ela das dificuldades que encontraria para reclamar os seus direitos sobre a aviação de asa fixa, antes que o navio Minas Gerais se tornasse um porta-aviões obsoleto e a FAB lançasse uma campanha contra a sua substituição, dependendo dos rumos dos acontecimentos políticos relacionados com o tema em observação.

Após a decisão de Castelo Branco os debates notificados pela imprensa arrefeceram senão quase por completo. No interior do EMFA não sabemos ao certo o que se passava acerca do assunto em momento próximo e posterior a sua decisão. Acreditamos no silêncio relativo por ambas as partes até que eclodissem fatores históricos, políticos e tecnológicos favorecendo novas mudanças administrativas e operacionais. O documento mais representativo (GUILLOBEL, 1958, p. 18) que encontramos, dizia:

...a tão falada doutrina é, na realidade, um instrumento político mal elaborado; tem sido utilizada pela Aeronáutica de forma discricionária, de acordo com suas conveniências. Esse Ministério, que com tanta freqüência apela para a doutrina sempre que se julga contrariado, é o primeiro a não cumpri-la, como ainda há bem pouco sucedeu com a criação e regulamentação da 2º Esquadilha de Ligação e Observação feita sem necessária audiência do Ministério da Marinha, e do Grupo de Aviação Embarcada, que também fere fundamentalmente os termos da doutrina.

Em vias de precipitar a decisão presidencial de 1965, o então Diretor de Aeronáutica Fernando Almeida da Silva, em 1961, rebatendo acusações de que a Marinha não se presta a manobras contra a FAB, argumentou (ALMEIDA DA SILVA, 1961): "... tais elementos aéreos constituem uma aviação especializada no seu material, no seu adestramento e na doutrina do seu emprêgo. È inconcebível que alguém seja parte da guarnição de um navio, e não esteja operativamente subordinado ao seu comandante; ou que uma arma aérea de uma fôrça naval não esteja operativamente subordinada ao seu comando...". O agravamento dessa discussão, sem dúvida motivou a transferência e permanência física do Comandante-em-chefe da Esquadra para o porta-aviões Minas Gerais centralizando o seu poder *in loco*, mesmo após a deslocação da sede da Força Aeronaval, que até 1971 se situava na cidade do Rio de Janeiro,

para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia pelo Aviso Nº 0525 de 15 de junho, cuja subordinação permaneceu atrelada ao chefe da Esquadra.

Acerca do que a Marinha mais reivindicou no decorrer da chamada crise da Aviação Embarca, justamente o comando único das operações no navio Minas Gerais, não vingou. Continuar a Marinha sempre inconformada como esclarece artigo publicado pelo Diário de Notícias em 1962, (CARVALHO, 22/05/ 1962):

...estarecidos lemos, no Correio da Manhã de 12 do corrente, as declarações do Brigadeiro Ernani Pedroso Hardman que, sendo um ex-oficial de Marinha, lamentavelmente afirmou: <que o Brasil poderia estar certo de que a segurança do tráfego marítimo estava garantida pela FAB e que não mais seria surpreendido como durante a última Grande Guerra>. E, no final, assim se expressa: <Assim se conclui que a FAB dá cumprimento integral ao que preceitua a Lei>. A primeira afirmativa feita pelo oficial da FAB é falha (...), pois se as Forças Aéreas das demais Nações do Mundo fossêem capazes de garantir o tráfego marítimo que lhes interessasse, não se justificaria portanto, que essas Nações ainda conservassem, como conservam suas Marinhas com seus Grupos Tarefa de Caça e Destruição de Submarinos e, que queiram ou não, ante as declarações dêsse oficial general da FAB, caberá efetivamente a Marinha, a manutenção do tráfego marítimo hoje, como ontem e mesmo futuramente.

Paralelamente às negociações com o Brasil relativas à questão de São Domingos, o presidente Johnson estabeleceu correspondência ininterrupta com o presidente Castelo Branco, com o único fito de mantê-lo informado a respeito das dificuldades estratégicas militares dos Estados Unidos verificadas na Ásia: crédito e valimento a um país aliado do Sul, culminando em dezembro de 1965 na proposta do presidente norte-americano, por intermédio do embaixador Lincoln Gordon, que o Brasil enviasse efetivos militares para o teatro de operações assim podendo concorrer mais positivamente com a tentativa estadunidense de restituir a paz naquela região. Para Gonçalves e Myamoto (1993, p.221-222), “... certamente para manter-se coerente com as prioridades de defesa do Brasil, estabelecidas pelos estrategistas da ESG, ‘Castelo jamais admitiu a hipótese, limitando-se a remessa de provisões para a população sul-vietnamita’.”

De acordo com o assunto de nossas preocupações, a aviação foi largamente empregada naquele teatro de operações na época da referida sugestão feita por Johnson. Se Castelo a aceitasse, poderia haver uma séria transformação nos quadros da Marinha e da Força Aérea

em prejuízo do Exército, em vista da importância daquele conflito e das reais necessidades militares norte-americanas na ocasião.⁴⁵ A rigor, poderiam a MB, dona dos helicópteros, e a FAB dos aviões, herdarem equipamentos bélicos (sobras de guerra) em larga escala como recompensa, afinal o Estados Unidos era considerado o grande favorito para vencer aquela Guerra. Presumivelmente isso colocaria em risco a incontestável posição hegemônica do Exército no futuro próximo em território nacional.⁴⁶

Com o início dos conflitos no Vietnã na década de 60 o helicóptero ganhou grande aceitação enquanto aparelho de aviação militar. Por volta de 1961 o então secretário de defesa Robert Macnamara ordenou um amplo estudo pelo Exército para saber de suas necessidades de aviação. Segundo Exedito Carlos Stephani Bastos (BASTOS, on-line): “o relatório final apresentado em agosto de 1962, levou a criação da 1ª Divisão de Cavalaria Aérea do Exército americano. Esta divisão foi enviada ao Vietnã no Verão de 1965, possuindo 434 aeronaves, sendo que apenas seis não eram helicópteros, além de 16.000 homens.” Para muitos militares, ela tornou-se a divisão mais taticamente móvel da história da guerra. Nas palavras de Jackson Flores (1996, p. 36), após a ativação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, “... desapareceram então os aviões, mas foram incorporados os primeiros helicópteros sofisticados, os Sikorsky SH-34J, provenientes da FAB, com hidráulica e eletrônica mais avançadas, exigindo maiores recursos de manutenção. Esses helicópteros (...) adequados à operação naval, viriam (...) abrir as portas para operação anti-submarino...”.

Mas o raio mais amplo da estratégia de defesa do Brasil era o Atlântico-Sul ante a Costa Ocidental da África. Fator que também explica a constante maior dificuldade em relação ao Exército de aquisição de equipamentos bélicos tanto por parte da Marinha quanto pelo flanco da FAB. Ora, a precedência era continuamente a do Exército. Mesmo em conjuntura internacional que seria favorável ao crescimento da Marinha pelas edificações e instalações das bases aéreas do Nordeste pelos Estados Unidos nos anos de Guerra, o Exército

⁴⁵ Para se ter uma noção do quão foi enorme a participação da aviação militar na Guerra do Vietnã, as Forças Armadas norte-americanas perderam 4.839 helicópteros e 3.639 aviões. O Conselho Nacional de Segurança recomendou uma escala em três estágios de bombardeios aéreos ao Vietnã do Norte. Em 2 de março de 1965, seguindo-se a um ataque vietnamita ao acompanhamento dos marines em Pleiku, as operações começaram. A campanha de bombardeios que duraria três anos, tinha o objetivo de obrigar o Governo de Hanói a suspender o seu apoio à Frente Nacional para a Libertação do Vietnã do Sul ameaçando destruir suas defesas aéreas e sua estrutura industrial e ao mesmo tempo dar uma injeção de moral no povo sul-vietnamita. Entre março de 1965 e novembro de 1968, a “Operação Rolling Thunder”, como foi chamada, completaram o Norte do país com um milhão de mísseis, foguetes e bombas. Ver (JORDAN, 1991) acerca da guerra aérea no Vietnã.

⁴⁶ Leia-se Carlos Wellington Leite de Almeida (2005): “...o que se percebe é o sempre presente balançar da política externa brasileira, dividida entre o interesse, de se mostrar alinhada com os principais centros do pensamento ocidental e o interesse de manter uma postura independente escapando a subserviência. Castelo Branco preocupava-se em mostrar que o governo diferenciava os interesses nacionais dos da grande potência. Por isso, apesar dos pedidos insistentes do presidente norte-americano Lyndon Johnson, o Brasil não chegou a enviar tropas ao Vietnã [em dezembro de 1965 e] em 1966.”

criara a Força Aérea Brasileira em 1941 detendo e conservando o seu poder político no interior da caserna. Arma esta, pois, por excelência privilegiada pela doutrina política e de emprego, cuja elaboração passou a ser um de seus privilégios políticos entre as organizações militares desde o longínquo ano de 1893.

Após 1965, a Marinha adquirira variados helicópteros, porém todos usados e de penúltima geração. Abordando alguns pontos sobre a política externa estadunidense, em conformidade com João Roberto Martins Filho (1999, p. 75), “...surgia na política norte-americana uma nova unanimidade quanto à ajuda militar. Como afirmou Stephen Kaplan, ‘no começo dos anos sessenta, existia uma forte coalizão no Executivo favorável a transferência de itens como helicópteros, caminhões, jipes e armas leves, como equipamento de comunicações’.” Em 1966, por exemplo, foi incorporada pela Marinha mais WESTLAND Series III com motor a reação para corrigir a falta de potência de seus motores convencionais. As apelidadas “Vacas” tiveram papel importante em treinamentos realizados pelo pessoal da Aviação Naval nos anos 60 até a sua baixa em 1976. Consoante com Mario César Flores (1985, p. 451):

O Acordo de Assistência Militar proporcionou a transferência, em 1967 e 1968, de mais dois contratorpedeiros Fletcher e o início, em 1968, da participação brasileira nas Operações *Springboard* e *Veritas*, realizadas anualmente nas proximidades de Porto Rico – onde existem facilidades apropriadas – envolvendo, respectivamente, contratorpedeiros e meios e unidades anfíbias, operações essas que foram úteis para aprimorar e diversificar o adestramento tático da Marinha. A par dos meios flutuantes, também o reaparelhamento da Força Aeronaval foi objeto de alguma atenção, sendo lhe incorporados vários helicópteros anti-submarino, de emprego geral e de instrução, destacando-se entre eles os primeiros helicópteros anti-submarino SH3-D. É justo mencionar, finalmente, que é dessa época a renovação do armamento leve do Corpo de Fuzileiros Navais.⁴⁷

Pelo menos a aquisição dos SH3-D representou a continuidade da qualidade relativa das atividades anti-submarinos desenvolvidas pela MB, porém ainda quantitativamente restrita como se percebe pelos termos de Jackson Flores (1995, p.77-78): “...na terça feira, 28

⁴⁷ O SH3-D substituiu paulatinamente os SH-34 transmitidos pela FAB à MB por força do decreto presidencial de 1965, na ocasião os aparelhos de aviação mais modernos que a MB possuía para a realização de operações anti-submarinas no porta-aviões Minas Gerais. (JORDAN, 1986, p. 18) “...Desde o início de sua carreira o operacional o porta-aviões tem servido como porta-aviões de ASW, empregando aeronaves S2-Tracker e Helicópteros: primeiramente o HSS-1 (SH-34) Seabat; e posteriormente o SH-3 Sea King, de maior porte.”

de abril de 1970, chegava ao Porto do Rio de Janeiro o porta-aviões norte-americano (...) que trazia a bordo quatro helicópteros (...) Sea King [SH3-D]. Representando salto tecnológico na evolução dos helicópteros de guerra anti-submarino...”. Ao mesmo tempo, em 1968, a falta de helicópteros leves para emprego geral motivou a compra dos FAIRCHILD HILLER 1100, quando a indústria aeronáutica norte-americana atendia às demandas da Guerra do Vietnã, e as tentativas de montagem de helicópteros no Brasil, através da EMBRAER, não surtiram efeito. Assim, a escolha da Marinha, entre outras opções, mais uma vez, não foi facilitada. Esses helicópteros tiveram atuação bastante problemática e vida operativa relativamente curta na Aviação Naval, não ocupando um lugar de destaque, tendo sido vendidos em 1976. Spina Forjaz (2005, p. 295) contribui para o esclarecimento dessa tentativa em vão pela MB de fabricação de helicópteros no Brasil por intermédio da EMBRAER:

É certo, como vimos, que a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira nos anos de 1940 e a montagem do ITA e do CTA na década seguinte haviam sido condições fundamentais e prévias para a possibilidade de instalação de uma indústria aeronáutica no Brasil. Nesse sentido, a história da EMBRAER está imbricada na história dessas instituições, formando um passado comum.

Em 1968, anos após a criação do ITA, voava em São José dos Campos a aeronave Bandeirante, resultado de um projeto do CTA. Sobressaíram-se no desenvolvimento do avião vários engenheiros já formados, que converteram em realidade uma das metas da Aeronáutica no período. Um avião versátil e pequeno adequado para ser utilizado no Centro-Oeste e na região amazônica, localizações muito limitadas em infra-estrutura aeroportuária. Além disso, jamais a Aeronáutica permitiria que a EMBRAER produzisse helicópteros para a Marinha.

O contexto internacional não foi favorável à aquisição de materiais bélicos pelas Forças Armadas Brasileiras a partir de 1967, se estendendo essa situação até ao longo dos anos 70. Como, cabalmente, localizou João Roberto Martins Filho (1999, p. 68):

Nesse quadro, o nosso propósito é mostrar como a resposta americana à revolução em Cuba configurou-se numa nova ênfase estratégica – a ‘contra-insurreição’ – sob cujo signo a aliança militar interamericana ganhou fôlego e recursos, durante um curto espaço de tempo. A partir dos problemas no Vietnã e dos decorrentes obstáculos colocados pelo

Congresso americano depois de 1967, a ajuda militar entrará em crise. Mas, a essa altura, mais de uma dúzia de países latino-americanos já era governada por ditaduras castrenses, cuja ação foi profundamente marcada pelas concepções anti-insurrecionais durante todos os anos setenta.

Em 13 de janeiro de 1970, foi firmado Decreto Presidencial Nº 66. 061, que aprovou novo regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Como foi dito no capítulo 3, estava em andamento desde março de 1962 mudanças de caráter administrativo e organizacional nos quadros da Aviação Naval estabelecendo-se separação entre a DAERM – que ficou subordinada ao Diretor Geral de Material da Marinha (DGMM) – e a BAENSPA, esta sob a responsabilidade da Força Aeronaval submetida ao Comando de Operações Navais (COMOPNAV). Com a finalidade de melhor integrar o setor aeronáutico ao esquema administrativo do Ministério da Marinha, o CIAAN vinculou-se a Diretoria de Ensino da Marinha,⁴⁸ à qual igualmente, se sujeitava a cargo do Diretor Geral de Pessoal da Marinha (DGPM). Essas alterações buscavam maior operacionalidade interburocrática e centralização de comando operacional consolidando a Aviação Naval como parte orgânica da Esquadra, afinal, este seguimento da Marinha, em sua plenitude, estava se expandindo em harmonia com o restante da referida organização militar. Explicam-se essas mudanças, mais precisamente, pelo caso do problema do envolvimento do Galeão por razões já conhecidas que afirmou a predominância da Aeronáutica no controle do tráfego aéreo transferindo o CIAAN para a BAENSPA e, posteriormente, o HU-1 para o mesmo local afastando estas unidades militares da alçada da DAERM, entre outros acontecimentos e fatos determinantes. Recordamos que a DAERM, internamente, relutou outrora em entregar o CIAAN para a Força Aeronaval durante processo relacionado que dizia respeito à transferência para as dependências da BAENSPA, uma vez que foi o CIAAN duplamente responsável pela instrução de vôo e ensino teórico de aviação até que se constituísse variados Esquadrões de helicópteros da Marinha acarretando em novos regulamentos e decretos subdividindo as estruturas como demonstrado tornando-o órgão voltado estritamente para instrução teórica. Na verdade, a DAERM estava deixando de ter grandes atribuições sobre os centros de ensino, adestramento

⁴⁸ Extinta pela Lei número 1658, de 4 de agosto de 1952, teve as suas atividades passadas para a responsabilidade da então Diretoria do Pessoal da Marinha, pelo Aviso número 227, de 20 de janeiro de 1953, sendo, posteriormente, recriada pelo Decreto número 62. 860, de 18 de junho de 1968, com a denominação atual e com as suas atividades regulamentadas pelo Decreto número 66. 069, de 14 de janeiro de 1970.

e instrução do setor para se tornar responsável apenas pelas questões que envolviam material, segurança de vôo e assuntos políticos.⁴⁹

Nesses anos de recessão na aérea militar a Marinha tentara novamente por em funcionamento o protótipo de helicóptero pela EMBRAER. O Contra-Almirante Carlos Frederico Vasoncellos da Silva (1991, p.32) descreve bem a situação em palestra proferida na Sede Social do Clube Naval: “... a DAerM por seu turno, engajou-se com a EMBRAER e com a FAB no estudo de uma proposta de fabricação de helicópteros no Brasil. A proposta se tornaria viável, economicamente, se a Marinha e a FAB colocassem encomendas iniciais de ordem de 36 aeronaves...”. O depoimento de Pedro Lynch (2003, p.169-170) confirma a nossa suposição sustentada logo anteriormente de que a Aeronáutica não tinha a mínima vontade de que a EMBRAER fabricasse helicópteros para a Marinha:

... Lembro-me de ter dito naquela oportunidade. ‘ Coronel, meu único receio é que a Força Aérea tire o corpo fora. Neste caso, se a Marinha quiser entrar sozinha o Sr. me garante que a EMBRAER vai em frente? Faço a pergunta porque tenho dúvidas sobre aonde começa e aonde termina a influência da FAB na EMBRAER. Naquela noite o Coronel me assegurou que a decisão da EMBRAER seria soberana e voltada, exclusivamente, para os interesses da empresa. Infelizmente, seis meses depois, contra a sua vontade e opinião, a Força Aérea decidiu não adquirir os helicópteros ‘Gazelle’ inviabilizando economicamente o projeto da EMBRAER.

Em face desse impasse, a Marinha encontrou uma melhor saída em termos de qualidade tecnológica atendendo, assim, os seus interesses imediatos e únicos a respeito dos aparelhos novos que veio a adquirir. Dezoito helicópteros Bell 206B Jet Ranger II em 1973 por meio de contrato firmado com a empresa norte-americana de mesmo nome incrementando o Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais (CAAVO) a partir de 1974, data que assinalou a chegada das novas aeronaves. Era, portanto, dessa maneira que a estrutura da Aviação Naval se erguia: sempre dependendo do contexto internacional associado ao seu relacionamento de percepção de interesses com as demais organizações militares nacionais e

⁴⁹ Consultar o decreto presidencial de 1970: SENADO FEDERAL. Subsecretaria de informações. Decreto Nº 66. 061, de 13 de janeiro de 1970; 149º da Independência e 82º da República; e o Decreto de presidencial de 1975: SENADO FEDERAL. Subsecretaria de informações. Decreto Nº 76. 767, de 11 de dezembro de 1975; 154º da Independência e 87º da República. Em 1971, o porta-aviões Minas Gerais deixou de ser subordinado ao Comando da Força Aeronaval respondendo pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra e o CIAAN desvinculou-se da DAERM, passando com HI-1 à subordinação do Comando da Força Aeronaval.

da situação econômico-estratégica do Governo, fazendo-se pouco notar na história a Marinha pela sua posição secundária nesse gênero de relação designado político-militar entre Forças Armadas assim percebidas por esse prisma.

Mário César Flores (1985, p. 455) assevera a certeza de nossa afirmação:

... é justo consignar que a relativa folga econômica dos primeiros anos 70 permitiu que a Força Aeronaval fosse razoavelmente contemplada na administração Adalberto de Barros Nunes, tendo sido recebidas quase duas dezenas de helicópteros de instrução e de emprego geral, bem como os últimos SH3-D do esquadrão anti-submarino, destinado a emprego embarcado no Navio Aeródromo Ligeiro Minas Gerais, cuja capacidade e versatilidade nos facilitaram um modesto ingresso no tempo do movimento navio-terra helitransportado, na operação anfíbia. Por seu lado o corpo de fuzileiros navais também foi objeto de atenção especial...

Oliveriros Ferreira (1988, p. 301) compendia perfeitamente a política governamental adotada pelos sucessores de Castelo Branco pelo interesse da defesa nacional.

...Se o Governo Costa e Silva iniciou o reequipamento da Marinha e da FAB – e permitiu a ampliação dos efetivos do Corpo de Fuzileiros Navais –, não foi capaz de dotar essas Armas de poder de dissuasão apto a amparar uma política externa. Góes Monteiro dizia que as Forças Armadas são o instrumento de uma política externa. Se as Forças Armadas inspiram-se na defensiva e não possuem os instrumentos de dissuasão é o caso de perguntar: há política externa? (...). No governo Médice o que se alterou no quadro estratégico foi a propaganda em torno do mito da Grande Potência, do Brasil Grande. A situação permaneceu idêntica, no campo da doutrina, exceto no tocante a tecnologia militar, desenvolvida ainda assim para o projeto de projeção tática. A fiscalização efetiva das 200 milhas – grande desafio nacional aos Estados Unidos – era, como é ainda hoje, impossível por falta dos mais elementares meios de ação da Armada. As mudanças que houve, registraram-se no chamado Plano de Batalha do Exército – com efetivos incompletos apoiado num recrutamento defeituoso.

Mário César Flores (1985, p. 453) confirma que, “... logo no início da década de 1970, época da relativa euforia econômica que sucedeu a recuperação dos difíceis primeiros anos

posteriores a 1964, ocorreu um fato marcante na organização dos meios navais: a assinatura ainda em 1970, do contrato para a construção das fragatas classe Niterói.” Para Flores, com esses navios a Marinha deu um grande salto tecnológico sobretudo no que concerne aos sistemas de armas, pois a MB ampliou e consolidou a sua entrada na era dos mísseis, cujo primeiro passo seria a instalação do sistema anti-aéreo SEA CAT no Contratorpedeiro Mariz e Barros em fins de 1960, além de ter ingressado no sistema computadorizado de controle tático e na propulsão por turbina a gás.⁵⁰

Seis, era o número total das fragatas, sendo apenas duas projetadas para receber míssil superfície-superfície e o armamento antiaéreo de todas era limitado à defesa de ponto. Em relação ao Acordo Militar de Assistência Recíproca de 1952, Flores informa que foram recebidos dois navios de desembarque, sete submarinos, um contratorpedeiro, sete fragatas e um navio oceanográfico. Os equipamentos bélicos recebidos já eram bastante usados e, portanto, com pouco tempo de emprego operacional. Além disso, inaugurou-se um período de baixas de navios havendo se verificado nos quadros da MB carência de meios, recursos e pessoal adequadamente preparado nesta segunda metade da década de 1970. Incluso em outro planejamento igualmente em curso além do programa das baixas estava o navio aeródromo Minas Gerais prescindindo de reparos. A rigor, foi aquela, a última significativa contribuição do Acordo Militar de Assistência Recíproca. Aliás, para Paulo Fagundes Vizentine (1998, p. 223):

‘ [o Acordo Militar concordando com Moniz Bandeira] consistia, basicamente, no fornecimento de material bélico já utilizado pela OTAN e, cujo valor comercial, embora fosse nihil, ao sair dos portos de Antuérpia de Paris, o governo de Washington contabilizava dentro das verbas aprovadas pelo Congresso e as quais, sem dúvida alguma, dava outra destinação’. A partir da década de 1970, o Brasil passa a produzir 80% de seu material bélico, importando os 20% restantes de diferentes países com mínima participação americana. Nesse período o governo americano passaria a tolerar o Acordo Nuclear, desde que a Alemanha aceitasse novos instrumentos multilaterais que favorecessem a não-proliferação (...). De fato, a cooperação Brasil-Argentina vinha sendo tomada como modelo de cooperação Norte-Sul...

⁵⁰ Para saber mais detalhadamente sobre essas fragatas e mísseis ver artigo de Alexandre Fontoura na revista Defesa & Segurança disponível na web (FONTOURA, on-line).

Enquanto isso, no campo da Aviação Naval adquiria-se novos modelos de helicópteros (LYNX) os quais eram mais compatíveis com as fragatas classe Niterói, entre outras obtenções de menor expressão. Em 1975, a Marinha assinara contrato com a empresa WESTLAND Helicópteros relativo à compra de nove aparelhos SEA LYNX bastante apropriado para a guerra anti-submarino. Este era justamente o ângulo de afastamento estratégico-militar da Marinha em relação à doutrina de emprego distorcida pelo Exército versada na prática em território nacional por todo o contexto da Guerra Fria. Ora, quase todas as suas aquisições de material bélico confluíram *incompletamente* para um mesmo ponto: a tão falada “guerra” anti-submarina. Prova disso foi a eclosão da Guerra das Malvinas na década de 1980 não deixou dúvidas acerca da impotência das Forças Armadas brasileiras, sobretudo em relação ao poderio da Marinha diante da situação de conflito no Atlântico Sul.

Oliveiros Ferreira (1988, p. 321) é dono de um ponto de vista explicativo:

...Na apreciação do Estado-Maior do Exército, pouco importa que a Grã – Bretanha tenha sabido corretamente administrar o Poder Naval; pouco se lhe dá que as glórias da Argentina na guerra tenham advindo do correto emprego (ainda que a altíssimo preço) de seu pequeno Poder Aéreo Estratégico, ou que a batalha em terra tenha sido travada por um Poder de Terra formado na má escola – muito parecida com a Brasileira. O caráter não-associativo da doutrina militar, a predominância do Exército no conjunto das Armas desde 1893 e a rivalidade Marinha *versus* Aeronáutica inibem qualquer debate regenerador e projetam sua sombra funesta sobre o futuro.

De acordo com fatores de várias ordens se destacando igualmente o da segurança nacional e de defesa, no ano de 1970, o Governo brasileiro tomou a decisão de ampliar o seu mar territorial para 200 milhas marítimas. Esta decisão foi sustentada no fato de que não existia norma de Direito Internacional em vigor, convencional ou usual, que determinasse aos Estados até que limites poderiam estender o seu mar territorial. Predominou, na compreensão do Governo, a visão de que o Estado costeiro é livre para determinar a própria largura de sua fronteira marítima, dentro de linha de demarcação razoável e atendendo as suas condições e interesses particulares. Segundo Gustavo de Lemos Campos Carvalho (1999), “...o Brasil, à época, afirmou a sua soberania sobre a questão e não vacilou em levar a efeito, durante o período que vai de 1970, quando da expansão para 200 milhas, até 1982, ano da conclusão da

III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, uma estratégia de consolidação do interesse nacional em relação a esse assunto.”

Vindo ao encontro do interesse particular e implícito da concepção estratégica formulada pelo Exército, esta política, de total interesse da Marinha, não alterou em nada na sua contínua precária situação tática, pois como afirmamos, a doutrina de emprego na aplicação da teoria era transfigurada essencialmente em poderio terrestre, trazendo, não obstante, apenas maiores benefícios para o Exército no conjunto das Armas. Em tais condições, “segurança estatal” e “segurança nacional” tornaram-se palavras-chave para salvaguardar um regime político e sua elite social. Tradicionalmente, portanto, segurança tem quase, exclusivamente, envolvido questões militares e ameaças aos Estados.

Por mais abstrata que seria a possibilidade de um assalto naval de tipo clássico contra as costas brasileiras, havia interesse em impedir que as águas próximas ao litoral fossem navegadas, livremente, por embarcações estrangeiras para atividades de espionagem ou de pesquisa marinha para fins militares. Interpretava-se, também, que seria almejável poder impedir a colocação por outros Estados de artefatos militares, nas áreas do fundo do mar localizadas nas imediações das costas do país, tema que adquiria relevância a luz das negociações que, então se realizavam no Comitê de Desarmamento de Genebra e que reverteram na aprovação de um tratado sobre a proibição da colocação de armas nucleares e outras armas de destruição em massa no leito do mar e em seu subsolo. Em outras palavras, atribuía-se um papel secundário à Marinha do Brasil, sobretudo no Atlântico Sul para o quadro da Guerra Fria, porque mesmo diante das dificuldades de aquisição de armamentos não se pensava governamentalmente em um verdadeiro poder militar dissuasório. Ora, as atividades em pauta, que definiam nesta questão onde a Marinha passaria a ter maior exercício, não aumentavam militarmente nem um pouco a sua importância estratégica, porque a ameaça sobreposta, em lucro do Exército, era sem dúvida a segurança interna face à conturbada situação política vivenciada pela nação brasileira.

Complementarmente citamos João Roberto Martins Filho (1999, p. 75): “... enquanto apenas uma parcela da organização militar passou a se dedicar à contra-insurreição, na América Latina a doutrina anti-insurrecional patrocinou uma efetiva **reconversão** às tarefas de ‘guerra’ interna.” Por exemplo, havia uma suposição no período, de que potências estrangeiras pudessem tentar levar, clandestinamente, pelo mar, meios de apoio às atividades de guerrilha que se desenvolviam no território nacional – isso é óbvio, em menoscabo de uma postura, efetivamente, mais dissuasiva aquilatadora do áureo Atlântico Sul porque, desse modo, atribuía-se singelo papel de vigilância ocultando o real valor geopolítico desta zona de

preceituação estratégica. Afinal, no período militar (1964-1985), as armas se confundiam com um Governo liderado em primeira instância pelo Exército, se destacando na formulação doutrinária a ESG, bem como o modelo ideológico Brasil potência, atrelado ao desprezo da hipótese de guerra anti-submarina no Atlântico Sul na eventualidade de um conflito nuclear entre as duas superpotências.

Paulo Fagundes Vizentine (1998, p. 129) adverte por entre este parêntese que abrimos aqui,

... em 26 de março de 1969, foi assinado Acordo Financeiro entre o BNDE e a *Industrial Development Corporation of South Africa*, relativo à abertura de uma linha de crédito de 3,5 milhões de rands (equivalente a 5 milhões de dólares). Contudo, paralelamente, o relacionamento bilateral era perturbado por desmentidos brasileiros a propósito do estabelecimento de uma aliança naval no Atlântico Sul. Depois de várias insinuações sul-africanas, em abril de 1969 o chanceler brasileiro reagiu de maneira enfática. Sobre o apregoado ‘arrependimento’ do Brasil em não entrar numa aliança naval, o Itamaraty manifestou, em nota oficial, ‘ser de competência exclusiva do governo brasileiro julgar o que corresponde ao interesse nacional’. A nota acrescentava que o MRE não estava estudando qualquer acordo naval com a África do Sul.

Retomando o assunto, em decorrência do papel subsidiário de vigilância imputado à Marinha, indiretamente, a Força Aérea mais uma vez, se beneficiara no campo da aviação, adquirindo aviões pela EMBRAER e ampliando a sua *necessidade* no contexto da Guerra Fria, como atesta Mário César Flores (1985, p. 457):

Com a extensão da faixa de mar territorial até 200 milhas da linha da costa, adotada em 1970, a Marinha assumiu outra (...) tarefa: o patrulhamento dessa imensa faixa (...). Essa tarefa, mais exigente em certas áreas críticas sob o ponto de vista da exploração ilícita de recursos marinhos (...). No cumprimento desta tarefa a Marinha tem sido (...) apoiada pelos aviões de patrulha da Força Aérea Brasileira, sobretudo após a incorporação dos aviões Bandeirantes versão patrulha, de construção nacional, que se mostram úteis nesta tarefa limitada. No contexto da questão dos recursos marinhos, simultaneamente efeito e estímulo de interesses e de preocupações nacionais com o mar, que o episódio do confronto Brasil-França havia

despertado em 1963, foi criada em 1973 a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM)...

Contudo, mesmo levada a reboque pela concepção estratégica do Exército na prática, porque a rigor, em tese, tal concepção elevava substancialmente o seu valor estratégico, a Marinha, entre fins de 1960 e a década de 70, ampliou os seus quadros permitindo maior possibilidade de adestramento. Retomando a situação de seu material bélico, especialmente o porta-aviões Minas Gerais, passou por reparos no período de 1975 a 1979. Em 1971, no setor de apoio, notificou-se a entrada em serviço da Base Naval de Aratu, para a qual foi deslocado o navio ficando em conserto por quatro anos. Neste ínterim, as operações aeronavais executadas pelo 1º GAE da FAB se restringiram ao espaço aéreo sobrejacente limítrofe respectivamente das Bases Aéreas de Santa Cruz e de São Pedro da Aldeia, salvo algumas poucas missões especiais. Por outro lado, a FAB, entre os anos de 1976 a 1988, conquistara mais seis aeronaves TRACKERS S2-E, que foram utilizadas para fornecerem peças para os demais TRACKERS em uso, tendo sido esta versão denominada pelos aeronautas da Força Aérea de P-16 logístico. O seguinte documento produzido pelas próprias fileiras do 1º GAE dizia (GRUPO AÉREO DE AVIAÇÃO EMBARCADA, 1965):

Desde 1974 o NAeL MINAS GERAIS está em reparos. O Grupo não está qualificando e requalificando o seu pessoal. A Unidade opera apenas partindo de bases terrestres. A aeronave não é utilizada dentro de suas reais características, devido a este tipo de operação com missões que são iniciadas longe da Força Tarefa. Em 1976 nova turma de tripulantes chega ao Grupo. A perspectiva é de que haverá embarque apenas após quatro anos, isto é, em 1980. Durante a Manobra Real de 1976, o GAE é acionado para efetuar ataque à Base Aérea de Anápolis, sede dos interceptadores. Três P-16, partindo de Uberaba, em vôo rasante, conseguem efetuar o ataque com surpresa total, coroando a missão de êxito. Utilizando a música de MULHER BRASILEIRA, o fato é assim narrado: ‘...o XAVANTE foi de isca; o GAE lá por fora só na cisca; JAGUAR UNO falou ta uma festa; depois recebeu doze bombas na testa...’.

Concorde com Cavagnari Filho (1993, p. 16), que nos fornece um bom panorama acerca da repercussão da quebra do Acordo de Assistência Militar, em 1977, durante o Governo Geisel no âmbito da indústria bélica e da modernização das Forças Armadas:

O rompimento unilateral do Acordo Militar de Assistência Militar, em 1977, induziu muitos observadores a inferir que a decisão brasileira configurou a ruptura das relações militares entre o Brasil e os Estados Unidos, afastando a ameaça do alinhamento automático brasileiro em defesa dos interesses estratégicos norte-americanos. Mas para alguns setores militares, a consequência mais significativa foi ter permitido a expansão da indústria bélica nacional e a ativação da P&D militar. Para eles, o acordo dificultou a transferência de tecnologia, tornando-se um obstáculo a modernização das Forças Armadas. O seu fim trouxe benefícios e quase nenhum custo, já que os cinquenta milhões de dólares da assistência militar representavam, apenas, 2,5 % do orçamento militar de 1977. No entanto, os Estados Unidos, tentou restabelecê-lo, mas em novas bases.

Certamente, os seguimentos castrenses aos quais se refere Cavagnari são constituídos pela sua quase totalidade por setores da Marinha e da Aeronáutica. Foi com o término da Segunda Guerra Mundial que os militares tomaram ciência do cunho especial que distingui a ciência e tecnologia na composição da capacidade estratégica do país. Porém, apenas na década de 1960 que se inicia um delineamento de uma relevância maior com ela na esfera do Estado.⁵¹ Este atraso pode ser parcialmente explicado pela carência de uma política de C&T como objetivo do Estado. Embora intercedendo neste campo, despertando a atividade científica institucionalizando-a e criando instituições como o Conselho Nacional de Pesquisas, em 1951, a ação estatal foi interrompida. Ou ainda, destituía-se de estímulos que imputassem motivos políticos e econômicos satisfatórios e inevitáveis para uma maior intervenção estatal na C&T, salvo casos específicos de alcance restrito. Enfim, o que interessa ressaltar nesta pesquisa, é o fato da organização da P&D no âmbito das Forças Singulares, ter em mira o desenvolvimento de projetos exclusivamente militares, que colaborem para modernização dessas Armas.

São os seus principais programas de tecnologias *críticas* que apontam para o sentido de tal esforço. No entanto, parecem que eles estão mais associados à Marinha e a Aeronáutica do que ao Exército e, também por isso, em largo prazo, não produziram muitos frutos consolidada a oposição determinada pela doutrina de emprego *terrestre* da concepção estratégica militar entre outras causas e consequências de ordem econômica e política. Estamos fazendo alusão ao programa nuclear autônomo, o programa espacial e o programa do

⁵¹ Eduardo Mei e Héctor Luís Saint Pierre (2007, p. 247) sustentam que as Forças Armadas só passaram ter identificação de um projeto voltado para produção bélica quando se estabeleceu a Doutrina de Segurança Nacional, uma reunião de idéias que se desenvolveu no interior da Escola Superior de Guerra (ESG) desde a sua criação em 1949, mas que se tornou contextura normativa apenas a partir do golpe militar de 1964.

avião subsônico, que sem dúvida, muito importantes para a política estratégica do país representado avanço no campo militar; inclusive, acreditavam certos setores da sociedade castrense, terem significado um salto qualitativo na direção da construção da grande potência por eles idealizada no período de ditadura militar. Nesse sentido, para Cavagnari (1993, p.2):

A grande potência passou a ser o referencial de todo o esforço científico-tecnológico militar. É claro que a organização de P&D no âmbito das forças singulares (Exército, Marinha e Aeronáutica) visa ao desenvolvimento de projetos exclusivamente militares, que contribuam para a modernização dessas forças (...). Mas, com a democratização do país e o fim da Guerra Fria, tornaram intensas as pressões, internas e externas, para bloquear a conclusão desses programas. Além da escassez de recursos e alguma oposição interna a eles, as relações tensas com os Estados Unidos, devido aos propósitos militares dos citados programas, viriam a ser dificuldade maior para a P&D militar.

Entrementes, no campo da política interna, desde 1973, do “milagre econômico” afluíam-se pequenos contrastes ao desenvolvimento nacional. O projeto mais expresso formalmente no Governo Geisel (1974-1979) era o de conduzir ao processo de distensão política no Brasil verificando-se o retorno dos “castelistas” ao poder, representado pelo ideológico e estrategista do grupo, o General Golbery do Couto e Silva, ocupando o cargo de chefe da Casa Civil. A justificativa da erupção de tal projeto eram os entraves econômicos em que estava afundado o país com a crise do petróleo. Para muitos analistas, esse foi o ápice do desenvolvimento do paradigma da diplomacia do regime militar tendo ela causado mudanças nos relacionamentos do Brasil com o Terceiro Mundo, estreitando os vínculos com o Oriente Médio e a África, aumentando a representação e a participação externa nos fóruns multilaterais, com as teses do congelamento do poder mundial e a defesa da nova ordem econômica internacional. Acerca das relações com os países desenvolvidos, existiu a ruptura militar com os Estados Unidos, destacando-se a denúncia do Acordo Militar Brasil - Estados Unidos, o Acordo Nuclear com a Alemanha, a questão dos direitos humanos e a nacionalização da segurança. De outro lado, houve o crescimento dos intercâmbios bilaterais com a Europa Ocidental, sobretudo a Alemanha, e com o Japão na Ásia, tendo como finalidade uma inserção diferenciada. Em conformidade com o tema de nossas preocupações, a seguinte transcrição localiza bem o assunto que vem sendo discutido em temática

concernente assinalando momento histórico importante e de mudanças para o setor militar. Assim, Paulo Fagundes Vizentine (1998, p. 203-224; 225) escreveu:

... Com relação a América Latina, o Brasil procurou estreitar a cooperação, abandonando o discurso ufanista de grande potência. Iniciou conversações com a Argentina para a solução do contencioso das barragens hidrelétricas da Bacia do Prata, obtendo um acordo durante o governo seguinte. O apoio ao regime militar argentino implantado em 1976 facilitou ainda mais a aproximação. Quando na segunda metade dos anos 1970 surgiram rumores de uma possível internacionalização da Amazônia, o Brasil imediatamente reuniu os países vizinhos e com eles lançou a Iniciativa Amazônica, estabelecendo uma estratégia comum para a exploração da região e reafirmação das soberanias nacionais dos países membros sobre ela. O *Pragmatismo Responsável*, como não poderia deixar de ser, despertou a ferrenha oposição dos EUA, bem como de segmentos conservadores da política brasileira. Geisel precisou mediar constantemente conflitos entre o Conselho de Segurança Nacional, que opunha-se à muitos aspectos desta diplomacia, e o Itamaraty que a defendia (...). Em relação ao Brasil, entretanto, as críticas em relação aos direitos humanos assumiram um significado especial: o governo norte-americano oportunamente vinculou-as ao Acordo Nuclear. As denúncias eram usadas como forma de pressão para que o Brasil desistisse ou revisasse o acordo (da mesma forma que durante o Governo Médici os EUA tentaram vincular o Acordo do Café ao mar territorial de 200 milhas). Em 1976, o Congresso Americano aprovou uma lei que exigia que o Departamento de Estado apresentasse um relatório anual sobre os direitos humanos nos 82 países que recebiam ajuda militar ou de segurança, entre os quais figurava o Brasil. O primeiro relatório referente ao Brasil surgiu em princípio de 1977 (...). Criticava a atuação do país com base em documentos como os da Anistia Internacional e fazia referência às prisões legais, às cassações de direitos políticos, à censura à imprensa e às pressões sobre a Igreja (...). Geisel reagiu prontamente. Devolveu o relatório e o chanceler Azeredo denunciou a intolerável interferência nos assuntos internos do país, rejeitando qualquer ajuda que estivesse vinculada a questões internas. Foi o momento mais sério dos desacordos entre Brasil e Estados Unidos (...). O Governo chegou ao ponto de começar estudos sobre possibilidades alternativas em caso de retaliações no setor comercial e militar. Em alguns dias, o governo brasileiro anunciou o cancelamento do Acordo Militar com os EUA de 1952.

Tal qual o rompimento do Acordo Militar, o Acordo Nuclear não foi bem quisto pelos EUA e suas conseqüências obviamente não foram poucas, culminando na não transferência de

tecnologia nuclear para o Brasil e, em contrapartida, concorrendo para o surgimento de três programas nucleares autônomos elaborados *em separado* pelas Forças Armadas brasileiras contornando a fiscalização da Agência Internacional de Energia Atômica responsável pelo controle da produção e distribuição de artefatos nucleares pelo mundo, sendo o mais bem sucedido o Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear desenvolvido pela Marinha, incluso em suas metas a construção do reator para submarino nuclear. Recortando o tema da pesquisa, sobrevém que, aparentemente, através da P&D esses programas foram erigidos e acompanhados harmonicamente respeitando-se uma política de desenvolvimento nacional para uso integrado das Forças Armadas, todavia inexistente um projeto ou conjunto de planejamentos capaz de reunir esforços entre os militares convergindo para objetivo coletivo diminuindo, portanto, as rivalidades entre as organizações militares, que necessário é dizê-lo, existem no Brasil em grande medida. Por exemplo, o programa do avião subsônico, para a fabricação de aeronaves (AMX) pode ser assim entendido, ou seja, como um natural empreendimento nascido em 1977 para a construção de uma aeronave com autonomia de vôo ofensiva de longo alcance que como resposta aponta o programa da Marinha datado de 1978 (CAVAGNARI, 1993, p. 7), “... quando decisão ministerial engajou a Marinha num programa de desenvolvimento da propulsão nuclear para submarinos. Tal decisão baseou-se na premissa de que, no evento de uma confrontação, a força naval que não estiver dotada do submarino nuclear ficará em flagrante inferioridade em face do adversário que possuir esse vetor. Para a Marinha a premissa foi confirmada na guerra das Malvinas...”. Imbricado na narrativa deste processo histórico estava o emprego do poder aeronaval marcado pela disputa bilateral entre Marinha e Força Aérea por uma hegemonia da Aviação Embarcada, neste final de década carecendo de investimentos e sendo comprometida por falta de iniciativa de ambas as instituições de trabalharem em conjunto para a melhoria do setor uma vez preocupavam-se a Marinha apenas com o seu porta-aviões e a FAB com os seus aviões. As Malvinas que o pronunciem. E no futuro, considerando que os programas nucleares aos quais nos reportamos são de longo prazo, seria gerada uma dicotomia implicada na C&T: o ramo dos submarinos e o ramo dos aviões, esta subdividida dentro da Marinha no final da década de 1990, entre a escolha de um lote de velhos aviões (SKYHAWK) oferecidos pelo Kuwait garantindo aquela tão almejada hegemonia aeronaval e a opção pela aceleração do andamento da parte condizente à construção do submarino de propulsão nuclear do Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear.

Pormenorizando o problema da pesquisa, o porta-aviões Minas Gerais voltou à atividade depois de longos quatro anos de reparos, em 1979, suscitando ainda a única

dificuldade mais evidente – sem dúvida relevante – no que diz respeito ao relacionamento entre o pessoal da FAB e da Marinha embarcados: herança da crise da Aviação Embarcada. A citar, incompatibilidade de idade confirmada pelo regime de patentes entre oficiais da MB e da FAB. Para os oficiais da Marinha, demorava-se mais para se elevar na hierarquia militar, assim sendo, os mais jovens oficiais embarcados eram justamente aqueles que constituíam o 1º GAE da FAB detendo o comando das operações aeronavais realizadas pelos aviões. O documento sem identificação autoral produzido pelo Ministério da Marinha em 1952 para a distribuição interna da Força aborda o assunto de maneira bastante preventiva, (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1952, p. 13):

... Quanto ao pessoal subalterno, o sistema da Força Aérea também é mais oneroso para o Estado do que o sistema naval, porque os especialistas da FAB são todos sargentos, ao passo que os da Marinha são marinheiros de 1ª classe, cabos e sargentos (estes em muito menor número que aqueles). Convém que nos cursos de manutenção de helicópteros, realizados no estrangeiro, o pessoal subalterno da Marinha demonstrou possuir elevada capacidade profissional (...). Sendo o pessoal especialista da FAB composto inteiramente de sargentos, sua presença a bordo do navio aeródromo produziria um desequilíbrio na utilização dos alojamentos e ranchos e na execução dos serviços não especializados, tornando fisicamente impossível acomoda-los, ao passo que o pessoal especialista da Marinha, além de sargentos compreendem também, e em maior número cabos e marinheiros de 1ª classe, que não são alojados com os sargentos e executam, além dos serviços de suas especialidades, outros serviços de bordo que os sargentos da FAB, em virtudes de suas graduações, suas regalias e sua falta de habilitação, não poderiam executar. A presença a bordo, dos sargentos da FAB, muito jovens (...) em convivência com o pessoal subalterno da Marinha, mais idoso (...) menos graduado (...) criaria problemas...

Afora isso, por enquanto, nenhuma grande novidade envolvendo discussões e debates retos, historicamente, interligados com a crise da Aviação Embarcada. Assim era a situação geral na década dos 70 descrita pela MB à **Folha de São Paulo** em 25 de janeiro 1998, (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998):

...Os primeiros anos desse casamento forçado mantiveram animosidade entre as forças. O pessoal da FAB embarcado no ‘Minas’

era conhecido como ‘praga azul’, em menção a ‘cor azul’, diferente do uniforme. A convivência foi melhorando com o tempo. Já na década de 70 era excelente, a ponto de os aviões anti-submarinos serem capazes de operar mesmo à noite, uma das manobras mais difíceis.

Em 27 de novembro de 1979, se deslocava de São Pedro da Aldeia – RJ para Manaus – AM a primeira turma de praças para a formação do Destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas, que passou a ser composta de sete sargentos, dois cabos e cinco marinheiros (QUEIROZ, 1991, p. 360): “... no dia 13 de dezembro chegavam a Manaus os três helicópteros do tipo BELL JET RANGER – II 260-B e os três Oficiais Aviadores Navais, que viriam, a se juntar com as praças já existentes para a formação do Destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas...”. Neste período, estava em estágio inicial a reformulação das hipóteses de guerra em território nacional, em virtude da aproximação do fim da Guerra Fria e de uma conseqüente reorientação estratégica na política nacional, compreendendo assim as Forças Armadas, que ainda obscuramente para os analistas, pareciam começar a se interessar mais detidamente – indícios de certa preferência peculiar – pela região Norte do país em zona fronteira privilegiando, primeiramente, outra vez, a ampliação dos efetivos e unidades do Exército no local.

João Roberto Martins Filho e Daniel Zirker (2001, p. 255) apresentam razões para tais mudanças panorâmicas, ajustadas exatamente a partir de 1977, quando:

...o governo brasileiro denunciou o acordo militar bilateral de 1952, no contexto de um contencioso com os EUA que envolvia as pressões em defesa dos direitos humanos, a oposição à aproximação no plano nuclear do Brasil com a Alemanha e questões relacionadas ao comércio. Em 1982, a Guerra das Malvinas colaborou para enterrar, aos olhos dos militares, o que restava da confiança no Tratado Inter-Americano de Assistência Recíproca (TIAR), que datava de 1947, enquanto base de uma efetiva aliança de defesa contra agressões de forças externas ao hemisfério.

Concordando com Mário César Flores (1985, p. 458); finalmente “... em 1982 voltou a Marinha a dar alguns passos para retomar seu reaparelhamento aéreo, com prioridade para os meios anti-submarino, encomendando um pequeno número de helicópteros SH-3 D à Itália sob licença.” No setor operativo, participou de variadas missões e treinamentos como era de praxe, (CARNEIRO, 1984, p.19) “... Dragão XVII (quando o HS-1 realizou pela primeira vez

desembarque noturno de tropas com as aeronaves totalmente às escuras), Fraterno IV, Ninfa IX e operação conjunta com a marinha portuguesa.” Apesar de o acordo de Assistência Militar ter sido rompido em 1977, no ano anterior, a MB havia participado da operação UITAS XXII, neste ano de 1982, aguardando para participar da próxima UNITAS, uma vez que o TIAR ainda vigorava, facilitando a realização dessa operação anual conjunta entre a Marinha norte-americana e as marinhas latino-americanas. Merece destaque, diante do contexto internacional a realização da operação FRATERNAL, sobre a qual o Capitão de Corveta da Marinha brasileira, Mário Jorge de Menezes (2004, p. 2) informa:

A cooperação militar entre as Forças Armadas da Argentina e do Brasil não poderia ser imaginada no início da década de 70, pois existia entre os dois países uma grande rivalidade pela hegemonia regional no Cone Sul. É importante mencionar que as Marinhas do Brasil (MB) e da Argentina (ARA), apesar das rivalidades existentes entre as duas nações, mantinham operações conjuntas no Atlântico-Sul, como a operação Fraterno, por exemplo, conduzidas desde 1978.⁵²

Dentro deste contexto aparentemente mais amistoso que se constituía, em 1982, não obstante, eclodiu a Guerra das Malvinas, um conflito bélico entre argentinos e britânicos por um arquipélago situado nas costas da Argentina, sobressaindo-se naquela conjuntura política, a importância estratégica da região, servindo até mesmo para uma colonização natural da Antártida e confirmando antigos desejos verificados em 1806 e 1807 de a Inglaterra ter um ponto fixo no hemisfério sul. Com a sua deflagração, consumou-se na América Latina e no Brasil, a separação hemisférica entre Norte e Sul no sistema internacional em contraposição àquela antiga divisão Leste e Oeste.

Bastou para a Argentina tentar recuperar a sua soberania sobre a região, que práticas econômicas de efeitos pungentes se transformaram em medida político-militar. A ação

⁵² Desde 1978 porque em 1973 foi assinado o Tratado de Itaipu pelo governo brasileiro e paraguaio respaldado pela Ata das Cataratas de 1966, o qual previa o aproveitamento hidrelétrico do Rio Paraná, por meio da construção de uma usina em regime de consórcio, decisão essa que geraram suspeitas certas por parte dos argentinos de que o acordo havia sido arquitetado pelos estrategistas brasileiros e não ultrapassava de uma aliança definitiva com o seu vizinho selada entre as duas nações para alterar o equilíbrio político regional. Com essa promulgação do tratado pelas duas partes firmantes, deu início a um processo de fricção política entre argentinos e brasileiros, só encerrado seis anos mais tarde, quando o governo brasileiro cedeu a reivindicação argentina de dialogar a respeito do projeto hidrelétrico. Ou seja, período que coincide com o início das operações FRATERNAS em 1978, distantes apenas por alguns meses da reaproximação do governo brasileiro com a Argentina pelo caso Itaipu em 1979.

provocada pela Argentina a surpreendeu, rebaixando os seus cálculos e expectativas ao malogro, porque foi obrigada a entrar em uma guerra, para a qual, se encontrava totalmente despreparada. Wiliam da Silva Gonçalves e Shiguenoli Miyamoto (1993, p. 236) aduziram: “... ao supor que aliança anticomunista os ligava aos Estados Unidos os colocaria a salvo do confronto armado com a Inglaterra, os militares argentinos tardiamente descobriram que os laços que uniam os dois Estados da OTAN estavam acima de quaisquer contingências e identificações com países do hemisfério sul.” Suzeley Kalil Mathias (2003) pontuou: “...o TIAR (...) havia sido desrespeitado – e, em certa medida, superado – quando da Guerra das Malvinas/Falklands, conflito que envolveu um país-membro da OEA e que não contou com o apoio, sequer neutralidade, dos EUA e de outros Estados menores. Já naquela ocasião, passou-se a discutir quais seriam os mecanismos hemisféricos para a garantia da paz regional.” Quer dizer, subtraindo à regra um ataque por parte da União Soviética e de seus aliados, a segurança coletiva do continente ficava sob a carga da vontade dos EUA.

O desenvolvimento das operações aeronavais no Atlântico Sul levantou questões diplomático-estratégicas excepcionalmente salientes para o Brasil. Do ponto de vista estritamente militar, parafraseando Hélio Jaguaribe, o acometimento da Guerra das Malvinas deixara patente a condição débil em que o país se encontrava: impotência instrumental, sócio-econômica e militar, instrumental pela carência de material bélico moderno (como submarinos e mísseis autogerenciáveis). Impotência militar, pelo despreparo de nossas Forças Armadas, que desde muito tempo foram orientadas para se concentrarem em funções policiais de contra-insurgência em abnegação de suas reais manobras militares de defesa nacional. (JAGUARIBE, 1986, p. 222). Relativamente a esse aspecto, Wiliam da Silva Gonçalves e Shiguenoli Miyamoto (1993, p. 237) inferiram:

... pois, mudadas as diretrizes básicas da política externa brasileira e as tendências do sistema internacional, verificava-se quão equivocada havia sido a política de priorizar as forças terrestres em desfavor das forças aeronavais. Desfeita a ilusão da defesa continental com o aval norte-americano, afluía a falta de proteção com o Atlântico Sul à altura da própria importância que lhe era atribuída pelos próprios militares.

Antes de reavermos outros assuntos, daí para frente o convívio político Brasil-Argentina assumiu caráter de um bom relacionamento marcado por progressivos entendimentos, principalmente, após o ano de 1983, com a queda dos militares argentinos do

poder, quando o presidente eleito Raul Alfonsín passou a comandar o processo de redemocratização do país. Efetivamente, cômicos em face de interesses democráticos mútuos, os dois países se alinharam politicamente esquecendo os desentendimentos passados.

Naturalmente, com o passar dos anos, a estrutura institucional da Marinha aumentara significativamente, todavia, permaneceria ainda desvalorizada e olvidada no conjunto das Armas. Os redatores da **Revista Tecnologia e Defesa** (1986, p. 24) escreveram: “...uma prova inequívoca da falta de capacidade material da Marinha é que, na maioria dos casos, os barcos pesqueiros conseguiram escapar da perseguição dos navios-patrolha brasileiros...”. Porém, pelo interesse da efetiva defesa nacional, certamente, um dos grilhões para o seu adequado emprego aeronaval, consistia ainda na extraordinária rivalidade bilateral entre esta organização militar e a Força Aérea a propósito do setor. Ora, o Exército resolvera politicamente a crise da Aviação Embarcada em momento decisivo para a sua própria sobrevivência, isso juntamente com as demais organizações militares enquanto membros permanentes do Estado, em 1965, quando governava o país inaugurando o período de ditadura militar pela competência e figura do Marechal Humberto Alencar Castelo Branco, dono de amplos poderes e direitos na direção do poder Executivo, além de Comandante-em-Chefe das Forças Armadas. E o presidente fez da melhor maneira para o Exército, é claro; causando um racha operativo no seguimento aeronaval contentando parcialmente as duas instituições *provisoriamente*. Além disso, apenas para não deixarmos a indagação transparente, afinal a resposta já esta dada. Por que, tendo em vista a precedência da exasperação do agravamento dessa crise, decisão semelhante não ocorrera no Governo João Goulart? Por um simples motivo: Goulart não era militar e muito menos alinhado com o grupo da “sorbonne”.

Enfim, por três décadas a substituição do único navio-aeródromo brasileiro foi inviabilizada por diversos motivos segundo o analista Eduardo Italo Pesce (1998, p. 24):

...politicamente pela legislação, que proibia a Marinha de operar aviões, acrescenta-se a isso as dificuldades econômicas por que passou o país, no período. As mesmas razões inviabilizaram aquisição no início da década de 80, de um lote de aeronaves A-4 Skyhawk para equipar o Minas Gerais. O desenvolvimento de uma versão embarcada da aeronave de ataque Alenia/Aermacchi/Embraer AMX (A-1), de projeto ítalo-brasileiro, chegou a ser anunciado, mas foi cancelado em 1985...

Como já afirmamos, o AMX era um projeto de tecnologias sensíveis com vistas em atender as necessidades exclusivas da FAB no ramo militar. Visão aquela, permeada pela rivalidade e competitividade no seguimento militar. Cavagnari Filho (1993, p. 13) precisou:

Em 1979 e 1980, houve freqüente contato com as autoridades e com as indústrias envolvidas italianas – Aeritalia (atual Alenia), Aermacchi e Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER) –, tendo em vista conciliar interesses e definir requisitos militares no âmbito do governo e integrar conhecimentos, através de uma associação, no âmbito industrial. Com a conciliação dos objetivos e verificação das capacidades e especificações técnicas, o Programa AMX foi formalizado em 1980, na seqüência de um acordo de cooperação técnica entre o Brasil e a Itália, que já existia desde 1977. A opção pelo AMX foi feita para atender aos requisitos operacionais básicos de um avião de ataque e não de um interceptador...

A EMBRAER era, há tempos, uma empresa inerente à FAB, de tal modo, não havia razões interessantes para a Força Aérea investir em projeto que não lhe trouxesse lucros unilaterais para a Força como se nota pelo teor das negociações e pela descrição operacional do avião. Aquela foi outra tentativa em vão de a Marinha firmar contrato com essa empresa para a aquisição de aeronaves, no caso em análise, o AMX versão naval. Por isso, foi obrigada a tomar a iniciativa de importar aeronaves de mesmo porte do Kuwait só em 1997, porém estas já bastante usadas além de mais obsoletas retrospectivamente.

Na década de 80 houve uma reaproximação nas relações militares entre Brasil e Estados Unidos, mas desta vez com mais desconfiança e sem grandes dependências diplomáticas. O princípio da reaproximação foi a criação do Grupo de Trabalho Brasil - Estados Unidos para avaliar as possibilidades de se firmarem acordos de interesses mútuos proporcionando relativa autonomia tecnológica para o setor industrial bélico nacional. Para isso, esses interesses deveriam confluir para a mesma direção baseando-se na ponderação política a respeito da transferência das tecnologias, as quais passariam a ser negociadas contanto que não atrapalhassem o mercado em crescimento da indústria bélica brasileira e a P&D militar. Em 1984, passou a vigorar o Memorando de Entendimento de Cooperação Industrial-Militar abrangendo informações respeitantes apenas aos dois países e, portanto, confidenciais para o resto do mundo. Mas o Ministério das Relações Exteriores concordava com a continuidade dessa política governamental dentro de limites, desde que vetado o

denominado Acordo Geral de Segurança de Informações Militares, como o próprio nome evidenciava caracteristicamente mais amplo, proposto pelos norte-americanos para fins mais consistentes de transferência de tecnologias tornando contraditório o andamento das negociações. Não que a proposta fosse inviável para o Governo brasileiro, que a deixou para análise, pois naquele momento não lhe interessava por diversos motivos estratégicos, estes consubstanciados exprimiam o temor de um alinhamento automático com EUA. Os maiores interessados no firmamento do Acordo era o Estado Maior das Forças Armadas e o Ministério da Aeronáutica em função do adiantamento do Programa AMX. Depois de inúmeras avaliações entre as delações governamentais os militares ainda insistiram na aprovação do Acordo o justificando no sentido de ser uma mera extensão do Memorando de Entendimento de Cooperação Industrial-Militar. Finalizando, o Acordo não foi levado a efeito e o Memorando de Entendimento vigorou até 06 de fevereiro de 1989, porque a minuta elaborada pelo EMFA como última tentativa de fechar a negociação apenas nos termos do Memorando conferindo respaldo ao Programa AMX da Aeronáutica foi denegada pela delegação norte-americana que exigia em troca de sua colaboração a inserção da oferta nos termos do Acordo Geral de Segurança de Informações Militares, ao mesmo tempo precipitaram as punições em represália recusando sistematicamente relações comerciais criando embaraços aos negócios e interesses nacionais e foram levantadas pressões para boicotar os programas militares buscando-se com isso maior aproximação no setor.

A modernização e atualização das Forças Armadas quiçá não seja a questão central para os assuntos militares, mas sem dúvida no mínimo trata-se relacionadamente de assunto de ordem precípua, cujo calculo entre o grau de independência e dependência tecnológico-científica determina os resultados alcançados. No campo da C&T, a partir do relativo sucesso comercial da EMBRAER, que já entregava jatos de ataque à Aeronáutica, passou a aumentar a sua produção diversificando-a incluindo aviões de transporte, de treinamento militar e de patrulha marítima (esta função militar também a cargo da FAB consolidada durante a Segunda Guerra Mundial), ampliando também as suas metas empresariais, as quais se manifestaram notadamente de exportação. Afora a EMBRAER, outras empresas aderiram ao modelo de parceria privado-estatal sem que atingissem maior grau de autonomia, como a Indústria de Material Bélico (IMBEL), criada em 1975, a Engenheiros Especializados S/A (ENGESA), com falência declarada em outubro de 1993, que supria parte das necessidades do Exército fornecendo-lhe, entre vários petrechos bélicos, o famoso veículo blindado EE-11 Urutu; já a mineira AVIBRÁS, por seu turno, também produtora de veículos para o Exército,

tinha como prioridade o desenvolvimento de aeródinos múltiplos para a Aeronáutica ligando-se ao ITA e CTA, ambos localizados em São José dos Campos.⁵³

Para a Marinha, a solução em mercado nacional foi encontrada, embora inicialmente não havendo ameaça de concorrência *específica* com as outras duas Armas: resultado de negociações com a HELIBRÁS, empresa situada em Itajubá-MG, depois de concluídas, firmando-se contrato para a compra de aeronave leve de instrução e emprego geral, sob licença da EUROCOPER, versão brasileira do já conhecido aparelho francês pela MB, o Esquilo. Carlos Augusto Pizarro (1983, p.40) registrou:

... durante as comemorações do dia do Aviador (23 de outubro), a firma Helibrás apresentou publicamente a versão militar do seu helicóptero leve HB 350B 'Esquilo', uma aeronave que muitos brasileiros já conhecem na versão civil, mas cujas características se prestam também à execução de missões militares e para-militares. Não é segredo que a Marinha já usa há alguns anos helicópteros Esquilo (...). E no fim deste ano três deles deverão viajar para a Antártica, apoiando os navios de pesquisa 'Barão de Teffé' e 'Prof. W. Besnard' em sua segunda viagem polar. Muitos sabem também que a Polícia Militar do Rio de Janeiro utiliza helicópteros 'Esquilo'...

Entende-se que a Marinha, qualitativa e quantitativamente, saíra no prejuízo, ciente de que a EMBRAER dos anos 80 era, em amplo sentido, derivação da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, como resultado necessário do debate realizado em fevereiro de 1935, no Clube Militar, quando o então Capitão Alves Cabral, defendeu a posição da criação do Ministério da Aeronáutica a partir da fusão da Aviação Militar com a Naval prevalecendo vontade política do Exército; considerando, além disso, que, paralelamente, no ano anterior (1934) estava em discussão, por meio de outros grupos de atores políticos envolvendo, inclusive na liderança, oficiais do Exército e da Marinha, preocupados com a industrialização e seus nexos com pesquisa e o ensino, mormente a indústria aeronáutica, levantando-se a partir do I Congresso Nacional de Aeronáutica, realizado na Universidade de São Paulo duas

⁵³ (MATHIAS; CRUZ, 2007) "...pequena cidade estrategicamente localizada entre Rio de Janeiro e São Paulo e ainda próxima ao porto de São Sebastião, o ITA induziu a instalação de várias indústrias de ponta em seu entorno, como a da EMBRAER (...) cujo o primeiro avião, o Bandeirantes, nasceu nas pranchetas dos pesquisadores do ITA sob a coordenação do então cel. Ozires Silva. O protótipo que deu origem a este avião foi construído em 1968, um ano antes da fundação da EMBRAER." Para perspectiva crítica e abrangente sobre o processo de desenvolvimento desse complexo da Indústria Bélica brasileira ler o mesmo artigo (MATHIAS; CRUZ, 2007).

visões opostas terminando em outra vitória do Exército sobre a Marinha. Fatos que privilegiam a FAB até hoje. Exemplo: o Projeto ALX, que nasceu de um contrato entre a EMBRAER e o Ministério da Aeronáutica para a fabricação dos A-29 (ALX – Super Tucano), assinado em 18 de agosto de 1995, objetivando substituir o AT-27 (Tucano) e o AT-26 (Xavante), bem como, especialmente, atender as demandas do Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia (SIVAM).

Aproveitando o lote negociado pela MB com a HELIBRÁS, a FAB em mesma compra estatal, recebeu trinta aparelhos. Mas foi a Aviação Naval, que incentivou a produção de helicópteros no Brasil, sendo pioneira no setor aeronáutico militar, no que se refere a incorporação em seus esquadrões, do Esquilo. A primeira encomenda totalizava seis aeronaves HB 350B mono-turbina recebidas entre 1979 e 1980. Outras três foram adquiridas em 1983, acrescentando-se mais quatro até 1985. A partir desse ano, a Marinha começou a receber dez HB 355F2 bi-turbina. Atualmente, opera uma gama desse gênero de helicóptero.

A partir da segunda metade da década de 1980, a Marinha adquiriu o seu último modelo de asa rotativa de maior expressão, o helicóptero de médio porte EUROCOPTER categoria SUPER PUMA, de maneira que, nos anos seguintes, permaneceu operando exemplares aéreos já conhecidos, porém mais atualizados ou substituídos por novas derivações, conforme Mario César Flores (p. 79), “...deu-se a incorporação, à Aviação Naval, de aeronaves adicionais, como Aerospatiale (...) Super Puma, Agusta-Sikorsky ASH-3D, Bell 206 B Jet Ranger III, Helibras (...) Esquilo Biturbina e mais exemplares do Helibras (...) Esquilo.”

Capítulo VI: A Criação da Aviação do Exército, Mudanças na Concepção Estratégica Militar e a Inserção da Asa Fixa na Marinha (1986-2001)

Durante esse tempo, rapidamente foi erigida a Aviação do Exército (AVEX) sem alarde e campanhas contrárias para impedir a sua instituição, em 1986, determinada pela Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAVEX) e do 1º Batalhão de Aviação (1º BAVEX), cuja instalação física ocorrera em janeiro de 1988, na cidade de Taubaté no estado de São Paulo. Essa localização no Vale do Paraíba é estratégica, em função do eixo Rio - São Paulo, da proximidade com a 12ª Brigada Leve e, principalmente, dos centros industriais e de pesquisa na área da aviação do Brasil como a EMBRAER, a HELIBRÁS e CTA. Foram comprados, perfazendo um único lote, cinquenta e duas aeronaves, entre elas, dezesseis helicópteros Esquilos HB 350 L1 e trinta e seis AS-356 K Pantera. A entrega ocorreu no ano de 1991 na referida região na Base Aérea da Aviação do Exército (BAVEX), imediatamente erguida para este fim operacional, sendo notificado na mesma data pelo seu comandante, a formalização da compra de mais vinte AS 550 A2 FENNEC do mesmo consórcio ampliando, assim, a frota para o expressivo número de setenta e duas aeronaves novas em tão curto espaço tempo. Atualmente todos os helicópteros que compõem a AVEX são de pequeno e médio porte com poucas características ofensivas. O seu maior e mais novo helicóptero é o EUROCOPTER COUGAR utilizado para transporte, equivalente a versão naval obsoleta em operação do SUPER PUMA.

O quadro político nacional que abrange a criação da AVEX é exatamente uma fase de transição marcada pelo processo de redemocratização da política brasileira, durante a qual, o Governo Sarney, em 1986, sem legitimidade, por causa do acaso de sua posse, buscou refúgio na tutela militar através da liderança política e da legitimidade do General Leônidas Pires Gonçalves, ministro do Exército Brasileiro na ocasião. A tutela militar, consiste em participação da sociedade castrense em assuntos relacionados à manutenção da ordem social de forma específica depois de ter planejado a sua saída do poder do Estado em momento de inversão de papéis entre civis e militares arrogando-se a responsabilidade de guardiães e mantenedores da paz e da ordem democrática. Geisel e os “castelistas” tinham projeto de distensão no Brasil, que foi levado a cabo muito mais pelos militares do que conduzido pelos civis, diferentemente de o processo de abertura efetivado na Argentina. Este, contudo, decorrido de um esgotamento político do sistema econômico enquanto que no Brasil fruto de negociações que foram niveladas por cima repercutindo nas convivências civil-militares incessantemente daí para frente. Durante o Governo Sarney, para Maria Celina D’ Araújo

(2000) estes efeitos foram notáveis, “... foi um laboratório para a redefinição das relações civis-militares no país, para alguns caracterizou-se como uma situação de *tutela*, ou seja, como um período em que os militares deram os limites das ações do governo e tiveram amplos espaços para projetos próprios...”. Assim como corrobora a criação da AVEX e a apresentação do Projeto Calha Norte (o seu título completo é *Desenvolvimento e Segurança na Região ao Norte das Calhas dos Rios Solimões e Amazonas*). Este último que veio à público em 1986 no âmbito do Governo configura quadro imposto igualmente pelo fim da Guerra Fria (marcada pela dissolução do Pacto de Varsóvia, pela reunificação da Alemanha e pelo desaparecimento da União Soviética) que engendrou uma crise de identidade militar simplesmente porque a hierarquia estatal havia se modificado tornando os militares institucionalmente e politicamente subordinados aos civis, pelo menos de papel passado, o que na prática não se verificou plenamente em virtude dessa tutela militar.

A administração de Sarney, no tempo em que vislumbrava melhorar as relações com os países desenvolvidos, multilateralmente, ampliava os liames diplomáticos não tradicionais inovando o seu relacionamento político procurando arregimentar cooperação comercial enfatizando a área científica e tecnológica com nações afastadas do continente americano como URSS, China e África. Rubens Ricupero (1996, p. 380) afirma que,

...Se o diálogo com a URSS acabou afetado pelos acontecimentos posteriores, a cooperação com a China tem dado frutos muito concretos, sobretudo na área espacial. Através das iniciativas então contempladas com o Japão e a China, lançaram-se as bases de uma presença mais efetiva do Brasil na Ásia, cujos resultados auspiciosos têm-se notado no continuado crescimento do intercâmbio com os países da região. Todas essas linhas de política bilateral foram, ao longo da Administração Sarney, complementadas por uma recuperação de credibilidade do Brasil no plano multilateral. Mantiveram-se as linhas tradicionais de presença e atuação do Brasil em organismos internacionais, ao mesmo tempo em que se perseguiram vertentes inovadoras de atuação. Dentro destas, caberia registrar ao menos duas: o retorno do Brasil ao Conselho de Segurança da ONU e a Declaração do Atlântico Sul como Zona de Paz e Cooperação. A estratégia do universalismo posta em prática desde o início da Administração Sarney, se completou com o retorno do Brasil ao Conselho de Segurança da ONU, depois de vinte anos de uma conspícua ausência, que pode ser considerada causa e consequência, ao mesmo tempo, do processo de isolamento diplomático que pesou sobre o Brasil nos anos 70 e das hipotecas que as mudanças introduzidas a partir da Administração Geisel não haviam podido resgatar. O regresso ao Conselho, no biênio 1988-

1989, deu ao Brasil a oportunidade de participar de importantes decisões anunciadoras do papel que o órgão teria como peça-chave do desenvolvimento da chamada nova ordem internacional (...). Também com a preocupação de realçar uma vertente importante do ecumenismo, o governo Sarney promoveu ativamente a iniciativa de declarar o Atlântico Sul zona de paz e cooperação...

Assim foi que, as Forças Armadas mantiveram o seu poder velado sem que ocupassem, efetivamente, a chefia do Governo nesse período de mudanças. Em posição relativa aos quartéis, entre marchas e contramarchas, foi gradativamente se institucionalizando a ordem democrática, consolidada formalmente a partir da promulgação da nova Constituição da República Federativa do Brasil, em 05 de outubro de 1988 e pela posse na presidência da república de Fernando Collor de Melo em março de 1990, este eleito por voto direto, inaugurando um novo período na história da política brasileira. Resumindo, no início de 1990, ano marcado pela passagem do Governo Sarney para o de Collor, que na ótica de Maria Celina D' Araújo (2000), "... [mudou] abruptamente as relações do governo com a comunidade militar que ainda se mantinha posicionada em torno do sistema de informações", hostilizou os projetos nucleares das três Forças e, como era de praxe, numa manifestação súbita e agressiva, ofendeu a sociedade castrense no caso "programa paralelo".

A fim de tornar mais dinâmica a nossa observação e de atingirmos um conceito flexível o bastante e que possibilite respostas concretas às dúvidas que originaram esta pesquisa, aplicaremos neste capítulo a concepção de *supremacia civil* como aptidão legal para adquirir e exercer direitos e contrair obrigações de um governo civil escolhido democraticamente para executar uma política ampla não supondo implicação e ingerência dos militares, caracterizando os objetivos e planeando organizativamente os preceitos da defesa nacional, igualmente formulando as bases para o emprego da política militar bem como revisão e orientação de cima para baixo. Apenas evocamos este conceito, porque os militares, ao saírem da cena política social, a partir do período de redemocratização, passam a se dirigirem para os bastidores institucionais da caserna. Isso é importante ser esclarecido para que não haja mal entendidos sobre as questões estratégicas envolvendo as relações civil-militares, afinal as consideramos interdependentes e em cada país e contexto histórico manifestam resultados variados.

Leia-se Alexandre Fuccile (2003, p. 7-8):

...Conquanto a acima referida crise de identidade tenha originalmente surgido ainda durante o regime militar, como o afastamento crescente da Instituição Militar do centro decisório do poder estatal – não obstante a tutela exercida sobre o Governo José Sarney –, seu auge deu-se, notadamente, durante o Governo Fernando Collor de Mello, entre 1990 e 1992. Apesar de lenta e descontínua, com Collor tivemos início de um novo perfil no campo das relações civis-militares. Sobre este último, notavelmente, as Forças Armadas sofreriam diversos reveses. Entre eles, só para ficarmos nos principais acontecimentos, podemos citar a extinção do Serviço Nacional de Informações (SNI) e da Secretaria de Assuntos de Defesa Nacional, o rebaixamento do status ministerial na casa militar e do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), juntamente à decisão de não mais se fabricar a bomba atômica. Ao lado disso, com o desaparecimento do conflito Leste-Oeste e sem problemas de fronteiras com os países vizinhos, as Forças Armadas enfrentavam dificuldades em definir uma nova missão com base no quadro internacional que emergia, extinta a guerra fria...

Já existia uma rivalidade envolvendo o assunto internamente entre as Forças Armadas Brasileiras com alto valor de sigilo reunido em torno do sistema de informações, além disso, é desta época a apresentação pelo Ministério da Aeronáutica, em conjunto com a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) e com o Ministério da Justiça, da Exposição de Motivos número 194 que daria origem ao Programa Integrado de Vigilância da Amazônia (SIVAM). Fator chave para a compreensão da disparidade de forças entre as instituições militares brasileiras simbolizando a continuação de rivalidade e competição entre a ordem democrática e o regime militar que havia sido superado, mas com mudanças na maneira de exercerem a autonomia a qual foi restringida ao que chamamos por tutela militar. O período de criação e implantação do Projeto SIVAM (1990-2002) foi desenvolvido pela passagem de diversos mandatos presidenciais, entre os quais pelo Governo Itamar Franco que, ao contrário de Collor, perfilhou-se aos militares (D' ARAÚJO, 2000) "... não apenas com nomeações para postos civis mas com verbas que permitiam recompor salários e orçamentos". O processo de "*impeachment*" assinalou a derrocada do Governo Collor e se manifestou como situação aflitiva para os militares na nova democracia em razão dos problemas pessoais que tinha o então presidente com esta comunidade, afinal a ofendeu no caso "programa paralelo".

No entorno do assunto, Adriana M. Marques (2003, p. 74) ponderou:

Vale dizer que até o início dos anos 90, cada uma das três Forças desenvolvia um programa nuclear atômico, como objetivos próprios e com as suas próprias prioridades estratégicas. Os esforços da Marinha e da Força Aérea voltaram-se prioritariamente a projetos específicos: a Marinha visava a dominar a tecnologia nuclear para construir o submarino a propulsão nuclear; à Força Aérea interessava o domínio dessa tecnologia para aplicá-la no setor aeroespacial. Já o Exército almejava dominar o ciclo nuclear provavelmente para viabilizar a construção da bomba atômica – hipótese que as duas outras Forças também não descartavam.

O Exército era o grande formulador da concepção estratégica militar do país, assim, notadamente, passou defender tese de que a região Norte tornasse prioridade da estratégia militar de defesa nacional e, posteriormente, de segurança, ampliando o rol das “ameaças” a soberania nacional, entre as já conhecidas, a velha ingerência e cobiça internacional pela região, sendo os mais novos prenúncios de perigo incluídos na lista: guerrilha colombiana, contrabando, narcotráfico ou narcoterrorismo, etc. Ora, a AVEX foi instituída pelo próprio Leônidas Pires, que expediu as diretrizes⁵⁴ para o chamado Plano de Ação de Implantação de Aviação do Exército em 1986, ano decisivo para o futuro das Forças Armadas, assim como, simultaneamente, lançou por meio de sua presença e autoridade política, as bases para a construção do programa denominado de Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia (SIVAM), inaugurado em 2002 pela FAB com aquisição de tecnologia importada sensível e aviões leves de ataque Super-Tucanos EMBRAER, como complemento de um projeto maior, já em andamento, voltado para a região Norte privilegiando as tropas do Exército em zona fronteiriça pelo Comando Militar da Amazônia (CMA) sediado em Manaus, mais conhecido como o Projeto Calha Norte. Enquanto que a Marinha, juntamente com o seu teatro de operações central no Sul do Atlântico, continuava sendo a grande desfavorecida com previsão de pouquíssimas unidades militares para serem instaladas na Amazônia Legal – típico cenário de *guerra na selva*, consoante com essa conjuntura político-militar se transformando no prioritário palco de ação dos militares (permanecendo com baixo e rudimentar patrulhamento fluvial).

Oliveiros Ferreira atesta cabalmente que este quadro estratégico é produto de uma má formulação político-militar assentada em bases históricas dissonantes e por uma má

⁵⁴ Dentro dessas diretrizes estava prevista formação dos primeiros pilotos da AVEX na FAB e na MB, e até 1992, um Centro de Instrução próprio da Força. Em 1991, já possuíam um Núcleo de Ensino do Centro de Instrução de Aviação do Exército, integrado por instrutores da FAB e da MB que deu origem no ano seguinte ao CIAVEX.

interpretação e aplicação do devido conceito de dissuasão pela doutrina política e de emprego. Assim escreveu (FERREIRA, 1988, p. 271-272):

...O 'caso das Malvinas' deveria estar sempre presente, ensinando que nunca haverá segurança absoluta de que um Estado vizinho não desejará resolver pelas armas antigos problemas de fronteiras, já decididos por laudos arbitrais, mas cuja permanência na memória coletiva de alguns grupos políticos deveria servir de motivo de constante preocupação para a diplomacia brasileira. Ademais, cabe ver que, sendo o Brasil garante de alguns tratados de paz, firmados por vizinhos e não vizinhos, o interesse nacional de assegurar a inviolabilidade do *statu quo* territorial – cuja a alteração só se poderia dar mediante negociações diplomáticas conduzidas na boa e devida forma – esse interesse nacional leva a que o Brasil deve ter condições de fazer valer a letra dos tratados, quando e se alguém se dispuser a rompê-los. Mesmo no caso de não ser o Brasil garante de tratados, ele não pode consentir em que se estabeleça qualquer precedente de mudanças de fronteiras por meio de ações militares; consentindo na abertura do precedente, o governo brasileiro esta abrindo o flanco para que os vizinhos reclamem a revisão das fronteiras... É a análise absolutamente que induz a resposta à pergunta: Armas, para quê? Para construir um Dispositivo Estratégico de Dissuasão, única maneira capaz de impedir que haja, na região, alterações territoriais que ameacem nossas fronteiras, ou que algum Estado vizinho decida resolver pendências adormecidas mediante o recurso à força armada. Aqui cabe deter-se, observar o mapa e aceitar a imposição institucional e organizatória que decorre da geografia humana: é fora de propósito imaginar que a doutrina e a organização necessária a garantir a segurança territorial e institucional nas fronteiras do Oeste e do Norte sejam as mesmas a vigorar nas fronteiras Sul-Sudoeste e na vasta extensão costeira. Se talvez não haja os dois Brasis da sociologia (mas sim muitos), com certeza a boa lógica exige que a doutrina, a organização (e os equipamentos) sejam diversos...

Consoante com Carlos Wellington Leite de Almeida (2005, p. 38):

Mesmo com a ocorrência da Guerra das Malvinas, em 1982, em pleno Atlântico Sul, não alterou a prioridade concedida à Região Norte. Além disso, o Atlântico Sul, por proposta brasileira passou a ser Zona de Paz e de Cooperação, decisão essa aprovada pela Organização das Nações Unidas em 1986. A Marinha do Brasil, hoje, dedica-se a implantação do Controle de Área marítima do Atlântico Sul

(CAMAS), em cooperação com outros países que integram a bacia do Atlântico no Hemisfério Sul, de ambos os lados do Oceano.⁵⁵

Suzeley Kalil Mathias, André Cavaller Guzzi e Renata Avelar Giannini (2008, p. 2) concluíram que:

...a América Latina, em especial o Sul desta, é conhecida pela sua relativa paz internacional. Tanto assim que ao longo dos anos 80, os países banhados pelo Atlântico Sul transformaram a região numa Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, o que implicou o banimento de armas nucleares e a busca de cooperação na solução dos possíveis problemas que pudessem afetar as relações entre os países da região. Essa ausência de conflitos, entretanto, não se mostra a mesma no interior dos países e atinge ainda hoje nações inteiras, como no caso do Haiti.

Outro tema conjuntural que se relacionava com essas questões, é a criação do Ministério da Defesa (MD), que depois de um longo processo de análise, foi instituído no final da década de 90, pelo então, Presidente da República Fernando Henrique Cardoso. O objetivo final dessa medida consistia em colocar os assuntos militares sobre a influência dos civis. O que certamente não sucedeu totalmente como se espera. No processo de construção de tal Ministério, a atuação dos militares, com sua representação no EMFA, foi decisiva e sua estrutura se mostra, ainda hoje, bastante militarizada. Para Héctor Luís Saint Pierre e Érica Winand (2007 p.1),

Com o objetivo de viabilizar essa edificação, em maio de 1996 foi criada a Câmara de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN) no seio do Conselho de Governo. Na CREDN encontravam-se reunidos os Ministérios das Relações Exteriores, de

⁵⁵ Adotada em 1986 como resolução das Nações Unidas – a revelia da representação norte-americana que votou contra o projeto – a criação de uma Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul tem um importante significado estratégico, uma vez que no contexto da Guerra Fria as marinhas-sul americanas receberam do Governo norte-americano equipamentos destinados prioritariamente à guerra anti-submarino e a missão de auxiliar na defesa do Atlântico Sul contra uma suposta incursão de submarinos soviéticos. Portanto a decisão de excluir o Atlântico de um envolvimento militar na disputa Leste-Oeste, ou de eventuais confrontações regionais, e o repúdio da presença de armamento nuclear na região representa um importante passo para a redefinição das percepções estratégicas no Cone Sul, já que implicaria menor influência na Guerra Fria como dependência da condição de defesa nacional.

Justiça, da Marinha, da Aeronáutica, o EMFA, a Casa Civil, a Casa Militar e a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE). Em setembro do mesmo ano, a recém criada câmara elaborou um documento sobre a Política de Defesa que se tornou público com o nome de Documento de Política de Defesa Nacional (DPDN). Tal documento buscou instituir um consenso sobre o planejamento da Defesa, bem como centralizar a administração da Defesa do Brasil sob o controle civil, uma vez que a mesma era coordenada, até esse momento, por cinco ministérios que tratavam da pasta: os Ministérios da Aeronáutica, da Marinha e do Exército, o Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA) e o Gabinete Militar da Presidência.

Procurou-se, pois, com a criação do Ministério uma reestruturação administrativa da Defesa com vias de propiciar condições para o aprimoramento do sistema de defesa nacional, instituindo uma política de defesa capaz de se auto-afirmar categoricamente e integrar as três Forças, tornando mais eficientes os processos de trabalho ou de organização de empreendimentos pelo emprego de métodos científicos. Neste exclusivo aspecto dos objetivos da reformulação é interessante notar a preocupação em amenizar as rivalidades entre as Forças Armadas, fato histórico e condição castrense no mundo, porém no Brasil, exacerbadamente em voga desde a criação do Ministério da Aeronáutica por todos os motivos, causas e conseqüências apresentadas no decorrer deste estudo, e neste momento agravadas e intimamente ligadas à criação do Ministério da Defesa.

Assim comprova João Paulo Soares Asina Júnior (2003 p. 65):

Até o primeiro semestre de 1996, o processo de criação do MD encontrava-se atolado no pântano das resistências corporativas. Assim, embora não representasse novidade o fato de haver divergência de entendimento entre as forças singulares quanto aos seus respectivos papéis institucionais, um episódio específico teve peso decisivo na aceleração das mudanças em curso no setor: a querela entre a Marinha e Aeronáutica em torno da aviação naval embarcada. Não há dúvida de que esta se constituiu em importante elemento para a decisão presidencial de determinar a criação da Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional (Creden) no âmbito de Conselho de Governo – efetivada em 06 de maio de 1996 pelo Decreto número 1895. (...) Não existe, porém, consenso entre os envolvidos no processo sobre o grau da relevância das fricções entre Marinha e Aeronáutica para a iniciativa do Presidente. Embora todos admitam a importância dos eventos, os ministros da Marinha e do EMFA consideram que a celeuma em torno da aviação de asa fixa embarcada não teria sido a causa eficiente da decisão presidencial,

mas apenas um elemento adicional a contribuir de maneira progressiva para essa última. O ex-ministro da Marinha afirmará, inclusive que teria sido ele um dos maiores defensores da idéia da Creden, por acreditar que o Brasil não poderia furtar-se de um *locus* de onde fosse possível debater conjuntamente os temas relacionados à defesa nacional. Os críticos da atuação do Almirante Mauro César afirmam, em outro sentido, que o apoio da Marinha à constituição da Creden – que reunia ministérios civis como o Itamaraty, Justiça, Casa Civil, e SAE – derivava de uma estratégia para diluir a desvantagem política que essa arma tinha em função do estreitamento das relações entre Exército e Aeronáutica. A aproximação acima aludida teria intensificado por causa da mencionada disputa de bastidores em torno da aviação naval. Quanto a esse tema vem de longa data as divergências entre as duas forças singulares em questão.

Figuraram entre os objetivos da reformulação da defesa nacional maior transparência e democracia no debate referente a este tema, maior articulação entre civis e militares e, também, entre as Forças Armadas e o Itamaraty. Após conclusão do Ministério da Defesa o EMFA foi extinto, os três ministérios foram convertidos em Comandos e a Casa Militar demudada para subchefia do Gabinete de Segurança Institucional. Como mostramos em capítulos anteriores, estritamente no entorno do problema da Aviação Embarca, desde a época da criação do EMFA, na segunda metade da década dos 40, a Marinha suspeitava das “boas” intenções do Exército, que já vinha há muito tempo, predominando nas questões político-militares em território nacional, sobretudo por intermédio da elaboração da doutrina de emprego, mas mesmo assim, creditou otimismo neste novo “Ministério” no sentido de poder vir a ser ele um foro adequado para discussões e, por que não, favorável ao desejo de se instituir uma *aviação naval* orgânica no corpo da Força, na sua visão política, extraviada outrora (1941) propositadamente em seu aviltamento pelo EB. Em momento histórico futuro, que se origina a partir de 1952, data da criação da Diretoria de Aeronáutica da MB, perpassando pela tumultuada aquisição do navio aeródromo Minas Gerais, em 1956, decorrência do desdobramento da rivalidade bilateral entre as duas Forças redundando em data fatídica para a Marinha, o ano de 1965, ao qual retornamos para lembrar de outra decepção desta Arma: o fato de ter sido proibida de operar aeronaves de asas fixas se restringido a operações de helicópteros em função da FAB através de decisão presidencial tomada por um Marechal do Exército.

No período pós-65, no final do Governo Itamar (1992-1995), baseada na concepção de que os meios de superfície da Esquadra precisariam de cobertura aérea para atuarem afastados

do litoral brasileiro (e de que essa não era e nem precisaria ser provida de Força Aérea Brasileira (FAB) a curto prazo), a Marinha começou a treinar pilotos na Argentina e no Uruguai – antes mesmo de adquirir os aviões pretendidos para essa tarefa (assim como se comportou nos anos anteriores ao corolário Castelo Branco (1965) assinalando a peculiar conservação da autonomia que tinham os Estados Maiores). Segundo Eduardo Italo Pesce (1994, p. 70),

o NAel foi recentemente modernizado pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), a fim de prolongar sua vida útil por mais de dez anos. Suas máquinas foram submetidas a uma revisão, e as caldeiras tiveram os tubos substituídos (...), foram instalados novos radares (...), além de um Sistema de Controle Tático (...), e lançadores de *chaff* Plessey Shield. O armamento de tubo foi substituído por dois sistemas de defesa aproximada Simbad, utilizando mísseis superfície-ar de curto alcance *Matra Mistral* (...). o Minas retornou ao serviço no final de 1993, participando da operação ARAEX, com aeronaves da Armada da República Argentina (...). As aeronaves incluíram (...) aviões de ataque *Super Etendard* (...). Foram realizados [29] toques-arremetidas (...) pelos *Etendards* e qualificados 35 pilotos navais argentinos (...). Não há no momento planos de dotar o Minas Gerais com aeronaves de asa fixa.

Nesta época o Minas Gerais estava operando no Brasil apenas como porta helicópteros porque as aeronaves da FAB (P-16 Logístico) haviam sido desativadas por terem atingido o fim de suas vidas úteis em dezembro de 1996. Auxiliou no emprego geral da Marinha nesta categoria da Aviação Naval (asas rotativas) tendo como principais representantes os SEA KING, SUPER PUMA e ESQUILO (U-12 e UH-14). Pedro Lynch relatou (2003, p. 241): “...em 1996, o Almirante Serpa ao passar o cargo de Ministro da Marinha ao Almirante Mauro entregou-lhe um farto ‘dossiê’ sobre as medidas tomadas junto à Força Aérea e os estudos em curso, visando à reconquista da Aviação Naval de Asa Fixa Embarcada.”

A solução contemplada para suprir a carência em voga seria a aquisição de aeronaves prontas para operarem a partir do navio aeródromo Minas Gerais, preferencialmente iguais ou equivalentes aos *Super Etendards* supracitados da Armada argentina, que já havia tirado de serviço o seu único porta-aviões (Veinticinco de Mayo) sem substituto á vista afirmando o fim da política do ABC imposta pelos norte-americanos (baseada na hipótese de guerra Argentina, Brasil e Chile) que tinha por finalidade estabelecer o equilíbrio naval na América

Latina. Frente a esse plano de ação, a posse dos meios materiais capazes de preencher essa lacuna passaria a ser primazia da Marinha, mesmo que em certa medida prejudicasse o projeto de construção do submarino de propulsão nuclear – mais notadamente a partir de 1995. Argumento contrário a esse, por sua vez, ressaltava o fato de que os obsoletos aviões de ataque que poderiam ser adquiridos, de um jeito ou de outro, não seriam capazes de fornecer cobertura aérea para a Esquadra em alto mar, ou seja, a longa distância em relação às bases aéreas (terrestres) porque dificilmente teriam condições mínimas de operacionalidade em vista da ausência de suporte logístico adequado. Contemplava-se adquirir o Super *Etendard* francês ou A-4 *Skyhawk* americano. Além do mais, a aquisição traria como consequência a drenagem de recursos escassos que poderiam ser investidos em projetos até então considerados prioritários como o do submarino de propulsão nuclear.

Ariel Palácios tornou público pelo jornal **O Estado de São Paulo** artigo que ostenta o seguinte nome: *Marinha compra caças com assessoria argentina*, no qual entendemos que explica corretamente o reaproveitamento do porta-aviões argentino para reposição de peças selando o fim da *intensa* rivalidade naval que havia no Atlântico Sul entre Brasil e Argentina durante a Guerra Fria. Resultado do aumento da cooperação militar entre países vizinhos recordando que os mesmos assinaram em 1985 em plano político associado os protocolos de integração regional dando partida no Mercado Comum do Cone Sul (MERCOSUL) e em 1991 verificou-se na agenda diplomática a realização do Tratado de Assunção, o qual absorveu o Uruguai e o Paraguai. Confira trecho da notícia selecionado divulgada pelo **O Estado de São Paulo**, (PALACIOS, 1998):

...Mas no ano passado o porta-aviões argentino, que estava havia nove anos em um dique à espera de reformas, teve o destino selado: depois da idéia de transformá-lo em shopping center flutuante, a decisão final foi desmontá-lo, para que suas partes sirvam de reposição para o Minas Gerais. Nos meios militares argentinos considera-se que a projeção do poder militar brasileiro sobre o Atlântico Sul é inevitável e a melhor forma de conviver com o crescente poder do sócio do Mercosul é colaborando com ele: ‘É como o irmão mais forte que precisa do Know-how do irmão mais fraco, mas com experiência’.

Shiguenoli Miyamoto (2002, p.59) afirma que Brasília em 1986,

...propôs, na ONU, a criação da Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul (...). O país não quis apoiar, na década de 70, a constituição de um tratado que envolvia os países da região em uma congênera como a do Atlântico Norte, com o nome de Pacto do Atlântico Sul ou Organização do Tratado do Atlântico Sul. Com a redemocratização (...) para os Argentinos era melhor recuperar os anos perdidos tanto com a guerra com os ingleses quanto com a energia despendida contra brasileiros e chilenos. O mesmo se sucedia pelo lado brasileiro. Por isso, a Bacia do Prata deixou de ser palco privilegiado de atenção do governo brasileiro, como política de defesa. Além do final do contencioso de Itaipu, a subscrição do ZOPACS dava boa margem de segurança para que assim se pensasse.

Destarte, a Pan-Amazônia recebeu maior relevância político-militar e estratégica pelos países andinos marcando uma reorientação no eixo das hipóteses de guerra no Brasil passando, assim, a zona setentrional do território nacional demandar grandes necessidades de investimentos militares e, portanto, preocupações governamentais de diversas ordens envolvendo segurança de Estado sendo o Projeto Calha Norte e seus derivados SIVAM/SIPAM exemplos representativos deixados por tal agenda estratégica imposta por novas ameaças.

Retomando o tema que dizia respeito à compra dos Super *Etendard* francês ou A-4 *Skyhawk*, Eduardo Italo Pesce, na ocasião, sugeriu em artigo publicado pela **Revista Marítima Brasileira** que fossem adquiridos aviões tipo ALX, nestes termos afirmando, (PESCE, 1996, p. 76):

... O hiato criado pela desativação das aeronaves embarcadas da FAB abre, para a Marinha, uma janela de oportunidade, a qual deve ser aproveitada sem perda de tempo (...). Os custos de desenvolvimento de uma versão embarcada do ALX seriam razoavelmente compatíveis com a situação financeira da Marinha, permitindo colocar a bordo do navio aeródromo ligeiro uma aeronave de projeto e construção nacionais, de manutenção simples e barata...

João Paulo Soares Asina Júnior (2003, p. 66) afirmou:

...apesar das ponderações dos críticos desde que assumiu o cargo, o Ministro Mauro César empreenderá uma intensa campanha para derrubar a proibição de operação pela Marinha, de aviões de asa fixa em navio aeródromo, o que se chocava com a percepção da Aeronáutica de que somente ela poderia fazê-lo. Embora tenha tido conversas entre marinheiros e aviadores sobre o assunto não se chegou a uma conclusão definitiva. O então ministro da Aeronáutica, Lélío Lobo, salientava que a prioridade de sua força era o reforço da capacidade de manutenção da soberania sobre o espaço aéreo nacional. Nessa linha, a Força Aérea demonstrou não considerar prioritário o investimento na aviação naval. A despeito disso, além de atentar contra a doutrina do poder aeroespacial unificado – defendida por muitos dentro da força aérea, o intento da Marinha soava como um acinte das dificuldades enfrentadas pela FAB.

A Força Aérea, em 1995, passava por um dos momentos mais difíceis de toda sua história, mormente acerca da situação precária de sua aviação de caça. A discussão mais uma vez envolvia questões econômicas e doutrinárias levantando polêmicas sobre a questão do controle e defesa do espaço aéreo sobrejacente reivindicando a Aeronáutica ser esta missão de sua inteira responsabilidade. A Missão Espacial Completa Brasileira e o Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear têm a mesma relevância estratégica, contudo existe uma diferença na entonação dos discursos em análise concordando com Cavagnari (1993, p. 21-22).

... enquanto o discurso naval sempre se manteve realista e cauteloso a respeito do esforço e das possibilidades da Marinha no campo tecnológico e da operacionalidade da futura força naval, o discurso aeronáutico atingiu, em determinados momentos, um tom triunfalista a respeito do esforço e das possibilidades da Aeronáutica no campo tecnológico e da operacionalidade da futura força aérea. Mas, de qualquer modo, o programa espacial é um investimento que, apesar de algumas dificuldades, vem sendo administrado com relativa eficiência nos seus seguimentos civil e militar.

A Aeronáutica estava convencida de que não perderia a asa fixa para a Marinha depois de tantos anos comandando as operações aéreas no porta aviões, estava apenas contando com a renovação da frota das aeronaves, mas após a compra dos P-16 (denominados pelo GAE de *logísticos*) utilizados para reposição de peças das obsoletas aeronaves em operação entre os

anos de 1976 e 1988, ficou claro que não fosse recorrendo aos recursos da própria Força este lote de aeronaves não seria substituído por outro mediante negociações especiais com os Estados Unidos após o rompimento de o Acordo de Ajuda Militar em 1977, como ocorrera com a aquisição no passado do lote de aviões através do Acordo de Fernando de Noronha, assinado em 17 de dezembro de 1956, em sintonia com os princípios do TIAR (1947) e do referido Acordo de Ajuda Militar de 1952. O TIAR já não tinha mais credibilidade devido a Guerra das Malvinas e a aproximação do fim da Guerra Fria parecia bastante clara, juntamente com o fim da ditadura militar desde o Governo Geisel impondo uma mudança estratégica profunda para o país e, principalmente, para as organizações militares. Além disso, o porta-aviões Minas Gerais, na década de 1980, sinalizava o final de sua vida útil trazendo incertezas para o futuro da Aviação Naval de asa fixa nucleada neste gênero de navio. A FAB, ao contrário da Marinha, não depositava esperanças na aquisição de novos aviões para equipar o porta-aviões Minas Gerais e tampouco em sua restauração para isso. A Marinha continuou perseguindo os seus objetivos (ARAÚJO, 1998) “...por causa da desavença entre as duas armas, a Marinha chegou a mandar seus pilotos treinarem na Argentina e no Uruguai...”, até que, em junho de 1997, ao receber a informação de que a Força Aérea do Kuwait estava vendendo 23 aeronaves de emprego naval A-4 KU SKYHAWK, (LYNCH, p. 241-242), “... o Ministro Mauro (...) amparado pela autorização concedida pelo Presidente da República determinou à Comissão Naval de Londres que preparasse um contrato (...). A Comissão assinou em 19 de dezembro de 1997 uma carta de intenção para a aquisição dos vinte e três A-4 (...) com sua confirmação final dependendo apenas da liberação da venda (...) pelo Departamento de Estado dos EUA.” Isso mais uma vez comprova o forte poder de decisão norte-americana sobre o assunto e a continuidade da dependência diplomática brasileira enquanto ressonâncias políticas da Guerra Fria.

Daí também a necessidade da FAB de se engajar em um conjunto de planejamentos proposto pelo Exército tomando a iniciativa de elaborar o Projeto SIVAM como parte de uma estratégia que buscava o inimigo perdido ou a própria identidade castrense em consequência de um mundo em reorganização econômica, política, social e militar. Em 1995, ainda em fase incipiente de construção, o Projeto SIVAM, já era percebido pelo pessoal da Marinha como um projeto autônomo que consistia entre outras finalidades militares em pretexto da FAB para se modernizar tecnologicamente – enquanto projeto de inspiração militar incluso em arcabouço normativo ambiental, social e econômico, cujo princípio operacional, acabaria gerando uma folha de pagamento extra em relação ao orçamento geral exclusivo desta Força. Ou seja, assim como já registramos a propósito da Marinha, estava também a FAB com cólera

perante as suas condições orçamentárias no final de 1995 e com receio acerca do seu destino, o que contribuiu para o acirramento da disputa particularizada em torno do setor aeronaval.

Segundo a nossa interpretação dos fatos, ocorrência determinada por fatores políticos favoráveis para a Marinha conquistar hegemonia no setor face ao redirecionamento majoritário das outras Armas para a região Norte do país, representando de outro lado, primazia por categoria intestina se opondo claramente ao projeto de construção do submarino de propulsão nuclear, dado o quadro conjuntural momentâneo proveitoso para a tomada da tão almejada aviação de asa fixa pela Marinha com expectativa de melhoria de parte de seus equipamentos bélicos nos anos subseqüentes. Esta dicotomia gerada no âmago da Marinha deriva-se principalmente da falta de articulação entre as Forças Armadas, da má distribuição orçamentária pelo Estado e do elevado coeficiente de autonomia para a geração dos negócios militares. Ora, para que se constitua uma força naval equilibrada, a aviação é indispensável assim como o submarino e, por essa razão, devem ser bem planejadas ou programadas as suas tarefas conjuntas, pois é consenso, em considerando a geopolítica brasileira que deve haver entrosamento operacional entre as duas categorias intermediadas pelos navios. Segundo Cavagnari (1993, p. 21),

... o submarino (...) deve ser construído para um emprego militar bem definido, isto é, para o emprego de submarino de ataque e não como um lançador de míssil balístico. Não o considerando como lançador de mísseis balísticos (com ogivas nucleares ou não), esse submarino é útil como vetor de pequenas incursões e como instrumento coadjutor ou complementar para o controle da aérea de onde deve ocorrer o emprego da força naval (ou aeronaval). Considerando a tarefa de impedir ou de dificultar o uso de área marítima pelo adversário, sua discrição o torna um instrumento privilegiado no âmbito das operações navais. Na verdade, o submarino de ataque é uma arma de negação do uso do mar pelo adversário e não de garantia desse uso para a força naval que o emprega.

O resultado da divergência no interior da Marinha confirma que os Estado Maiores permaneceram atuando autonomamente evidenciando a ausência de direção política superior civil capaz de orientar o preparo militar em sentido harmônico, pelo menos até a criação do Ministério da Defesa. Nesse sentido, o Governo FHC criou o CREDEN se mostrando preocupado com essa falta de articulação prevalecente no setor há décadas. Entretanto, a

rivalidade entre Marinha e Aeronáutica ganharia novo alento quando da compra do porta-aviões São Paulo adquirido da França no final dos anos 90.

Durante o tempo em que ocorriam estas desavenças o Exército finalizou contrato com a HELIBRÁS em novembro de 1999 para a entrega de uma série de helicópteros EUROCOPTER AS-532EU COUGAR à AVEX. Veja reportagem publicada pelo editorial da **Revista Força Aérea** que confirma a nossa hipótese de que o Exército continuou se sobressaindo nas negociações envolvendo a modernização de seus efetivos, sublinhando que com a extinção do EMFA deixou a cargo da CREDEM a responsabilidade para se pensar nos rumos que tomariam a Aviação Embarcada, (REVISTA FORÇA AÉREA, 2002, p. 20):

...Até o final do ano, mais dois Cougar deverão ser entregues, com o último previsto para junho de 2004. Os AS-532EU chegaram a São José dos Campos (SP) em maio deste ano, vindos da fábrica Eurocopter em Marignane (França) (...). Após serem remontados foram trasladados para Itajubá. Na oportunidade, teve início um curso ministrado pela Helibrás destinado à formação dos pilotos brasileiros, bem como das equipes de manutenção. Até que a equipe de manutenção do Exército Brasileiro (...) esteja qualificada, a mesma será assistida por técnicos da Helibrás. Como parte do processo de implantação do novo vetor, a AVEX realizou visitas de intercâmbio a seus pares da Marinha (HU-2) e da FAB (3º /8º GAV), que também operam o Super Puma/Cougar. Todos os HM-3 foram distribuídos para o 2º Esquadrão de Aviação do Exército (...) com sede em Taubaté...

Paralelamente, nesta década a Força Aérea passou a ser recomendação do Exército para atuar na região amazônica, porque ao longo de sua história, já havia erguido significativa estrutura aeroportuária principiante destinada à máxima expansão, aliado ao fato de se tratar de uma região nacional dotada de difíceis barreiras naturais de serem transpostas por vias convencionais clamando pela utilidade de certo tipo de aeronave caracteristicamente leve e versátil para transporte e vigilância aérea no local, tal qual seria a nova versão militar do avião turbo hélice ALX fabricado pela EMBRAER em parceria com o Projeto SIVAM elaborado pela FAB. Efetivamente (ALMEIDA, 2005, p. 38),

... as Nações Unidas e outras instituições internacionais posicionam-se favoravelmente à criação de alianças regionais. No caso da Amazônia,

o estabelecimento de um sistema de vigilância que reúna os países amazônicos pode criar condições para o início de uma aliança de grande envergadura. Mais ainda, pode criar condições para o estabelecimento de uma política conjunta de defesa. Sobretudo se considerarmos a extensão das ameaças e seu caráter extra-territorial, a soma dos esforços tenderá a ser significativamente mais efetiva do que os esforços isolados de apenas um membro.

Em relação ao desfecho da celeuma pelas operações realizadas no porta-aviões Minas Gerais. Finalmente, terminou em decisão presidencial favorável as antigas reivindicações da Marinha condizentes ao direito de operarem asas fixas retendo em seu poder o comando total das operações aéreas desempenhadas no porta-aviões Minas Gerais. Frisando que a Marinha deveria respeitar a legislação que regulamentava o tráfego aéreo e a segurança da navegação aérea, e a FAB cooperar com tais determinações, inclusive, oferecendo instrução ao pessoal da MB e aceitando que os brevês fossem conferidos pelo Ministério da Marinha, lembrando dos antigos problemas levantados com essas questões, o que confirmava ainda laços de rivalidades no setor. Assim, como informou a imprensa (O GLOBO, 1997),

...A seguir o Minas Gerais foi transformado em porta-helicópteros, condição que perdura até hoje. O decreto 55. 627, de janeiro de 1965, dá a FAB exclusividade na operação de aeronaves de asa fixa. Compreensivelmente, os presidentes da República têm evitado entrar na discussão. Mas acontece que a divergência histórica acaba sendo bom argumento em favor da criação do Ministério da Defesa. Submetendo-se todas as armas a um comando único essas e outras rivalidades menores poderiam ser resolvidas com maior facilidade ou sequer existir. E só ganharia com isso a política de defesa nacional.

Veja-se outra reportagem do período, publicada dois meses antes da determinação presidencial, intitulada *FAB e Marinha disputam avião*, (O FLUMINENSE, 11/01/1998):

... Tão logo o ministro chefe da Casa Civil (...) retorne de sua viagem à ilha de Fernando de Noronha (...), o presidente Fernando Henrique Cardoso marcará a data da reunião da Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional (Creden) para definir quem irá operar os aviões Skyhawk que a Marinha está comprando do Kuwait (...). A Aeronáutica defende que só ela pode operar aviões por causa de um

decreto de janeiro de 1965, segundo o qual apenas a Força Aérea pode pilotar aeronaves de asas fixas (aviões). A Marinha, entretanto, acha que este decreto perdeu a validade com a assinatura da lei complementar de 1991, que permitiu à Força Naval comprar aviões. Oficialmente, tanto a FAB quanto a Marinha se mantêm calados em relação ao tema. Mas, nos bastidores, a Aeronáutica tenta antecipar a reunião para que o assunto lhe seja favorável. Militares da FAB, que defendem a manutenção da prerrogativa da Força, acham que o Ministro, Lélío Lobo, deveria estar sendo mais agressivo na defesa do seu ponto de vista. A Marinha, por sua vez, trabalha para fazer valer o seu ponto de vista e, enquanto isto, dá sinais de que a melhor opção para eles, seria que a FAB oferecesse os treinamentos básicos de aviação a jato, deixando a especialização para uma segunda etapa. Estas afirmações da Marinha foram aceitas no Planalto como um aceno de boa-vontade e de desejo de conciliação (...). A compra do lote de caças faz parte de um plano mais amplo de modernização da força, que pretende substituir, no prazo de oito a dez anos, o próprio porta-aviões Minas Gerais por um novo porta-aviões, de preferência desenvolvido e construído no Brasil.

Assim descreve e atesta Italo Pesce sobre o desfecho da celeuma (1998, p. 21):

... posteriormente, em setembro de 1996, o Ministro da Marinha (...) solicitou autorização para adquirir, no exterior, um lote de aeronaves para equipar o navio-aeródromo (...). Em sua exposição de motivos, o Ministro citou – além de razões estratégicas e doutrinárias – a Lei complementar n. 69, de 23 de julho de 1991, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, cujo artigo 5º estabelece: Os Ministérios Militares dispõem de pessoal militar e civil fixados em lei e dos meios orgânicos necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional e atribuições subsidiárias (...). No dia 8 de abril de 1998, o Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, assinou o Decreto n. 2.538 (...) autorizando a Marinha do Brasil a manter e operar aviões e helicópteros para guarnecer seus próprios navios. A Marinha deverá obedecer à legislação que regulamenta o tráfego aéreo e a segurança da navegação aérea, e a Força Aérea Brasileira cooperará na formação de novos pilotos, cujos brevês serão concedidos pela Marinha. Este decreto revogou o de n. 55. 627, anteriormente em vigor, que dava a FAB a exclusividade de operar aviões militares no país.

Neste intervalo (1996-1998), os governos do Brasil e do Kuwait haviam assinado, no dia 19 de dezembro de 1997, uma carta de intenção (confirmada em 30 de abril de 1998),

prevendo a entrega à Marinha de um total de vinte e três aviões de ataque MCDONNELL-DOUGLAS A-4 SKYHAWK (vinte A-4 KU monoplacé e três TA-4KU biplacé) usados, procedente daquele país do Oriente Médio. As aeronaves foram embarcadas no navio mercante CLIPER Ipanema, aqui chegando ao início de setembro de 1998. No dia 2 de outubro, foi ativado o 1º Esquadrão de aviões de Interceptação e Ataque (ESQDVF-1), para operar as aeronaves denominadas no Brasil de AF-1 (monoplacé) e AF-1 (biplacé). O custo total do pacote, envolvendo a aquisição e a revisão dos A-4, foi na faixa de 70 milhões de reais, pagos com recursos da própria Marinha, como ocorreu semelhantemente outrora com os T-28 que buscou no exterior lançando mão do Fundo Naval. Para a manutenção correta dos aparelhos, a MB solicitou ajuda da Marinha norte-americana que conferiu treinamento ao seu pessoal técnico. As obras de expansão da Base Aérea de São Pedro da Aldeia, no final da década de 1990, já incluíam a construção de um novo hangar e a ampliação da pista de 1.800 para 2.400 metros.

Entretanto, além da BAENSPA, igualmente, o porta-aviões Minas Gerais estava sendo preparado para operar os A-4. Já em 1995, à luz dos treinamentos e operações realizadas pela Esquadra, em relato do então Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice Almirante Arlindo Vianna Filho, são perceptíveis as intenções da Marinha em preparar o seu pessoal para uma provável aquisição de aeronaves A-4 SKYHAWK e, para finalizar, sublinha o Comandante o bom relacionamento que vivenciou durante as campanhas e adestramentos realizados conjuntamente com a Força Aérea e o Exército. Confirma o que disse (VIANNA FILHO, 1996, p.318):

...Como últimas citações em realizações em meu comando na Esquadra, assinalo a participação de três navios brasileiros na Operação Atlasur, conduzidas nas águas da África do Sul com a presença de navios desse país amigo e também das Marinhas do Uruguai e da Argentina e a presença do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e seu escolta em águas argentinas, na Operação Araex, quando, pela primeira vez, aeronaves argentinas Trackers, remotorizadas, pousaram e foram catapultadas pelo nosso capitânia, que ainda qualificou os pilotos argentinos das aeronaves subsônicas Super Etendard, em exercícios de toque a arremetida neste convés de vôo, onde agora nos encontramos. 'Sou grato à Força de Fuzileiros da Esquadra, à Força Aérea Brasileira e ao Exército Brasileiro pelas muitas oportunidades em que juntos operamos, dentro de um salutar espírito de camaradagem, com compreensão e proveito para as nossas forças singulares.

Veja trecho da notícia divulgada pelo **O Globo** (BOECHAT, 1998): “...na moita, a Marinha começou a modernizar o porta-aviões Minas Gerais para abrigar os jatos recém adquiridos no Iraque. Entre outras medidas, vai montar uma catapulta sobressalente no navio. As aeronaves deverão chegar ao Rio em abril.” Em 1998, após decisão formalizada e garantida, sabendo que o Decreto 55. 627 de 26 de janeiro de 1965 seria revogado, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Júlio Passos (2002), relatou: “...a Marinha nos enviou de volta para a Base Aeronaval de Punta Índio, com a missão de realizar 100 horas de vôo nas aeronaves MC-32 da ARA (Xavantes, fabricados pela EMBRAER). A partir desse ponto senti que o retorno da asa fixa na Marinha era uma realidade...”.⁵⁶

Em outro artigo divulgado pela **Folha de São Paulo** (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998) foi ressaltado que, “...faltava ao navio uma aviação de caça e ataque, ao contrário do que ocorria nos navios semelhantes das outras Marinhas. No governo presidente João Figueiredo (1979-1985) a Marinha tentou comprar SKYHAWKS da Força Aérea Israelense – mas naquele momento não tinha verba nem condições políticas.” Assim ia se formando opiniões pela imprensa novamente relativa a utilidade de um navio de guerra tão caro: (FREITAS, 1998), “...mas que porta-aviões não é necessário, não é mesmo. Que sua manutenção exige gastos absurdamente altos, exige mesmo. Que os militares da Marinha e da Aeronáutica deviam usar um pouco mais a cabeça, para pensar em inovações inadequadas a um país de cofres vazios, isso deviam mesmo...”.

A Marinha se defendia novamente de acusações, depois de tantos anos sem publicar, um artigo sequer, em sua defesa no campo da aviação. Especialmente o fragmento abaixo de texto com o título *Banheira tem casco de 45 e ‘recheio’ dos anos 90*, condensa a reunião de acontecimentos e fatores, que favoreceram a tentativa de alteração do quadro imposto por Castelo Branco desde 1965, (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998):

...a FAB desativou e não substituiu os aviões anti-submarinos Tracker que embarcava no Minas – dando com isso mais um argumento à Marinha, que hoje tem um porta-aviões que na prática é só porta-helicópteros. Entre as prioridades da FAB, está a modernização de sua frota de caças, equipada principalmente com jatos F-5 (...). Junte-se a isso projetos caros como o SIVAM (...), e se nota que para a FAB faz sentido deixar a Marinha se ocupar da Aviação Naval. A Marinha argumenta também a legislação não é mais um obstáculo, pois a lei complementar 69/91, sobre a organização e meios das Forças

⁵⁶ Para instruções pormenorizadas sobre a preparação do navio Minas Gerais ver o mesmo artigo publicado na Revista Marítima Brasileira (PASSOS, 2002).

Armadas, estabelece que cada força tem de contar com os meios adequados para cumprir sua função – e um avião é um simples mas essencial meio, do mesmo modo como um míssil, um canhão ou o arroz e feijão do rancho. [RBN]

A partir de publicações em jornais no que se referiam as últimas conquistas da Marinha no seguimento aeronaval, outro assunto passou a constituir a agenda da Aviação Naval sobre o qual publicara artigo Tânia Monteiro no **Estado de São Pulo**, (MONTEIRO, 1998):

...a consolidação naval será o primeiro passo para permitir à Marinha a substituição do antigo porta-aviões Minas Gerais por um novo. A Marinha pretende fazer a substituição dentro de oito ou dez anos, período necessário para a construção de um novo. O desenvolvimento e produção de um porta-aviões moderno, de médio porte custaria entre US\$ 400 milhões e US\$ 700 milhões.

Contrários aos argumentos da FAB, abarcando o debate que antecedeu à decisão presidencial, cujo resultado consistiu na permissão da Marinha em operar aeronaves de asa fixa, estavam os fatores doutrinários, tecnológicos e econômicos. Quanto aos primeiros, que também diziam respeito às questões operacionais, apenas na Marinha do Brasil, entre todas as forças navais do mundo, ainda se trabalhava com regime misto em porta aviões, uma vez que os fundamentos do emprego da Força Aérea Única ou Unificada não resistiam mais às naturais pressões originárias das concepções doutrinárias militares externas, quer queira ou não, paradigmas sempre acompanhados (em parte copiados) pelos países de médio porte, como é o caso do Brasil em busca de inserção política entre as nações de alta presença hemisférica, servindo como exemplo distante invertendo-se os papéis, a adoção pelo modelo do Ministério do Ar difundido pelo Europa no começo do século passado e, como exemplo que ocorreu há pouco tempo, a formação da Aviação Naval orgânica da MB suplantando os preceitos da Força Aérea Única, até então, tardiamente no Brasil empregados. Estes fatores de ordem doutrinária estão atrelados aos avanços e vicissitudes tecnológicas, aspectos estes determinantes para a geração de conjunturas políticas adequadas para que a ordem dos fatores seja alterada como quisemos demonstrar. Aliás, contribuindo para este resultado, a variável econômica se manifesta como imperativo intrínseco, pois distribuída entre as Forças Armadas

conforme decisão política, os seus orçamentos são resultantes de uma estratégia planejada pelo Estado integrado pelas Forças Armadas, que, definitivamente, no Brasil, desfrutam de grande autonomia no seu interior.

Em publicação conjunta pela **Revista Marítima Brasileira**, oficiais da Marinha escreveram a respeito da compra do porta-aviões São Paulo (GOMES NETO; GRACIA ANGELATS; RODRIGUES DA SILVA; BORGES DA SILVA; PALMA; 2004, p. 10): “... em 15 de novembro de 2000, em uma cerimônia realizada em solo francês, na cidade de Brest, o então Foch tornava-se oficialmente o A-12 São Paulo, ostentando o pavilhão nacional pela primeira vez em águas brasileiras na manhã do dia 17 de fevereiro de 2001, após prestar serviços à Marinha francesa desde 1963.” Completando informações técnicas sobre o navio aeródromo (JORDAN, 1986, p. 46), “... [esse] porta-aviões têm um convés blindado, em ângulo de 8°, visor de espelho para pouso, dois elevadores, duas catapultas a vapor e um convés inferior que funciona como hangar. A chaminé é associada à torre da ponte de comando, como nos porta aviões norte americanos. Eles estão equipados com radar tridimensional (...) e sistema tático de dados (...) além de um sonar...”.

A compra do porta-aviões francês classe *Clemenceau* deriva-se desses fatores facultando à Marinha o domínio das operações aeronavais no seu interior e assegurando a continuidade do direito de operar a asa fixa deixando em aberto às últimas discussões no seguimento. Porém, amenizadas, ou melhor, dizendo novamente acomodadas até que o novo navio necessite de reparos, atualizações e por último ser substituído, isso vale também para as aeronaves recém adquiridas. Alvo de críticas, sem dúvida era a obsolescência confirmada do aparato bélico e tecnológico inerente ao setor, não obstante a Marinha se defendia e igualmente recebia apoio de parte da opinião pública, por exemplo, em relação ao navio Minas Gerais e aos A-4 negociados entre 1997 e 1998 foi publicado (FOLHA DE SÃO PAULO, 25/01/1998):

...As reformas pelas quais o navio passou tornaram-no capaz de operar com eficiência por mais uma década (...). A mesma equivocada acusação de obsolescência está sendo feita agora contra os caças-bombardeiros americanos A-4 Skyhawk (...). De qualquer modo, a Marinha vê o A-4 como um modelo intermediário, capaz de alicerçar a aviação naval de asa fixa, de modo que no futuro possam ser empregados aviões mais modernos. No passado a oposição da FAB era o maior obstáculo para a criação da aviação naval de asa fixa. Os tempos mudaram, e hoje só uma minoria de oficiais (muitos deles na reserva) acha que o poder aéreo é ‘indivisível’. Ao contrário, se livrar

de operações embarcadas proporcionará economia à FAB, em um momento delicado, quando muitos de seus aviões estão ficando obsoletos ao mesmo tempo...

Assuntos variados estavam à mercê dessa temática, assim como a possibilidade de integralizar meios tecnológicos no campo da guerra eletrônica entre os SKYHAWKS e o porta aviões para efetivação do emprego em missões de interceptação e ataque, chamadas de alarme aéreo antecipado (AEW – Airborne Early Warning), aumentando geometricamente o raio de ação de combate da força tarefa em estudo em anteposição à única e semelhante aplicação por intermédio de helicópteros, esta com desempenho reduzido. Ora, este se tornou o primeiro sinal de melhoria dos equipamentos e de prover a Aviação Naval de outra ala aérea com tecnologia AEW, o que pressupunha como opção alternativa a aquisição de aeronaves da mesma classe dos extintos P-16 (versão *Turbo TRACKER*) para desempenharem a função com a finalidade de concretizar na Aviação Naval este ramo de sua estrutura (asa fixa), infelizmente obstaculizando o progresso do Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear, necessário para a Aviação Naval conquistar posição de destaque nas atividades aeronavais em cenário estratégico regional, porque se houver sucessor para o navio aeródromo São Paulo tornar-se-á plausível apenas porta-aviões com propulsão nuclear importado prejudicando – quiçá interrompendo – programa genuinamente nacional em andamento desde fins de 1970, criado e desenvolvido pela Marinha, no ano da compra do navio aeródromo São Paulo (2000), em atraso relativo por uma multiplicidade de fatores igualmente em conseqüência notável da aquisição dos SKYHAWKS importados do Kuwait em 1998.

Héctor Luís Saint Pierre e Érica Winand (2007, p. 15) afirmam que,

...para Viegas, seriam prioridades, na nova era Pós-11/09, atualizar a base conceitual do pensamento estratégico nacional diante da realidade mundial e das necessidades de defesa do País. Para isso, seria conveniente revisar as grandes linhas de pensamento estratégico para definir uma estrutura militar adequada às demandas da Defesa. Assegurar a proteção da Amazônia foi outra prioridade colocada por Viegas, respondendo a uma velha reivindicação das FA que atribuem à Amazônia grande importância estratégica pelo tamanho da fronteira que o Brasil tem nessa região com vários países, absolutamente desguarnecida. A terceira prioridade diz respeito à consolidação do papel do Brasil como promotor da integração regional e hemisférica

em matéria de defesa, bem como a sedimentação de sua presença nos foros internacionais de defesa, realçando a posição brasileira na manutenção da paz mundial...

Em particular, para essa terceira prioridade, a posse de um porta-aviões de médio porte, como é o caso do São Paulo, veio a propósito para a execução de campanhas e manobras militares voltadas para a integração regional e manutenção da paz mundial determinada por estratégia governamental, na essência mal articulada salvo alguns avanços democráticos. Ora, não é isso apenas que o Estado deveria reservar para o poder naval, insuficientemente adianta ter um porta-aviões de alto custo operacional sem a devida proteção submarina (nuclear) que pressupõe a recusa do inimigo de se lançar em águas nacionais, sem mencionar na permanência da natureza de sua aquisição: mais um navio de segunda mão de guerra adequado para a guerra anti-submarina de país do primeiro mundo, mas em momento histórico distinto em que a política externa brasileira tinha como prioridade estratégica o *alinhamento* político com a Argentina por meio de acordos bilaterais firmados intensamente a partir de 1985 por conta do processo de redemocratização instaurado nos dois países quase simultaneamente facilitados pela aproximação territorial e pelos limites de suas fronteiras. A desativação do porta-aviões Vinte Cinco de Maio coroou o fim da política do ABC orientada pelos Estados Unidos durante a Guerra Fria, todavia, a rivalidade bilateral ainda persistia internamente entre Marinha e Aeronáutica no setor aeronaval e externamente aumentava-se a confiança sem desconsiderar a desconfiança em relação à Argentina. Seguramente este foi o principal fato que levou a compra da belonave São Paulo e dos aviões A-4 taxiados em hangares na Base Aérea de São Pedro da Aldeia aguardando a sua chegada. De um jeito ou de outro, com confiança ou sem confiança, o porta-aviões serviria como pretexto para missões de paz e cooperação no Atlântico Sul nucleando operações conjuntas e combinadas entre a MB, a FAB e a Armada Argentina, ou para a resolução de possíveis, porém, pouco prováveis, conflitos entre os dois países considerando este como caso extremo. Estava o São Paulo, disposto para receber tecnologias de ponta suplementares para o seu efetivo emprego militar diante de eventuais ameaças à soberania nacional. Para finalizar esse raciocínio, citamos novamente Héctor Luís Saint Pierre e Érica Winand (2007):

... a preeminência militar sobre os civis na correlação de forças nas deliberações das questões estratégicas e militares dentro do Ministério

da Defesa manifestou-se na ‘renúncia’ do Ministro José Viegas, ‘determinada’ pelo Presidente Lula como forma de resolver um conflito estabelecido entre o ministro e o Comandante do Exército (...). Provou-se que, ainda que formalmente as Forças Armadas mantenham a subordinação ao Presidente, não se provoca o exercício de teste da mesma, isto é, o exercício efetivo de mando civil. Na verdade, tanto o controle civil sobre todos os aspectos da Defesa, incluindo o orçamentário, assim como o exercício de mando é, na prática, inexistente, o que invalida a afirmação da existência de uma obediência material das Forças Armadas à autoridade civil constitucionalmente constituída.

O Ministério da Defesa foi instituído oficialmente em 10 de junho de 1999, tendo se ocupado da pasta, o Ministro Elcio Álvares, em 01 de janeiro do mesmo ano, como forma de garantia e aceitação prévia por parte dos militares. Ligando-se à compra das aeronaves SKYHAWKS e do porta-aviões São Paulo, a criação do Ministério da Defesa, imediatamente, atendendo aos pedidos materiais da Marinha junto ao Governo Fernando Henrique do que da Força Aérea, logo em seguida, passou a voltar as suas atenções para as precisões e reivindicações da Aeronáutica e do Exército, sobretudo em termos de equipamentos e missões. Fernando Henrique procurou satisfazer um pouco dos anseios e aspirações da Marinha entregando-lhe material bélico compatível com as reais necessidades que o seu Governo julgou apropriadas para o contexto nacional e internacional ponderando a pequena influência política desta instituição no conjunto das Armas. O fato é que, agora o Sul do Atlântico já não era mais prioridade estratégica extraordinária como o fora durante a Guerra das Malvinas e a Marinha prescindia da constituição de uma Esquadra equilibrada. Para tanto, a retomada de sua aviação de Asa Fixa seria imprescindível de acordo com a sua política de interesses para o cenário geopolítico no Atlântico Sul e mais fácil de ser obtida em detrimento do submarino de propulsão nuclear, no entanto, não contavam os oficiais da Marinha que Fernando Henrique ainda valorizasse essa política setorial, correspondendo a uma agenda militar mais específica positivada pela crise de identidade das Forças Armadas ocasionada pela reorientação da segurança interna com o fim da Guerra Fria. Enquanto isso, o Exército, exercendo influência sobre a FAB, uniu forças com essa instituição, que intensificou a sua mobilização em direção à região Norte do país, localização esta propícia para as duas Armas ampliarem os seus quadros, os seus equipamentos e edificações, porém, desinteressante para Marinha do ponto de vista do *efetivo* emprego de sua força bélica diante das “novas ameaças”

elegidas pelo EB e Aeronáutica à soberania nacional,⁵⁷ a qual não raro tem uma participação mínima nos projetos Calha Norte e SIVAM. O que não significa que a região não seja promissora para a sua atuação importante com investimentos especiais na sua navegação de patrulha, em contingência demográfica de fuzileiros navais e na sua aviação. O ponto mais forte de divergência é justamente o fato de as três Armas possuírem aviação. Faltou-lhe à Marinha um projeto; assim como o Calha Norte elaborado para o Exército, e o SIVAM, para a FAB. Alexandre Fuccille (2003, p. 8-9) retrata bem o assunto em período antecedente:

A pedra angular sobre a qual se assenta essa crise de papéis no pós-guerra fria – desconsiderando a obsolescência das hipóteses de guerra já apontadas – é particularmente caracterizada pela falta de um norte claro a missão castrense no tocante à segurança interna, acostumadas, que estavam, ao menos desde o golpe que instaurou a República ainda no século XIX, a uma tradição de regulação da vida política e social sob as mais diferentes formas. Para outros, ainda, a ‘onda democrática’ que varreu o mundo neste fim do século XX e início de milênio – e da qual o Brasil não constitui exceção –, tem feito com que o padrão centrado na forma *controle civil objetivo* – aquele que envolve a maximização do profissionalismo militar –, venha se desenvolvendo com relativo sucesso. Contudo, é preciso notar no primeiro mandato do presidente (...) (1995-1998) um *turning point* onde, principalmente por intermédio do Exército, tínhamos um relacionamento caracterizado pela constante participação da Instituição Militar em missões de ordem interna, o que vem a dificultar sobremaneira um possível exercício da supremacia civil (...). Ao lado desse que parece ser um novo padrão, um exame mais detido das medidas tomadas por esse governo mostra-nos que sua atuação tem se pautado por uma agenda militar específica, cujos elementos a destacar seriam: a resolução da questão dos desaparecidos políticos; a decisão de criação do Ministério da Defesa; o lançamento da Política de Defesa Nacional; a transformação da profissão militar em carreira de Estado; a valorização das políticas setoriais (como o Calha Norte, o Sipam/Sivam, o submarino nuclear etc); e o reaparelhamento e modernização das Forças Armadas, rompendo-se um acentuado processo de sucateamento tecnológico.

⁵⁷ Atualmente nos meios acadêmicos existe uma discussão sobre as novas ameaças franqueando posições e ponto de vistas que oferecem vários aspectos sobre o perfil dessas “ameaças” percebidas pelos militares à soberania nacional, que, forçoso é dizê-lo, são traçadas com relativa autonomia pelos Estados Maiores com a participação mínima dos círculos civis, cujo interesse pelo assunto, ao mesmo tempo, é limitado. O que também contribui para a permanência da liderança dos militares na idealização de sua política de defesa e segurança nacional.

Por outro lado, os incentivos verificados no primeiro mandato de Fernando Henrique ao submarino nuclear, embora muito válidos e relevantes, mostraram-se inócuos em face de uma visão estratégica histórica corrente desde o Governo Figueiredo. Como compartilha de nossa perspectiva sobre a pouca preocupação com o Atlântico-Sul durante esse período, Carlos Almeida (2005, p. 36) afirma que: “... uma vez resolvida a questão com a Argentina em torno da grande barragem de Itaipu, Figueiredo voltou-se para as grandes florestas do Norte. O Sul assumiu, então, lugar secundário nas políticas externas e de defesa brasileira e a Amazônia passou a constituir-se em foco das principais preocupações.” Desse modo, Adriana A. Marques (2003, p. 72) sustenta que:

...entre as outras medidas que contribuíram para arrefecer as antigas rivalidades estratégicas cabe destacar os protocolos sobre Informação Imediata e Assistência Recíproca em Casos de Acidentes Nucleares e Emergências Radiológicas, de 1986, a adesão de dois países à Agência Internacional de Energia Atômica, e a proposta brasileira apoiada pela Argentina para a criação de uma Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul...

Atendendo a este cenário específico, caracterizado pela não proliferação de armas nucleares, por relações amistosas entre os países do Cone Sul, a França ofereceu ao Brasil o porta-aviões São Paulo á preço baixo exatamente quando o Minas Gerais estava passando por uma restauração significativa especialmente em função da entrega dos A-4. Aliás, conforme Pedro Lynch (2003, p. 307),

...a partir da efetivação do contrato de aquisição das aeronaves A-4, as relações da Marinha com a FAB amadureceram e a Marinha passou a receber total apoio para a formação de seus pilotos, tanto na AFA, como no CATRE de Natal para a transição dos pilotos para jato. Na área de Tráfego Aéreo, a FAB, através da DEPV e do DECEA, aumentou o seu apoio doando um radar de área terminal para a Base de São Pedro (...). O lançamento do míssil Side Winder, feito pelo A-4 em Natal, contou com total apoio operacional e logístico do CATRE, como também o reabastecimento em vôo utilizando aeronave C-130 K da Força Aérea, outro exemplo de excelente grau de cooperação entre as Forças...

Este grau de cooperação mencionado por Pedro Lynch entre as duas Forças é um resultado natural depois do embate político travado entre MB e FAB pela Asa Fixa da Aviação Naval conforme diretrizes estatais e castrenses. Pormenorizando o problema da pesquisa, quanto ao relacionamento entre oficiais da FAB e da Marinha, de maneira geral sempre foi no mínimo razoável afora desentendimentos localizados em momentos históricos agravantes compreendidos pela rivalidade entre MB e FAB pelo domínio do setor aeronaval considerando as suas conseqüências isoladas, particulares e gerais como, por exemplo, respectivamente: o caso de um Tenente Coronel Aviador, na ocasião, instrutor da Escola de Guerra Naval, que se exonerou do cargo em 1952 alegando incompatibilidade de Doutrinas entre Forças Armadas; a Revoada em 1963; o Corolário Castelo Branco em 1965 e a conquista da Asa Fixa pela MB em abril de 1998. Retrospectivamente, esse processo histórico indica uma ruptura pelas relações entre civis e militares, porque, pela primeira vez, em cinqüenta e oito anos de história a rivalidade bilateral gerada com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, foi sanada e o problema da Aviação Embarcada parcialmente solucionado temporariamente com maior consentimento de ambas as partes. Isso graças ao período de redemocratização com todas as suas alterações substanciais verificadas no campo econômico, político e militar, traduzindo uma nova concepção para o relacionamento civil-militar, inclusive, pela instituição do Ministério da Defesa, em 1999, por Fernando Henrique Cardoso, o qual se responsabilizou, juntamente com o Comando da Marinha e o Gabinete de Segurança Internacional, pela compra do navio aeródromo São Paulo controlando os ânimos dos representantes das três Armas diante de oferta francesa imperdível para modernizar o poderio da Esquadra distintamente do atribulado contexto da compra do porta-aviões Minas Gerais na década de 1950 durante os anos JK, quando a Marinha e a Aeronáutica interferiram veementemente no processo de sua aquisição obrigando o presidente a comprá-lo por alto preço.

Pedro Lynch percebe vantagens na criação do Ministério da Defesa no sentido de as Forças Armadas objetivamente reunirem esforços, interesses e estratégias políticas tornando os seus orçamentos menos onerosos para os cofres públicos trazendo-lhes, assim, excelentes soluções de custo-benefício como sustenta (LYNCH, 2003, p. 309):

...Na Marinha, o recente-bem sucedido empreendimento que prestou serviços de manutenção para a ativação e operacionalização dos A-4, e ainda serviços de instrução de vôo, transição e qualificação dos pilotos da Marinha em pouso a bordo, provou ser uma solução de

excelente custo-benefício, bem mais econômica do que os custos do mesmo serviço na Marinha americana. Por fim, vejo importância do Ministério da Defesa, que diante da atual conjuntura busca, com criatividade, a integração das atividades, meios e apoio logísticos das FAS, possibilitando uma adequada racionalização de processos que resultem em considerável economia de recursos financeiros. É o caso presente da nova Aviação Naval onde a implementação das ações para a modernização ou obtenção de aviões e helicópteros deveria perseguir um elevado grau de padronização com os sistemas instalados em aeronaves da Força Aérea e do Exército, valendo dizer que a recíproca seria perfeitamente válida. Neste contexto, seria extremamente oportuno e aceitável a normatização de tais ações pelo Ministro da Defesa, a partir da iniciativa dos Comandantes da Marinha e da Força Aérea, no caso específico da modernização dos A-4 ‘vis a vis’ com o Programa em curso dos F-5.

Estas questões levantadas por Pedro Lynch são muito relevantes, mas historicamente a Aeronáutica sempre esteve ligada a EMBRAER e, portanto, procura até nossos dias não dividir os seus interesses com a Marinha no setor aéreo: desdobramentos de uma longa rivalidade gerada com a sua criação em 1941, derivada internamente, de rivalidade muito anterior entre a Marinha e o Exército e, externamente, de influência doutrinária européia, mais precisamente italiana. Apesar do Ministério da Defesa ter trazido alguns avanços, as rivalidades entre as Forças Armadas continuaram prejudicando o bom andamento de suas propostas de mudanças, principalmente em relação ao aspecto econômico. O Programa F-5/F foi pensado pela Aeronáutica e para a Aeronáutica não se admitindo a hipótese levantada por Pedro Lynch consistindo a padronização das chamadas suítes de vôo em consonância com outros projetos em andamento da própria *Força Aérea*.⁵⁸ Isso devido a condições históricas como já demonstramos durante esta pesquisa. Ora, alteraram-se as relações civil-militares significando em geral ainda pouco avanço, porém no que se refere especificamente às relações militar-militares as rivalidades e jogos de interesses permaneceram praticamente inalteráveis desde 1941 no seguimento aeronáutico. Este é um dado preocupante porque a Aviação Naval de Asa Fixa, que é largamente utilizada pelas *Marinhas* mais bem equipadas do mundo, no Brasil, faltam-lhes oportunidades e meios de renovação da frota de aviões uma vez que são difíceis de serem adquiridos através de entendimentos, acordos ou até mesmo parcerias com a Aeronáutica em virtude de rivalidades justificada por preceitos doutrinários

⁵⁸ Documento produzido pela Secretaria de Finanças da Aeronáutica informa: (VALENTE, 199-, p. 49), “...quanto a elaboração deste projeto, o Comando da Aeronáutica estabeleceu que a suíte de aviãoica do F-5BR (...) deveria possuir um elevado grau de comunalidade com as suítes previstas para os projetos A-1M, AL-X (...). O Comando da Aeronáutica prevê que o projeto de modernização do F-5 consuma US\$ 284, 94 milhões...”.

ultrapassados como o de uma Força Aérea Única ou Unificada, sendo que na verdade o imperativo que ainda prevalece no interior do Estado é a tutela militar. Acerca da incorporação de tecnologia AEW pela Marinha, Eduardo Italo Pesce (2002, p. 188-187), apresenta sugestões e os caminhos para a Marinha começar a participar em regime de consórcio na estrutura financeira oferecida pela EMBRAER de produção de aviões:

...No que tange aos aspectos financeiros, além do preço competitivo, a EMBRAER oferece opções de possível interesse para a Marinha, entre as quais financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social, bancos e empresas internacionais e ainda, se desejado, uso da linha de crédito disponibilizada pela PARIBAS para aquisição dos sistemas de missão. Com relação a sua capacidade técnica, a EMBRAER, além de ocupar a quarta posição no ranking mundial da indústria aeronáutica, é uma das três empresas que produzem aeronaves AEW no Ocidente. Os recentes contratos assinados com o Comando da Força Aérea para a modernização de 55 F-5E, fornecimento de 76 aeronaves EMB ALX para missões de ataque e interceptação (...) e fornecimento para o SIVAM, Marinha do México e Governo da Grécia de dez aeronaves EMB 145 integradas com modernos sistemas AEW e de patrulha marítima não deixam dúvidas quanto à experiência e capacitação da EMBRAER, nas áreas de fabricação, modernização de aeronaves militares e integração de sistemas AEW. Por fim, os aspectos levantados e os fatos mostrados permitem concluir que a aquisição de aeronaves de Asa Fixa AEW para o Grupo Aéreo do NAe São Paulo configura-se como necessidade indiscutível no contexto da Aviação Naval embarcada...

A proposição do autor é bastante sugestiva, porém é necessário levar em consideração que a FAB esta vinculada à EMBRAER, sobretudo pelo ITA e CTA, contribuindo para o processo de produção dos protótipos e colaborando para a formação de profissionais ligados à empresa. A Marinha, por sua vez, por não ter vínculo nenhum com esta empresa historicamente enfrenta atualmente grandes desafios para participar de seus negócios e obter vantagens em uma corrida doutrinária, tecnológica e institucional que, quer queira ou não, ainda existe no seguimento aeronaval ameaçando o futuro da Aviação Embarcada. Sem a tecnologia AEW os seus A-4 tornam-se mais ainda obsoletos e, a rigor, o reabastecimento em vôo deveria ser providenciado pela própria Marinha, uma vez que a suas aeronaves que compõem o 1º Grupo de Aviação Embarcada do São Paulo têm tecnologia disponível para isso (REVO). Contudo, o REVO se torna um problema de pouca importância se comparado

com a dimensão da rivalidade bilateral entre a Força Aérea e a Marinha, a qual vem procurando consolidar a sua Aviação Naval da maneira como consegue. O seu destino pode estar destinado ao emprego dos helicópteros, afinal a Força Aérea parece não ver com bons olhos a substituição de seu único esquadrão de aviões confirmando a hipótese desta pesquisa de que a rivalidade gerada com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, entre as duas instituições em torno do setor subsistiu até 2001, ano da ativação do porta-aviões São Paulo no Brasil.

Este é o maior navio de guerra que a Marinha possuiu até hoje depois do navio Minas Gerais exigindo configurações precisas atribuídas aos engenheiros do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) para a sua docagem. Assim foi descrito por oficiais e engenheiros da Marinha parte dos estudos para por este navio na doca do AMRJ, (GOMES NETO; GRACIA ANGELATS; RODRIGUES DA SILVA; BORGES DA SILVA; PALMA, 2003, p. 10-18):

...No caso do NAe São Paulo, além do Plano de Docagem, foi necessária a elaboração de um Procedimento de Docagem e Desdocagem que definiu todas as atividades e responsabilidades, tanto para as de cais como para as de bordo, tendo em vista as particularidades e dificuldades da operação, devido à pequena diferença entre as dimensões do dique e as do navio, além do fato de ser inédita a docagem, na Marinha, de um navio desse porte (...). Finalmente, a concretização da docagem representou um feito histórico para a engenharia naval e militar, contribuindo para melhorar ainda mais a capacidade técnica de seu pessoal.

Neste ínterim (docagem/desdocagem), o porta-aviões Minas Gerais continuou operando, sobretudo, porque havia sido modernizado recentemente, desse modo, voltaram à mídia polêmicas sobre o assunto, afinal, para muitos a compra da belonave São Paulo chegou ao extremo de ser atribuída em troca do título mundial conquistado pela França contra o Brasil em 1998 durante as realizações da Copa do Mundo de Futebol. Para os aviadores navais a anunciada desativação do porta-aviões Minas Gerais se representou como um desperdício, mas era um mal necessário, porque nem o Estado tinha condições financeiras para comprar outro lote de aeronaves para guarnecer o porta-aviões em tempo de paz mundial. O último conflito bélico de que se tinha conhecimento era a Guerra do Golfo Pérsico, que ocorreu entre 1991 e 1992, da qual o Brasil não teve envolvimento algum, sendo esta uma amostra da crise de identidade militar na América do Sul jamais demandando dois navios

aeródromos em operação simultânea, acentuando que, o navio Minas Gerais, de fato, já havia se tornado uma sucata da Segunda Guerra Mundial. A primeira arremetida de um A-4 aconteceu com ajuda de equipe norte-americana especializada no porta-aviões Minas Gerais a quarenta milhas ao norte de Cabo Frio no dia 16 de janeiro de 2001, um dia antes da chegada do porta-aviões São Paulo ao Brasil. Veja depoimento de Pedro Lynch (2003, p. 293-300) a respeito:

...Naquele momento (...) o forte vento no convés ajudou a esconder as lágrimas daqueles mais velhos que, como eu, tiveram o privilégio de assistir àquela decolagem, que marcava o renascimento da Aviação Naval de Asa Fixa Embarcada após quase quatro décadas de frustrações. A convite do Oficial do Ar, fui para a torre de controle onde assisti à mais seis pousos e decolagens da aeronave N-1006 (...). Sete meses depois (...) tivemos oportunidade de sentir novas emoções, desta vez a bordo do nosso novo navio aeródromo, o São Paulo, ao participarmos das operações de pouso e catapultagem, testes de homologação do A-4 e qualificação de novos pilotos ...

A aquisição dos A-4 e do porta-aviões São Paulo, que significou materialmente a continuidade provavelmente provisória da Asa Fixa na Marinha, determinada pelo natural avanço das tecnologias de guerra, pela vontade política movida também por uma rivalidade com a Força Aérea intensificada em contextos históricos que procuramos definir e, agora, sem grandes perspectivas futuras, porque no Brasil a história da Aviação Naval a partir de 1952 (criação da DAERM) é marcada por um desenvolvimento muito em função da aquisição de equipamentos bélicos importados o que significa que o porta-aviões São Paulo não foi e nem será garantia da permanência da Asa Fixa na Marinha em decorrência da citada rivalidade entre as duas organizações militares conforme o resultado alcançado desta pesquisa demonstra as razões. Quanto a Asa Rotativa, esta sim se consolidou historicamente através de um progresso espantoso dos cursos e Esquadrões atingido pelo mérito dos oficiais da Marinha que com tanta luta construíram este setor aeronáutico que hoje constitui uma estrutura bastante sólida e burocratizada, praticamente impossível de ser desfeita em pouco tempo devido ao seu amplo complexo administrativo e operacional em atividade. A **Revista Tecnologia e Defesa** publicou artigo em 1995 com o título *Helicópteros Militares no Brasil* chamando a Aviação Naval por *Elite como Poucas* (LUCCHECI & FERRO, 1995, p. 15-16): “... hoje a força de helicópteros da Marinha possui 60 aeronaves de seis modelos diferentes,

números que serão ampliados à curto prazo (...). Dessa forma, a Marinha Brasileira pretende chegar ao final dos anos 90 com uma força de helicópteros de aproximadamente 82 aeronaves.”

A Asa Fixa desde 1965 ficou a cargo da Aeronáutica por determinação presidencial de acordo com interesses político-militares internos dominantes do Exército tendo como tempo de existência para a FAB o mesmo tempo de duração e importância para os EUA da Guerra Fria, tendo em vista a sua estratégia direcionada para a América Latina dentro da qual estava em transcurso política prioritária no rol de objetivos dessa estratégia a manutenção do equilíbrio naval entre Argentina, Brasil e Chile sendo a aquisição e manutenção em operação do porta-aviões Minas Gerais conforme recomendações deste país hegemônico do bloco ocidental com a atuação dos aviões concedidos pelos EUA por intermédio do Acordo de Noronha assinado no final de 1956 à FAB, para a mesma utilizar os referidos aviões em campanhas navais voltadas para a guerra anti-submarina em conjunto com a Marinha do Brasil no Atlântico Sul contra a ameaça soviética: seguramente fato este externo que pesou em muito na decisão presidencial de Castelo Branco em 1965 privando a Marinha do direito de operar Asas Fixas associando-se a isso medida política interna contemporânea adotada pela FAB para viabilizar a compra das aeronaves (TRACKER) no início de 1957.

Entre os anos de 1975 e 1979, o porta-aviões Minas Gerais estava sendo restaurado e as aeronaves da FAB embarcadas caindo em desuso sem previsão para substituição por novos aviões de acordo com o enfraquecimento da política de equilíbrio naval entre Argentina, Brasil e Chile aplicada pelos EUA na América do Sul imposto pela aproximação do fim da Guerra Fria, assim, não havendo nesta época grandes expectativas no pessoal da Força Aérea de nova aquisição de aviões através de negociações bilaterais envolvendo o Brasil e os EUA, afinal, o Brasil tinha recentemente, em 1977, quebrado com este país o Acordo de Assistência Militar durante o Governo Geisel. Contudo, os oficiais da FAB estavam convictos de que não perderiam o comando do navio aeródromo tão cedo, por isso, nos anos de 1976-1988, procuraram aviões velhos da mesma classe dos TRACKERS (P-16) para a reposição de peças e transformação mecânica originando os apelidados P-16 logísticos desativados antes de uma segunda restauração do navio após 1986, fase aquela em que o porta-aviões estava funcionando como porta-helicópteros até que o Presidente da República Fernando Henrique após inúmeras divergências firmou decreto em 1998 assegurando à Marinha a posse dos A-4 como resultado do esforço político dos marinheiros que compraram essas aeronaves do Kuwait antes que a Aeronáutica o fizesse unilateralmente para conter a Marinha no setor. Concomitantemente, influenciando num certo desinteresse por parte da Aeronáutica no

assunto, desde 1986, ano que inaugura o período de redemocratização no Brasil, o general Leônidas Pires com a sua forte presença política tornou público o Projeto Calha Norte assinalando uma reorientação estratégica da política brasileira primando pela segurança e defesa da região Norte do espaço geográfico brasileiro reservando papel notável para a Aeronáutica no teatro de operações do território nacional com o SIVAM na Amazônia Legal.

Encerramos este trabalho informando a respeito da tripulação e missão do navio aeródromo São Paulo, o maior navio de guerra já adquirido pelo Brasil confiado á Marinha, (MARINHA DO BRASIL):

...O (...) 'São Paulo foi' construído na França entre 1957 e 1960 tendo servido à Marinha Nacional francesa sob o nome de 'FOCH'. Adquirido pelo Governo brasileiro durante o mês de setembro de 2000, em estado operacional, foi recebido em processo inédito, para um navio deste porte, com duração de dois meses e quinze dias. Teve sua Mostra de Armamento passada no dia 15 de novembro de 2000, no Arsenal de Brest-França. A tripulação do NAe São Paulo compreende aproximadamente 1300 militares – 80 Oficiais e 1220 Praças. Dependendo da composição do Destacamento Aéreo Embarcado poderá atingir até cerca de 2000 tripulantes. O NAe São Paulo e suas aeronaves constituem o principal elemento estratégico-naval do Brasil e estão capacitados a conduzir operações que permitam o cumprimento das tarefas básicas do Poder Naval: controlar área marítima; negar o uso do mar; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão estratégica (...). A composição do Destacamento Aéreo Embarcado varia de acordo com a natureza e o propósito das missões atribuídas ao Navio ou da Força – Tarefa a qual estiver integrado. O 'SÃO PAULO' dispõe das seguintes aeronaves e armamentos para embarque: 20 aviões de interceptação e ataque AF-1 armados com bombas e mísseis SIDEWINDER; 10 helicópteros de emprego geral/anti-submarino armados com torpedos, bombas de profundidade e míssil EXOCET A-M-39; e 07 helicópteros para Transporte de Tropa e Emprego Geral.

Considerações finais:

A criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, no Brasil é compreensível porque decorreu de influência doutrinária castrense originária da Europa ainda em aplicação neste continente pelos Ministérios do Ar, lá constituídos devido à influência dos pensamentos do italiano Giulio Douhet que afirmara já na primeira década do século XX que o avião seria o mais importante invento empregado para o propósito da guerra no ar afirmando ainda que o céu em breve tornar-se-ia tão importante quanto a terra e o mar para os conflitos bélicos. A sua pátria se representou como modelo para os militares e civis envolvidos no processo de criação do MAER optarem pela fusão das Aviações do Exército e da Marinha para a formação da Força Aérea Brasileira de acordo com a finalidade do alto escalão do Exército junto com ditador Getúlio Vargas, pouco antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial de tirar a Aviação Naval da Marinha, que previsivelmente cresceria absurdamente durante os anos de conflito por causa da importância estratégica adquirida pelo Nordeste brasileiro devido a sua localização geográfica privilegiada no teatro de operações militares no litoral, região por excelência de atuação da Aviação de Patrulha onde estava previsto o emprego da Marinha dos Estados Unidos com provisão de equipamentos bélicos, instrução, adestramento e ampliação modernizadora da infra-estrutura aeroportuária que depois serviria para uso da Aviação Naval da Marinha em detrimento da Aviação Militar do Exército mais comprometida com as missões no interior do país e no Rio de Janeiro – isso se confirmou com a declaração de guerra do Brasil aos países do Eixo em agosto de 1942, logo após a criação do Ministério da Aeronáutica pela fusão das Aviações Naval e Militar com a incorporação da Diretoria de Aviação Civil (DAC) do Ministério de Viação e Obras Públicas, que praticamente nascera com a guerra e com ela mostrou a que veio afundando submarinos inimigos e participando das operações aeronaves no Nordeste recebendo armamentos pelo *Lend and Lease Act* nos próximos anos erguendo uma estrutura administrativa muito significativa ampliando e renovando a sua frota de aviões com as sobras da Guerra.

Após o final da Segunda Guerra, em 1946, foi instituído o Estado Maior Geral das Forças Armadas (EMFA) pelo qual a Marinha começou a reivindicar mais detidamente pela criação da Aviação Naval porque acreditava que este poderia ser uma espécie de ministério fundamental para fazer valer as suas queixas sobre a aviação orgânica que havia perdido. Foi criada a Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha em 1947, que reconhecia o estabelecimento de uma Aviação Naval depois de inúmeras divergências dentro do EMFA entre a Aeronáutica e Marinha cada qual se apoiando em argumentos contrários,

uma vez que a Aeronáutica reforçava o seu ponto de vista pelo paradigma da Força Aérea Única já considerada ultrapassada na Europa, porém legislativamente a Doutrina de Cooperação da FAB com Marinha e Exército conservava os preceitos do Decreto que instituiu o Ministério da Aeronáutica em 1941 e do Decreto Lei número 9888 e 9889 de 1946 que organizavam o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira se chocando com a visão da Marinha que tomava como exemplo os feitos da Marinha dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial, a qual criara uma Força Aérea apenas a partir de 1947 sem Ministério da Aeronáutica sempre deixando no seu lugar a Aviação Naval. O resultado mais imediato desse conflito de interesses foi a criação da Diretoria de Aeronáutica em 1952 pela Lei 1658 de 4 de agosto, regulamentada pelo Decreto número 36. 327, de 15 de outubro de 1954 no qual se nota claramente a direção do referido debate entre a Marinha e FAB conquistada pelo Exército através do EMFA ao qual caberia a responsabilidade pela integração operacional das Forças Armadas, observando as características e particularidades de cada Arma Singular.

No início desta década foi instituído o Centro Tecnológico de Aeronáutica (CTA) que possibilitou a origem e concretização da EMBRAER, um desejo que se manifestou no contexto da criação do Ministério da Aeronáutica de erigir uma indústria aeronáutica no país a ela associado que se concretizou em 1969 com a fundação da mesma que tanto favoreceu a FAB fornecendo-lhe aviões de diversos tipos nos anos seguintes nunca tendo produzido aeronaves ou helicópteros para a Aviação Naval após várias tentativas da parte da Marinha de comprar esses vetores em versão naval mal sucedida porque houve ingerência da FAB nas negociações não permitindo que as mesmas fossem finalizadas em decorrência de uma longa concorrência no setor imbricada na história da criação do MAER em 1941. Essa é uma consequência necessária do debate realizado em fevereiro de 1935 no Clube Militar quando o então Capitão Alves Cabral defendeu a posição da criação do Ministério da Aeronáutica a partir da fusão da Aviação Militar com a Naval prevalecendo vontade política do Exército, considerando, além disso, que paralelamente no ano anterior (1934) estava em discussão por meio de outros grupos de atores políticos envolvendo, inclusive na liderança, oficiais do Exército e da Marinha preocupados com a industrialização e seus nexos com pesquisa e o ensino, mormente a indústria aeronáutica, levantando-se a partir do I Congresso Nacional de Aeronáutica, realizado na Universidade de São Paulo duas visões opostas terminando em outra vitória do Exército sobre a Marinha. Fatos que privilegiaram a FAB unilateralmente não favorecendo a Marinha no futuro a exemplo do Programa AMX de 1977 e do Projeto ALX

para atender as demandas do Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia que se desenvolveu durante os anos 90.

De acordo com uma política de nivelamento do poder naval no Cone Sul, do ponto de vista externo os Estados Unidos concordaram com a compra do porta-aviões Minas Gerais pelo Brasil da Inglaterra em 1956, política essa movida internamente por uma ferrenha disputa entre Aeronáutica e Marinha pela hegemonia do setor aeronaval que estava sendo levantada pela Marinha e inevitável de suceder em vista do desenvolvimento tecnológico das armas de guerra principalmente do porta-aviões depois da Segunda Guerra Mundial. Período no qual foi construído o A-11 Minas Gerais, em 1945, entregue no início da década de 1960 ao Brasil quando a FAB já havia desde 1957 estabelecido autonomamente o seu 1º Grupo Aéreo de Aviação Embarcada para poder comandar e obter o direito sobre as operações aeronavais do navio levando a Marinha tomar uma medida ousada comprando aviões ocultamente no exterior utilizando o Fundo Naval fechando negócio na segunda metade de 1963 de seis aeronaves para a instrução de vôo na Base Aérea de São Pedro da Aldeia, antes mesmo de serem concluídas as obras de construção neste lugar ocasionando o que chamamos por problema da contigüidade do Aeroporto Internacional do Galeão, e de oito aviões inferiores tecnologicamente em comparação às aeronaves da FAB conquistadas pelo Acordo de Noronha de 1957 conforme os planos estratégicos estadunidenses para o Cone Sul no contexto da Guerra Fria além de helicópteros exclusivamente para operação embarcada no navio Minas Gerais na década de 1960. Segue-se daí, que esta concorrência pelas operações aeronavais no navio se prolongou até a decisão de 1965 de Humberto Castelo Branco o qual dividiu por classes de aeronaves o futuro da Aviação Naval entregando os helicópteros adquiridos pelo Acordo de Noronha ao pessoal da Marinha e os aviões comprados por esta organização no exterior para a FAB, isto é, a FAB ficou com as aeronaves novas recebidas pelo Acordo e a Marinha com os helicópteros afora o pequeno número deste aparelho que já havia importado passando a desenvolver uma estrutura considerável nos próximos anos em torno das Asas Rotativas. Enquanto isso, a FAB ficou embarcada no porta-aviões até as suas aeronaves se tornarem obsoletas o bastante para serem desativadas e o navio entrou em uma fase que operou como porta-helicópteros na década de 1990, quando a Marinha aproveitou a oportunidade para treinar pilotos na Argentina e no Uruguai como pretexto para comprar aeronaves, resultando em decisão presidencial que lhe conferiu o direito de operar as Asas Fixas em 1998 de Fernando Henrique Cardoso assegurando a posse de aviões comprados do Kuwait pelo Fundo Naval e o direito de operá-los no porta-aviões acarretando em sua substituição pelo navio aeródromo São Paulo entre 2000 e 2001, porém não tornou segura a

permanência da Asa Fixa na Marinha em virtude de seu único Esquadrão de aviões constituídos existirem em função de nova renovação e substituição de equipamentos bélicos tão onerosos. Diferentemente do complexo administrativo e operacional construído em volta das Asas Rotativas ao longo de mais de três décadas por uma proibição de operar aviões determinada por decreto presidencial pelo Exército por meio do EMFA e do Presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, para solucionar a questão da homogeneidade das Forças Armadas ameaçada por uma rivalidade entre Aeronáutica e Marinha em torno do setor aéreo em momento crucial para o seu futuro como das outras Armas na política enquanto órgãos permanentes do Estado hegemônico. Um motivo relevante que irrompeu a aludida decisão presidencial é o problema do Aeroporto Internacional do Galeão envolvendo a Marinha e a Aeronáutica conforme a rivalidade em curso em mais uma querela desta vez pela gestão aeroportuária do Galeão, porque na sua adjacência a Marinha instalou o seu Esquadrão HU-1, antes sede do CIAAN que havia se mudado para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia de acordo com os planos de expansão da Aviação Naval no começo da década de 1960 aumentando o tráfego aéreo na região, a partir daí, não sendo as suas aeronaves reconhecidas pelo DAC comandado pela FAB ali presente antes da Marinha e, portanto, classificando as suas aeronaves de objetos voadores não identificados. Outro fator importante foi a Revoada, um movimento de indisciplina liderado por aviadores navais que em contestação ao prazo desrespeitado por três meses pelo Governo João Goulart de proibição de sessenta dias de a Marinha operar aviões surpreendeu o ministro da Marinha, Silvio Mota, em visita a São Pedro da Aldeia para participar da formatura de oficiais aviadores com uma apresentação aeronáutica grandiosa resultando em reunião no Clube Naval para se discutir o futuro da Aviação Naval e sobre as possibilidades de seu crescimento e existência contando, inclusive, com a presença do próprio ministro e de representantes de todos os outros setores da instituição. Enfim, entre outros motivos que provocaram a decisão de Castelo Branco de 1965, o último mais notável depois de um ministro da Aeronáutica ter se exonerado do cargo, foi o caso de um helicóptero da Marinha ter sido metralhado em dezembro de 1964 por oficiais da Aeronáutica por causa da crise da Aviação Embarcada. A saída mais conveniente encontrada pelo Exército através do EMFA foi contentar as duas organizações distribuindo as aeronaves, o que sustentou longos desdobramentos gerados a partir da criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 porque não solucionou o problema por completo.

Nesta direção, como já afirmamos a Marinha pelo esforço de seus oficiais recebeu quantia considerável de aeronaves pelo Acordo de Assistência Militar Recíproca de 1952, ainda de embarcações ampliando o seguimento das Asas Rotativas no decorrer de vários anos

notadamente a partir de 1965 até que, em 1977, foi rompido o Acordo de 1952 e a Marinha iniciou o Programa Autônomo de Desenvolvimento de Tecnologia Nuclear, em 1978, um ano depois de a Aeronáutica ter lançado o seu Programa AMX ambos paralelos e autônomos. Conforme a rivalidade apresentada ocorreu uma separação entre os projetos em desenvolvimento culminando na recusa por parte da EMBRAER de construir até helicópteros no Brasil para fornecer além da FAB à Marinha, que conseguiu apenas em território nacional negociar pioneiramente o exemplar do HB 350B Esquilo com a empresa de Helicópteros do Brasil S. A (HELIBRÁS) não tendo exclusividade nas próximas compras, pois esta empresa passou a fornecer helicópteros também para a Aeronáutica e para o Exército, sendo este último após a criação da Aviação do Exército (AVEX) em 1986 o seu maior cliente de asas rotativas. A EMBRAER igualmente não forneceu aviões para a Marinha pela mesma razão, por exemplo, uma versão embarcada da aeronave de ataque Alenia/Aermacchi/Embraer AMX (A-1), de projeto ítalo-brasileiro cancelado em 1985. Esta empresa participava da mesma história que a FAB desde a sua criação e, por isso, também se engajou junto com ela no Projeto SIVAM da década de 1990 para sanar o problema da crise de identidade dos militares pela tutela militar adquirida a partir do Governo Sarney em 1986, período que se inaugura uma nova fase na história sobre os militares no Brasil.

Por essas razões maiores e aproveitando de um momento de ausência da Aeronáutica no porta-aviões Minas Gerais quando este estava operando como porta-helicópteros desde dezembro de 1996, a Marinha, que já vinha treinando os seus oficiais no Uruguai e na Argentina com a intenção de comprar aeronaves deste país recebeu oferta do Kuwait para comprar os A-4 KU SKYHAWK e, em 19 de dezembro de 1997, foi assinada uma Carta de Intenção de aquisição das aeronaves suscitando novas polêmicas e controvérsias com a Aeronáutica pelo fato desta Arma não querer perder o direito conquistado desde 1965 sobre a posse das aeronaves e de operação das mesmas, o que contribuiu para a fundação da Câmara das Relações Exteriores de Defesa Nacional, a qual teve papel importante para a criação do Ministério da Defesa no Brasil instituído oficialmente em 1999. O desfecho da celeuma foi a conquista da Asa Fixa pela Marinha no dia 8 de abril de 1998 quando o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso assinou o Decreto número 2.538 dando o direito de a Marinha operar os aviões que guarneceriam o porta-aviões Minas Gerais encerrando este episódio, mas inaugurando outro correlato, pois o navio entrou em fase de preparação tecnológica para receber os A-4 KU SKYHAWK, enquanto isso foi oferecido pela França ao Brasil o porta-aviões São Paulo por um bom preço e Fernando Henrique preocupado em ser mais justo na distribuição de armamentos e em fortalecer o esquecido Atlântico Sul decidiu

pela compra do navio que chegou em águas nacionais em 2001 selando a continuidade da recém conquistada Asa Fixa para a Marinha não obstante pelo menos até a sua baixa que não pressupõe a mínima segurança e estabilidade de substituição por um novo porta-aviões levantando no plano político outra vez debates e muitas preocupações a respeito da existência durável da referida Asa Fixa da MB que outrora se tornara e mantivera sólida de fato por longo prazo apenas até a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941. Quanto as Asas Rotativas da Marinha, está consolidada assegurando a permanência da Aviação Naval, hoje uma das maiores da América Latina e maior que a própria AVEX em território nacional prestando grandes serviços a Esquadra e ao porta-aviões São Paulo em operações conjuntas com os aviões A-4 KU SKYHAWK.

Referências Bibliográficas:

Obras Gerais

ABREU, Alzira Alves. De (coord). **Dicionário histórico biográfico brasileiro pós-1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 1v.

_____. De (coord). **Dicionário histórico biográfico brasileiro pós-1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 2v.

_____. De (coord). **Dicionário histórico biográfico brasileiro pós-1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 3v.

_____. De (coord). **Dicionário histórico biográfico brasileiro pós-1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 4v.

_____. De (coord). **Dicionário histórico biográfico brasileiro pós-1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 5v.

ALBUQUERQUE, José Augusto Guilhon. **Sessenta anos de política externa brasileira (1930-1990)**. São Paulo: Ed. USP, 1996.

ALMEIDA, Carlos Wellington Leite de. **Transparência do orçamento de defesa: o caso brasileiro**. Buenos Aires: Ed. Resdal, 2005.

CASTRO, Celso. **A invenção do Exército brasileiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

_____. **O espírito militar: um estudo de antropologia social na Academia das Agulhas Negras**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

CEPIK, Marco. **Espionagem e democracia: agilidade e transparência como dilemas na institucionalização de serviços de inteligência**. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2003.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.

COELHO, Edmundo Campos. **Em busca de identidade: o Exército e a política na sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Forense-universitária, 1976.

DREIFUSS, René Armand. **1964: a conquista do Estado – ação política, poder e golpe de classe**. Petropolis: Vozes, 1981.

FERREIRA, Oliveiros S. **O fim do poder civil**. São Paulo: Convívio, 1966.

_____. **Forças armadas para quê?** São Paulo: Edições GRD, 1988.

FISCHETTI, Décio. **Instituto Tecnológico de Aeronáutica: 50 anos (1950-2000)**. São Paulo: Melhoramentos, 2000.

JAGUARIBE, Hélio. **Novo cenário internacional**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.

LEINER, Piero de Camargo. **Meia-volta volver: um estudo antropológico sobre a hierarquia militar**. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1997.

MARTINS FILHO, João Roberto. **O palácio e a caserna: a dinâmica militar das crises políticas da ditadura (1964-1969)**. São Carlos: Ed. UFSCar, 1996.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul, 1870-2003)**. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

MOURA, Gerson. **Sucessos e ilusões: relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1991.

ROUQUIE, Alain. **O Estado militar na América Latina**. São Paulo: Alfa Ômega, 1984.

_____. **Os partidos militares no Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 1980.

_____. **Pouvoir militaire et société politique en République Argentine**. Paris: Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1978.

SINTONI, Evaldo. **Em busca do inimigo perdido: construção da democracia e imaginário militar no Brasil (1930-1964)**. Araraquara: Cultura Acadêmica, 1999.

STEPAN, Alfred. **Os militares: da Abertura à Nova República**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

VIZENTINE, Paulo Fagundes. **A política externa do Regime Militar Brasileiro: multilateralização, desenvolvimento e construção de uma potência média (1964-1985)**. Porto Alegre: Ed. UFRGS: 1998.

Capítulos de livros

MEI, E.; SAINT-PIERRE, Héctor. Os ovos da serpente: el tráfico, las armas y la escalada de violencia urbana en Brasil. In: Isidro Sepúlveda. (Org.). **Seguridad Humana y nuevas políticas de defensa en Iberoamérica**. Madrid: Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado" - UNED, 2007. p. 245-267.

RICUPERO, Rubens. O Brasil, a América Latina e os Estados Unidos desde 1930: 60 anos de uma relação triangular. In: ALBUQUERQUE, José Augusto Guilhon. **Sessenta anos de política externa brasileira (1930-1990)**. São Paulo: Ed. USP, 1996. p. 37-60.

Artigos Acadêmicos

ALSINA JR, João Paulo Soares. A síntese imperfeita: a articulação entre política externa e política de defesa na era Cardoso. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 46, n. 002, 2003.

ALVES, Wágner Camilo. Ilusão desfeita: a “aliança especial” Brasil-Estados Unidos e o poder naval Brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 48, n. 1, 2005.

BRAGA, Paulo Romeu. Os interesses econômicos dos Estados Unidos em a segurança interna no Brasil entre 1946 e 1964: uma análise sobre os limites de diplomacia coercitiva e operações encobertas. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 45, n. 2. 2002.

BOTELHO, Antonio José Junqueira. Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967). **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 14, n. 39, 1999.

CARVALHO, Gustavo de Lemos Campos. O mar territorial brasileiro de 200 milhas: estratégia e soberania, 1970-1982. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 42, n. 1, janeiro/junho, 1999.

CAVAGNARI FILHO, Geraldo Lesbat. **P&D militar: situação, avaliação e perspectivas**. Este trabalho faz parte de um estudo realizado pela Escola de Administração de Empresas da Fundação Getúlio Vargas por Solicitação do Ministério da Ciência e Tecnologia e do Banco Mundial, dentro do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PADCT II). 1993.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **Ainda em busca da identidade**: as Forças Armadas na Nova República. Rio de Janeiro: Textos CPDOC, 2000 (working papers).

FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da EMBRAER. **Tempo Social**. São Paulo, v. 17, n. 1, 2005.

FUCCILLE, Luís Alexandre. A criação do Ministério da Defesa no Brasil: entre o esforço modernizador e a reforma pendente. **Interdisciplinary Journal of the Center for Hemispheric Defense Studies**. Security and Defense Studies Review, v 3, n. 1, p. 1-27, 2003.

GONÇALVES, Wiliam da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. Os militares na política externa brasileira: 1964-1984. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 6, n. 12, p. 211-246, 1993.

MARQUES, Adriana A. Concepções estratégicas brasileiras no contexto internacional do Pós-Guerra Fria. **Revista de Sociologia e Política**. Curitiba, n. 20, 2003.

MARTINS FILHO, João Roberto; ZIRKER, Daniel. Forças Armadas, soberania nacional e defesa da Amazônia. **Estudos de História**, Franca, v. 8, n. 1, p. 253-300, 2001.

MARTINS FILHO, João Roberto. Os Estados Unidos, a Revolução Cubana e a contra-insurreição. **Revista de Sociologia e Política**. Curitiba, n. 012, 1999.

MATHIAS, Suzeley Kalil; GUZZI, André Cavaller; GIANNINI, Renata Avelar. Aspectos da integração regional em defesa no Cone Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 51, n. 1, 2008.

MATHIAS, Suzeley Kalil; CRUZ, Eduardo L. de Vasconcelos. Segurança e desenvolvimento: o caso da indústria bélica. **Strategic Evaluation**. Corunha: Instituto Galego de Estudo de Segurança Internacional e da Paz, n. 1, p. 265-285, 2007.

MATHIAS, Suzeley Kalil. Defesa e segurança hemisférica: um tema controverso. Notas à declaração sobre segurança nas Américas. **Boletim de RESDAL**. Buenos Aires, n. 13, edición especial, diciembre, 2003.

MATTOS, Marcelo Badaró. O Governo João Goulart: novos rumos da produção historiográfica. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 28, n. 55, janeiro/junho de 2008.

MIYAMOTO, Shiguenoli. Forças Armadas, defesa e segurança: um novo tempo, uma nova agenda?. **Strategic Evaluation**. Corunha, n. 1, 2007.

_____. O Mercosul e a segurança regional: uma agenda comum?. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v.16, n. 1, p. 54-62, 2002.

MOURA, Gerson. Neutralidade Independente: o caso do Brasil, 1939-42. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 6, n. 12, p. 177-189, 1993.

QUINTANEIRO, Tânia. Cuba e Brasil da revolução ao golpe (1959-1964). **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 6, n. 12, p. 211-246, 1993.

WINAND, Érica; PIERRE, Héctor Luís. **O impacto sobre das relações civil-militares sobre as missões das FA brasileiras no século XXI**. Universidade Estadual Paulista – Brasil. Prepared for delivery at the 2007 Congress of the Latin American Studies Association, Montréal, Canada September 5-8, 2007.

Fontes Primárias

Depoimentos

ALMEIDA, Ângelo Nolasco de. **Ângelo Nolasco de Almeida** (depoimento 1986). Rio de Janeiro, CPDOC, 1990.

MOURA, Nero. **Um vôo na história**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

OLIVEIRA, Euclides Quandt de. **Depoimento (2005)**. CPDOC/Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. 2005.

Documentos

ALMEIDA DA SILVA, Fernando. **O problema da aviação embarcada**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1958. 27p.

_____. **Nem a Inglaterra separou da Marinha a sua Aviação Embarcada: a Marinha não se presta a manobras contra a FAB**. 1961. 5 p.

ARCHER, Renato. **Justificativa e projeto que cria a aviação embarcada**. [195-]. 8 p.

BOTTO, Carlos Pena. **Contra uma Força Aérea única** (Tese Pró-Aviação Naval Brasileira), 1950. 13 p.

_____. Palestra Irrradiada em 10 de Dezembro de 1947 durante a Semana do Marinheiro. In: **Em prol de uma aviação naval para o Brasil: Dossiê Carlos Pena Boto**. Rio de Janeiro, 1947. p. 46-52.

BRASIL. **Decreto 76. 767 de 11 de dezembro de 1975**. Dispõe sobre novo regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1975.

BRASIL. **Decreto 66. 061 de 13 de janeiro de 1970**. Dispõe sobre novo regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1970.

BRASIL. **Decreto 32. 798 de 18 de maio de 1953**. Dispõe sobre a instituição da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1953.

BRASIL. **Decreto 33. 223 de 11 de julho de 1953.** Dispõe sobre a instituição da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1953.

BRASIL. **Decreto 36. 327 de 15 de outubro de 1954.** Dispõe sobre a instituição da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SENADO FEDERAL – SUBSECRETARIA DE INFORMAÇÕES, 1953.

CÂMARA JUNIOR, Antônio Alves. **Relatório do Ministério da Marinha relativo ao ano de 1957.** Ministério da Marinha. Imprensa do Estado Maior. Rio de Janeiro, 1957.

DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA. **O chamado caso da aviação embarcada.** Rio de Janeiro, 1964.

GRUPO AÉREO DE AVIAÇÃO EMBARCADA (1º GAE). **Ceia dos Cardeais:** cancionero histórico. Rio de Janeiro, 1965. 45 p.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. **Ressurgimento da aviação naval.** Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1958. 25 p.

GUIMARÃES, Protógenes Pereira. **Relatório anual de 1935 do Ministro da Marinha Almirante Protógenes Pereira Guimarães.** 1935.

MAIA JÚNIOR, Francisco de Souza. **Ressurgimento da aviação naval brasileira.** Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953. 30 p.

MARINHA DO BRASIL. **Aviação naval:** para distribuição interna à Marinha. Rio de Janeiro: [195-]. 11 p.

MARINHA DO BRASIL. **Navio aeródromo São Paulo:** consolidação da asa fixa na Marinha. 2 p.

MENEZES, Mario Jorge. **Operações aeronavais conjuntas entre as marinhas do Brasil e da Argentina e sua importância para a segurança e defesa regional no Atlântico Sul.** Marinha do Brasil, 2004.

MINISTÈRIO DA MARINHA. **O problema da aviação embarcada:** resposta ao Brigadeiro Fleiuss. Para Distribuição Interna da Marinha. Ministério da Marinha, 1952.

OLIVEIRA AMARAL, José Maria do. Palestra proferida pelo Almirante de Esquadra José Maria do Amaral Oliveira na Sede Social do Clube Naval no dia 05 de Junho de 1991.

PASTA 389/1/31 – **Tratado Interamericano de Assistência Recíproca e Ata Final.** Documento depositado no Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

Regulamento para a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. **Capítulo I.** Documento Oficial depositado na Biblioteca do CIAAN, São Pedro da Aldeia. Não datado.

SILVA, Fernando Almeida da. Declarações do Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha. **Nem a Inglaterra separou da Marinha a sua aviação embarcada:** a Marinha não se presta a manobras contra a FAB. 1961.

TEXTO DO TRATADO (TIAR). 1947.

VALENTE, Eduardo. **Na proa do futuro:** o programa de fortalecimento da FAB. Documento produzido pela Secretaria de Finanças da Aeronáutica. 199-.

Obras completas e capítulos de livros

BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. **A Missão Militar Francesa no Brasil.** Brasília: SENAI, 1983.

CARVALHO, José de. **Aviação embarcada.** Rio de Janeiro: INCAER; Contactus Artes Gráficas, 2007.

CHILD, J. **Unequal Alliance:** The Inter-American Military System: 1938-1978. Boulder, Colorado: Westview, 1980.

DOUHET, Giulio. **O domínio do ar.** Belo Horizonte: Itatiaia/INCAER, 1988.

DRUMOND, Cosme D. **Asas do Brasil:** uma história que voa pelo mundo. São Paulo: Miriam Plagia Editora de Cultura, 2004.

EVERETT-HEATH, J. **British Military Helicopters:** Arms and armour press. Londres: Olympic Marketing Corp, 1986.

FLORES, Jackson. **Aviação naval brasileira.** São Paulo: Action Editora, 1995.

FLORES, Mário César. O Após-Guerra, olhando para o futuro. In: **História naval brasileira.** Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985. p. 437-464

GAMA, Athur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. Participação da Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial. In: **História naval brasileira.** Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985. p. 429-434

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História geral da Aeronáutica brasileira:** de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica. Belo Horizonte: Itatiaia, v. 2, 1990.

_____. **História geral da Aeronáutica brasileira:** da criação do Ministério da Aeronáutica ao fim da Segunda Guerra Mundial. Belo Horizonte: Itatiaia, v 3, 1991.

JORDAN, John. **Guerra aérea no Vietnã.** São Paulo: Nova Cultura, 1991.

_____. **Aviação naval:** aeronaves embarcadas. São Paulo: Nova Cultura, 1986.

_____. **Porta aviões.** São Paulo: Nova Cultura, 1986.

LYNCH, Pedro. **O vôo do falcão cinza.** Rio de Janeiro: Grafitto, 2003.

MILLER, Edward S. **War Plan Orange:** The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945. Annapolis: MD, Naval Institute Press, 1991.

MINCARONE, Paulo. **Escândalo do Minas Gerais.** Rio de Janeiro, 1959.

MOTTA, João Eduardo Magalhães. **Força Aérea Brasileira (1941-1961) como eu a vi.** Rio de Janeiro: INCAER, 1992.

_____. **Emprego estratégico do poder aéreo.** Rio de Janeiro: INCAER, 2001.

QUEIROZ, Francisco Gomes. **75 anos da aviação naval brasileira (1916-1991).** Rio de Janeiro: Clube Naval, 1991.

SOUZA, José Garcia de. **A verdade sobre a história da Aeronáutica.** Rio de Janeiro: Leuzinger, 1944.

Artigos de Jornais e de Revistas

ABREU, Hélio de. **Aviação Embarcada:** Tudo pela Pátria. *Gazeta de Notícias.* Rio de Janeiro, 24 de outubro de 1962.

ARAÚJO, Paulo Roberto. **Marinha vai voar mais alto na região dos lagos.** *O Globo.* Rio de Janeiro, 5 de setembro de 1998.

ASSIS FILHO, Jaime Florêncio de. Exercícios inter-aliados com os Estados Unidos: as Operações Veritas. **O Afíbio: Revista do Corpo de Fuzileiros Navais.** Rio de Janeiro, ano XXIII, n. 22, p. 93-102, 2003.

BOECHAT, Ricardo. **Sem alarde.** *O Globo.* Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1998.

BONALUME NETO, Ricardo. **Compra de caças encerra novela de 40 anos.** *Folha de São Paulo,* São Paulo, 1998.

BOTO, Carlos Pena. **Força Aérea e aviação embarcada:** a luta pelo controle. *Diário de Notícias,* Rio de Janeiro, 1960.

_____. **Em pról de uma aviação naval para o Brasil.** *Jornal do Comércio,* Rio de Janeiro, 1949.

_____. Convém coordenar, mas não fundir as forças armadas. **Boletim do Clube Naval.** Rio de Janeiro, n. 106, p. 127-138, 1946.

CARMO, Fábio Soares. A atuação do EMFA, o que é o EMFA e a estrutura militar em tempo de paz. **Revista da Escola Superior de Guerra**. Rio de Janeiro, n. 35, p. 7-31, 1997.

CARNEIRO, Mário Roberto Vaz. Os helicópteros da Marinha. **Segurança & Defesa**. Rio de Janeiro, n. 2, p. 16-19, 1984.

CARVALHO, Antônio Maria de. **Um brigadeiro faz declarações absurdas**. Diário de Notícias. Rio de Janeiro, 22 de maio de 1962.

_____. **O único vitorioso**. Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1960.

_____. **Urgentíssimo, uma providência**. Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1960.

_____. **Porta aviões “Minas Gerais”**. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1959.

CORREIO DA MANHÃ. **Derrota amarga**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1964.

CORREIO DA MANHÃ. **Furo da semana: FAB Inquieta**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1964.

CORREIO DA MANHÃ. **Artigo perigoso**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. **Brigadeiro enfrenta a Marinha**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 24 de dezembro de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. **Melhor furo da semana**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. **Furo da semana**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. **Furo extra da semana**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 14 de março de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. **Furos da semana**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 1963.

CORREIO DA MANHÃ. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1962.

CORREIO DA MANHÃ. **Furos da semana**. Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 30 de setembro de 1962.

CORREIO DA MANHÃ. **Furo da semana.** Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1962.

CORREIO DA MANHÃ. **O pior fato da semana.** Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 18 de março de 1962.

CORREIO DA MANHÃ. **O pior fato da semana.** Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 18 de março de 1962.

CORREIO DA MANHÃ. **Os piores fatos da semana.** Seção Momento Aeronáutico, Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 17 de março de 1962.

CRUZ, Cleumo de Carvalho. A aviação naval brasileira (1º Parte): algumas lembranças de 2º Tenente a Capitão de Mar e Guerra (1952-1971). **Aviação naval.** Rio de Janeiro, n. 54, p. 5-11, janeiro/junho de 1996.

DE UM OBSERVADOR MILITAR. **Ministério do Ar.** O Jornal, Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 1935. p. 2

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. **Marinha:** não há lei que proíba comprar aviões. Diário de Notícias, Rio de Janeiro, junho de 1963.

DRUMOND, Cosme D. A associação Westland-Agusta lança no mercado um produto multi-emprego. **Tecnologia & Defesa.** São Paulo, n. 62, p. 38-42, ano 12.

FERRERA, Victor Ocaña. Helicópteros de combate. **Tecnologia Militar.** Madri, n. 8, p. 24-29, 1986.

FLORES, Jackson. 80 anos da aviação naval brasileira: evolução dos meios aéreos. **Revista Clube Naval.** Rio de Janeiro, n. 302, p. 29-36, 1996.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Disputa no mar começou em 56.** Folha de São Paulo, São Paulo, 25 de janeiro de 1998.

FOLHA DE SÃO PAULO. **'Banheira' tem casco de 45 e 'recheio' dos anos 90.** Folha de São Paulo, São Paulo, 25 de janeiro de 1998.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Concluído ontem o acordo para instalação de base dos E.U.A em Fernando de Noronha:** troca de notas entre o chanceler Macedo Soares e o embaixador norte-americano, sr. Ellis. O Briggs – todas as construções serão entregues ao Brasil no prazo de cinco anos. Folha de São Paulo, São Paulo, terça feira, 22 de janeiro de 1957.

FREITAS, Jânio de. **Mais naufrágios.** Monitor Mercantil, Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1998.

GOMES NETO; GRACIA ANGELATS; RODRIGUES DA SILVA; BORGES DA SILVA; PALMA W. **DOCAGEM DO NAe SÃO PAULO NO ARSENAL DE MARINHA**

DO RIO DE JANEIRO: O maior navio de guerra da história do Brasil docado no Dique Almirante Régis. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 124, n. 1/3, p. 9-18, janeiro/março de 2004.

JORNAL DO BRASIL. **Marinha nega ilegalidade na compra de aviões, a Aeronáutica nega denúncia**. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 11 de junho de 1963.

JORNAL DO BRASIL. **Marinha monta aviões em sigilo e os leva à noite para São Pedro da Aldeia**. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 9 de junho de 1963.

JORNAL DO BRASIL. **Helicópteros navais ameaçam segurança de vôo na GB. FAB acusa**. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1962.

JORNAL DO BRASIL. **Helicópteros da Marinha ainda vão causar tragédia no Rio, dizem aeronautas**. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 9 de dezembro de 1962.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1962.

LUCCHESI, Cláudio; FERRO, Francisco. Helicópteros militares no Brasil. **Tecnologia & Defesa**. São Paulo, n. 62, p. 12-16, 1995.

MARQUES DA SILVA, Orlando. Da oficina da aviação naval á fábrica do Galeão. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 116, n. 7/9, p. 55-62, 1996.

MARTINS, Hélio Leôncio. O recebimento do Minas Gerais. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.122, n.1/3, p. 25-43, janeiro/março de 2002.

MONTEIRO, Tânia. **Lote de 20 aviões vai custar US\$ 70 milhões**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 9 de janeiro de 1998.

MOREIRA, Paulo Ronaldo Daldegan. A aviação naval e os seus aviões T-28. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 122, n. 1/2, p. 45-53, 1º trimestre de 2002.

NASSER, David. Do repórter ao presidente: o eunuco dos mares. **Revista O Cruzeiro**. Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1959.

NOME E FATOS. **Boletim anônimo tentando incompatibilizar a Marinha, a propósito do “Minas Gerais”**. Nome e Fatos, Rio de Janeiro, 1962.

O FLUMINENSE. **FAB e Marinha disputam avião**. O Fluminense, Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 1998.

O GLOBO. **Mais autonomia**. O Globo, Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1997.

O GLOBO. **Insatisfação na FAB com o pouso de aviões argentinos, na pista do Minas Gerais**. O Globo, Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1963.

O GLOBO. **Pilotos navais brasileiros em aviões argentinos farão UNITAS no Nael Minas Gerais**. O Globo, Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1963.

O JORNAL. **FAB com aviões e Marinha com helicópteros do “Minas Gerais”**. O Jornal, Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1965.

O JORNAL. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1965.

O JORNAL. **Marinha exhibe pela primeira vez à imprensa os aviões do Minas Gerais**. O Jornal, Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1964.

O JORNAL. **FAB recusa-se sempre a cumprir ordens do EMFA: Marinha repta**. O Jornal, Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1963.

O JORNAL. **Comprados na Suíça os aviões que a Marinha trouxe de contrabando**. O Jornal, Rio de Janeiro, março de 1962.

OLIVEIRA AMARAL, José Maria do. Aviação naval brasileira: sonhos e realidades. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 116, n. 7/9, p. 11-50, julho/setembro de 1996.

OLIVEIRA, Wagner Eduardo de Mello de. Liderança militar: elemento valorizador da doutrina do poder aeroespacial. **Air & Space Power**. Alabama: ASPJ, 39-53, 2º trimestre de 2007.

PALACIOS, Ariel. **Marinha compra caças com assessoria argentina**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 13 de janeiro de 1998.

PASSOS, Julio César de Araújo. O Minas prepara-se para operar os A-4. **Revista Marítima Brasileira**: Rio de Janeiro, 1º trimestre de 2002.

PEREIRA, Antonio Carlos. **A autonomia da Marinha**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 13 de janeiro de 1998.

PESCE, Eduardo Ítalo. Aeronave de alarme aéreo antecipado (AEW): uma necessidade para o NAe São Paulo. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 122, n. 1/2, p. 181-189, janeiro/março de 2002.

_____. Navios-aeródromo e navios de controle de área marítima. **Segurança & Defesa**. Rio de Janeiro, n. 4, p. 24-31, 1998.

_____. As asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 118, n. 10/12, p. 14-25, 1998.

_____. Do T-28 ao super tucano A-29: proposta preliminar de uma versão embarcada do ALX. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 116, n. 7/9, p. 73-77, 1996.

_____. Novas reflexões sobre a capacidade aérea das forças navais brasileiras. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 114, n. 10/12, p. 69-747, 1994.

PIZARRO, Carlos A. O Esquilo armado. **Tecnologia & Defesa**. São Paulo, n. 8, p. 40-42, 1983.

REVISTA FORÇA AÉREA. Novas asas para a AVEX. **Revista Força Aérea**. Rio de Janeiro, n. 28, p. 20, setembro de 2002.

SANTOS, Murillo. USAF: 50 anos e a FAB. **Air & Space Power**. Alabama: ASPJ, 30-33, 2º trimestre de 1997.

SILVA, Carlos Frederico Vasconcellos. A aviação naval brasileira: período de 1965-1991. **Revista do Clube Naval**. Rio de Janeiro, n. 283, 1991.

SILVA, Mauricio Joppert da. **A aviação naval**. O Globo, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1959.

SOUZA, João Vieira. A criação do Ministério da Aeronáutica. **Revista Aeronáutica**. Rio de Janeiro, p. 28-30, junho/agosto de 2005.

TECNOLOGIA & DEFESA. Uma pequena esquadra para um imenso e rico litoral. **Tecnologia & Defesa**. São Paulo, p. 22-27, edição especial, 1986.

TRIBUNA DA IMPRENSA. **Suspensas manobras da Marinha e da FAB**. Tribuna da Imprensa, Rio de Janeiro, 13 de junho de 1963.

VIANNA FILHO, Arlindo. Noticiário Marítimo. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 116, n. 7/9, p. 307-351, julho/setembro de 1996.

WANDERLEY, João Maurício Tenório. Uma página da história – a revoada. **Revista do Clube Naval**. Rio de Janeiro, n. 308, p. 40-41, 1988.

WITEK, Roger J. Origens da defesa do hemisfério ocidental: o poder aéreo contra os submarinos alemães. **Air & Space Power**. Alabama: ASPJ, 4º trimestre de 2003.

Referências Eletrônicas:

ARCHER, Renato. **Depoimentos ao CPDOC: os anos JK**. Renato Archer. Entrevistadores: Aspásia Alcântara de Camargo, Gerson Moura, Helena Maria Bousquet Bomeny e Lucia Hippolito. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/depoimentos/Renato_Archer/1.asp#top. Acesso em: 07 de agosto de 2008.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Evolução do helicóptero para fins militares: das origens a Guerra do Vietnã**. Disponível em URL: <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/Helic%F3pteros.pdf>. Acesso em: 12 de setembro de 2007.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DA FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (CPDOC). **Um furacão na presidência (1955-1961):** a compra do porta-aviões. Disponível em URL: http://www.projetomemoria.art.br/JK/biografia/3_compra.html. Acesso em: 10 de maio de 2007.

COUTINHO, Amélia; GUIDO, Maria Cristina. **Ernesto Geisel** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/2304_9.asp. Acesso em: 5 de abril de 2008.

DIAS, Sônia. **Eduardo Gomes** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/2353_7.asp. Acesso em: 2 de abril de 2008.

DICIONÁRIO HISTÓRICO BIOGRAFICO BRASILEIRO (DHBB). **Eurico Gaspar Dutra** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/1790_19.asp. Acesso em: 6 de fevereiro de 2007.

DIEGUEZ, Consuelo. **Batalha naval**. Disponível em URL: http://veja.abril.com.br/140201/p_034.html. Acesso em: 10 de abril de 2008.

FONTOURA, Alexandre. **Mísseis AA é na Marinha do Brasil**. Disponível em URL: http://www.segurancaedefesa.com/MisseisAAe_MB.html. Acesso em: 10 de junho de 2009.

LAMARÃO, Sérgio. **Carlos Pena Boto** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/771_1.asp. Acesso em: 27 de outubro de 2008.

MALIM, Mauro. **Eurico Gaspar Dutra** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/1790_19.asp. Acesso em: 6 de fevereiro de 2007.

MENEZES, Delano Teixeira. **Os militares e a C&T no Estado Novo – As origens do Centro Técnico de Aeronáutica**. In: ENCONTRO ANUAL da ANPOCS, n. 30, 2006, Caxambu – MG. GT 08 – FORÇAS ARMADAS, ESTADO e SOCIEDADE. Disponível em URL: <http://www.cpdoc.fgv.br/projetos/>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

MOURA, Nero. **Depoimentos ao CPDOC: os anos JK**. Nero Moura. Entrevistadores: Ignez Cordeiro de Farias e Lucia Hippolito. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/depoimentos/Nero_Moura/1.asp. Acesso em: 10 de junho de 2008.

OLIVEIRA AMARAL, José Maria do. **Depoimento do AE José Maria do Amaral Oliveira**. Gravação: Serviço de Documentação da Marinha. Disponível em URL: <https://www.mar.mil.br/ehu-1/historia.html>. Acesso em: 1 de setembro de 2008.

PANTOJA, Sílvia. **Juscelino Kubtschek** – Verbete Biográfico. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/2670_1.asp. Acesso em: 15 de novembro de 2007.

PAULA, Christiane Jalles. **Rumo à presidência: os Anos JK**. O difícil caminho de uma candidatura. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/JK_rumo_a_presidencia/o_dificil_caminho_de_uma_candidatura.asp. Acesso em: 15 de novembro de 2007.

PINHEIRO, Leticia. **Na presidência da república Jango**. A Política Externa Independente durante o governo João Goulart. Disponível em URL: http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jgoulart/htm/6Na_presidencia_republica/A_politica_externa_independente.asp. Acesso em: 20 de julho de 2008.

Sites

URL: <http://www.marina.difesa.it/>. Acesso em 28 de maio de 2007.

URL: <http://www.aeronautica.difesa.it/>. Acesso em 28 de maio de 2007.

URL: <http://www.cpdoc.fgv.br>