

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS DA DEFESA E
DA SEGURANÇA

Luiz Antonio dos Santos Junior

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO MINAS GERAIS:
consequência de uma disputa corporativa

Niterói

2021

Luiz Antonio dos Santos Junior

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO MINAS GERAIS:
consequência de uma disputa corporativa

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Segurança e da Defesa da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Estudos Estratégicos.

Área de concentração: Teoria e Análise de Relações Internacionais e de Segurança Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Vágner Camilo Alves
Universidade Federal Fluminense.

Niterói

2021

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

S237a Santos Junior, Luiz Antonio dos
A aquisição do navio-aeródromo Minas Gerais :
Consequência de uma disputa corporativa / Luiz Antonio dos
Santos Junior ; Vágner Camilo Alves, orientador. Niterói,
2021.
112 f. : il.
Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
Niterói, 2021.
DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGEST.2021.m.02799853714>
1. Navio-aeródromo. 2. Estratégia. 3. Marinha do Brasil.
4. Aviação naval. 5. Produção intelectual. I. Alves,
Vágner Camilo, orientador. II. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de Estudos Estratégicos. III. Título.
CDD -

FOLHA DE APROVAÇÃO

LUIZ ANTONIO DOS SANTOS JUNIOR

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO MINAS GERAIS:

consequência de uma disputa corporativa

Dissertação apresentada à Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Estudos Estratégicos.

Aprovada em, 14 de dezembro de 2021.

Banca examinadora

Prof. Dr. Vágner Camilo Alves
UFF/Orientador

Prof. Dr. Márcio Rocha
UFF/Titular

Prof. Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida
EGN/Titular

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Professor Doutor Vágner Camilo Alves, pela paciência e compreensão em relação às circunstâncias sob as quais este trabalho foi realizado. Seus conhecimentos e orientações foram fundamentais para a realização desta pesquisa e para o meu desenvolvimento pessoal e intelectual.

Ao INEST e aos Professores do PPGEST, pelo ambiente estimulante e ético em sala de aula, necessário à atividade acadêmica.

Ao Professor Doutor Francisco Eduardo Alves de Almeida e Professor Doutor Márcio Rocha pela honra de terem aceitado o convite para fazerem parte desta banca.

Ao Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia do Reis, Superintendente de ensino da Escola de Guerra Naval, pelo incentivo para a realização deste mestrado.

Ao Contra-Almirante Amintas da Silva Viamonte, por ter me concedido esta oportunidade.

Ao amigo, Capitão de Mar e Guerra Charles Wilson Gomes Conti, Comandante do Navio Doca Multipropósito Bahia, pela amizade e suporte a mim oferecidos, como seu Imediato, para a realização deste trabalho.

Ao Capitão de Fragata Ohara Barbosa Nagashima, cujas estimulantes aulas na Escola de Guerra Naval plantaram as sementes, que ora germinam.

Aos colegas da turma 2018 do PPGEST, pelos debates que permitiram o engrandecimento coletivo. Em especial, aos amigos Alex, Cazumba e Mendes, cujos laços de amizade serão duradouros.

Ao amigo e companheiro de jornada Capitão de Fragata Marcelo Marcel Felix, pela amizade eterna forjada nas salas de aula da Universidade Federal Fluminense.

Aos meus pais Marta e Luiz (*in memoriam*), por terem me concedido a dádiva da vida.

À minha esposa Miriam, com quem compartilho a mais importante e desafiadora tarefa de nossas vidas, a criação dos nossos dois filhos.

Aos meus filhos Luiz e João, por me oferecerem a força motriz, a razão, o sentido e a direção que guiam os meus passos.

As nações anuem ao arbitramento em desavenças triviais; mas nunca se submetem a ele em pendências, que sejam, ou se acredite serem de importância vital para elas. Uma nação que confia nos seus direitos, em vez de confiar nos seus marinheiros e soldados, engana-se a si mesma, e prepara a sua própria queda.

(S. Wilkinson)

RESUMO

No dia 13 de dezembro de 1956, dia do marinheiro, o Serviço de Relações Públicas da Marinha anunciou a aquisição, junto ao Reino Unido, do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) Minas Gerais. Logo a aquisição do navio ganhou ares de polêmica nacional, mobilizando a classe política, a imprensa e o público em geral. Nessa época, o Sistema Internacional deixava pouca margem de manobra aos Estados periféricos, em decorrência da rígida estrutura, em atendimento à lógica da Guerra Fria, imposta pelas duas superpotências de então. Não interessava aos líderes dos dois blocos em oposição a ocorrência de rivalidades regionais, sob pena de enfraquecimento de seus respectivos blocos. No contexto nacional, reinava a extrema polarização, ainda sob a influência da herança política de Getúlio Vargas, o que contribuiu para elevar a tensão e empobrecer a discussão sobre o tema. O cenário fluido em meio ao qual é formulada a estratégia naval, exige a identificação de antagonismos, sem os quais as reflexões estratégicas tornam-se difusas. Assim, com base nos objetivos estabelecidos são tomadas decisões estratégicas, sendo a compra de equipamentos militares a materialização de parte dessas decisões. Entretanto, a aquisição de determinados meios, longe de representarem a recomposição ordinária de material bélico, simbolizam uma ruptura no curso estratégico até então adotado, normalmente motivada por uma alteração de vulto na percepção de ameaça, ou na alteração dos objetivos nacionais. Podemos enquadrar o navio-aeródromo no rol desses equipamentos. Demonstrado o caráter incomum da incorporação do NAeL Minas Gerais à esquadra brasileira, esta pesquisa tem o propósito de identificar o motivo pelo qual a Marinha do Brasil decidiu adquirir esse navio. Este trabalho acadêmico defende que a Marinha decidiu adquirir o navio, no contexto de rivalidade com a Força Aérea Brasileira, a fim de retomar a Aviação Naval, que havia sido extinta em 1941, em decorrência do movimento político-estratégico que culminou com a criação do Ministério da Aeronáutica, naquele ano.

Palavras-chave: Navio-Aeródromo, Estratégia, Marinha do Brasil, Aviação Naval e Ministério da Aeronáutica.

ABSTRACT

On December 13th, 1956, Sailor's Day, the Navy's Public Relations Service announced the acquisition, from the United Kingdom, of the Light Aircraft Carrier (CVL) Minas Gerais. Soon the acquisition of the ship gained airs of national controversy, mobilizing the political class, the press and the general public. At that time, the International System left little room for maneuver to peripheral States, due to the rigid structure, in compliance with the logic of the Cold War, imposed by the two superpowers at the time. The leaders of the two opposing blocs were not interested in the occurrence of regional rivalries, under penalty of weakening their respective blocs. In the national context, extreme political polarization reigned, still under the influence of the political legacy left by Getúlio Vargas, which contributed to heighten the tension and impoverish objective discussion on the subject. The fluid scenario in which naval strategy is formulated requires the identification of antagonisms, without which strategic reflections become diffuse. Thus, based on the established objectives, strategic decisions are taken, with the purchase of military equipment being the materialization of part of these decisions. However, the acquisition of certain equipments, far from representing the ordinary recomposition of military materiel, symbolizes a rupture in the strategic course adopted until then, usually motivated by a major change in the expected perception threat, or by a change in the national objectives. We can place the aircraft carrier in the list of these equipments. Thus, demonstrating the unusual character of the incorporation of the CVL Minas Gerais to the Brazilian fleet, this research aims to identify the reason why the Brazilian Navy decided to acquire this vessel. This academic paper argues that the Navy decided to acquire the ship, in the context of rivalry with Brazilian Air Force, in order to resume Naval Aviation, which had been dissolved in 1941, as a result of the political-strategic movement that culminated in the creation of the Ministry of Air Force, that year.

Keywords: Aircraft Carrier, Strategy, Brazilian Navy, Naval Aviation, Ministry of Air Force.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | | |
|-----------|--|----|
| Gráfico 1 | Perdas de submarinos alemães vs. perdas de navios mercantes aliados no Atlântico Norte, em 1943..... | 73 |
|-----------|--|----|

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---------------|---|
| AMRJ | Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro |
| CIAAN | Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval |
| CIC | Centro de Informações de Combate |
| CVL | <i>Light Aircraft Carrier</i> |
| DAerM | Diretoria de Aeronáutica da Marinha |
| EB | Exército Brasileiro |
| EGN | Escola de Guerra Naval |
| EE.MM. | Estados-Maiores |
| EE.UU. | Estados Unidos da América |
| EMA | Estado-Maior da Armada |
| EMFA | Estado-Maior das Forças Armadas |
| ESG | Escola Superior de Guerra |
| EUA | Estado Unidos da América |
| FAB | Força Aérea Brasileira |
| FRUS | <i>Foreign Relations of the United States</i> |
| GOC | Grupo de Orientação e Coordenação |
| HMS | <i>Her Majesty's Ship</i> |
| JK | Juscelino Kubitschek |
| MB | Marinha do Brasil |
| MN | Milhas Náuticas |
| NAeL | Navio-Aeródromo Ligeiro |
| OAN | Observadores Aeronavais |
| RAF | <i>Royal Air Force</i> |
| SI | Sistema Internacional |
| TIAR | Tratado Interamericano de Assistência Recíproca |
| URSS | União da Repúblicas Socialistas Soviéticas |
| USS | <i>United States Ship</i> |

SUMÁRIO

| | | |
|----------|---|------------|
| 1 | INTRODUÇÃO..... | 12 |
| 1.1 | O problema de pesquisa..... | 14 |
| 1.2 | Construção da hipótese..... | 18 |
| 1.3 | Considerações metodológicas e teóricas..... | 27 |
| 2 | ANTECEDENTES HISTÓRICOS: DA NOVA ARMA ATÉ A EXTINÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL NO BRASIL..... | 31 |
| 2.1 | O surgimento da nova arma..... | 31 |
| 2.2 | A perspectiva naval e aérea, segundo Mahan e Douhet..... | 35 |
| 2.3 | Diferentes soluções para o mesmo problema..... | 42 |
| 2.4 | A aviação militar no Brasil e a criação do Ministério da Aeronáutica..... | 46 |
| 2.5 | Conclusões Parciais..... | 58 |
| 3 | O AVIÃO NAS BATALHAS NAVAIS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.. | 61 |
| 3.1 | O novo soberano dos mares..... | 63 |
| 3.2 | A Batalha do Atlântico..... | 66 |
| 3.3 | Conclusões parciais..... | 73 |
| 4 | O DEBATE ORGANIZACIONAL E DOUTRINÁRIO..... | 75 |
| 4.1 | A doutrina de cooperação da FAB com a MB e o EB de 1947..... | 76 |
| 4.2 | A controvérsia na EGN e o reexame da doutrina de 1947..... | 80 |
| 4.3 | Conclusões parciais..... | 91 |
| 5 | O RESSURGIMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL E O TESTE DA HIPÓTESE.. | 93 |
| | CONCLUSÃO..... | 104 |
| | REFERÊNCIAS..... | 108 |

1. INTRODUÇÃO

O Serviço de Relações Públicas do Ministério da Marinha anunciou que, no dia 13 de dezembro de 1956, dia do marinheiro¹, a Marinha do Brasil (MB) adquiriu, junto ao Reino Unido, o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) Minas Gerais, antigo HMS Vengeance. "A Marinha Brasileira, parcela do nobre e generoso povo brasileiro, tem a grata satisfação de comunicar a aquisição de um navio-aeródromo para a nossa esquadra", assinalou a nota à imprensa (O ESTADO DE SÃO PAULO, 15/12/1956).

A aquisição do navio gerou grande controvérsia, ganhando ares de polêmica nacional. O tema foi debatido de modo acalorado no Congresso Nacional, na imprensa e nas ruas pelo grande público, a ponto de o assunto merecer a atenção do cantor e compositor, de nome artístico Juca Chaves, que compôs a música de conteúdo jocoso, *Brasil já vai a guerra*, por meio da qual ridicularizava a compra do meio naval.

O passar do tempo não abrandou os ânimos, a repercussão da compra, realizada pela MB, perdurou por anos. Em 31 de outubro de 1959, o jornalista David Nasser publicou na revista *O Cruzeiro*, o artigo intitulado *O Eunuco dos Verdes Mares*, no qual, dentre outras críticas, além de considerar o navio um equipamento militar inútil, afirmava ter sido o seu custo de aquisição equivalente ao custo de construção de Brasília (NASSER, 1959).

Contribui ainda, para dar a dimensão da controvérsia estabelecida em torno do tema, a publicação, em dezembro de 1960, do livro intitulado *O Escândalo do Minas Gerais*, de autoria do então Deputado Federal Paulo Mincarone, por meio do qual, em tom de denúncia, criticava a aquisição do navio e apontava possíveis ilicitudes no processo de compra (MINCARONE, 1959).

O período conturbado da política nacional não favoreceu a discussão do tema de maneira objetiva. O momento era de extrema polarização política e instabilidade institucional, o que contribuiu para elevar a tensão e empobrecer a discussão. Nesse debate, sobravam acusações, adjetivos e faltavam, por vezes, argumentos plausíveis, que fossem pautados pelos conceitos oriundos do campo da estratégia, domínio a partir do qual deveriam se basear as análises acerca do tema.

¹ O dia 13 de dezembro foi instituído em homenagem ao patrono da Marinha do Brasil, Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, nascido em 13 de dezembro de 1807.

Após o suicídio do então Presidente da República Getúlio Vargas, em 24 de agosto de 1954, teve início o governo de Café Filho (1954-1955), período de transição que pouco alterou as tensões políticas reinantes na ocasião. Em 3 de outubro de 1955, foram realizadas as eleições presidenciais, das quais saiu vitorioso Juscelino Kubitschek (JK), considerado um dos herdeiros do projeto de poder do grupo político de Getúlio Vargas.

Em novembro de 1955, com JK já eleito Presidente da República, o então Presidente Café Filho licenciou-se, alegando problemas de saúde. Em seu lugar assumiu o Presidente da Câmara dos Deputados, Carlos Luz, um dos representantes do grupo político que fazia oposição ao varguismo.

Nesse contexto, o grupo contrário à eleição de JK, iniciou um movimento de caráter autoritário, que objetivava impedir a posse do novo Presidente. Em 9 de novembro daquele ano, Carlos Lacerda, uma das vozes mais contundentes da oposição, escreveu um editorial no jornal *Tribuna da Imprensa*, que conclamava a intervenção dos militares no processo político (RICUPERO, 2017).

Com o acirramento dos ânimos, dois dias depois, o Ministro da Guerra, Marechal Lott, deflagrou uma ação denominada "Movimento de Retorno aos Quadros Constitucionais Vigentes". Em outras palavras, segundo Skidmore (1982), um "golpe preventivo" que afastava do poder o grupo que conspirava contra o resultado das eleições, garantindo, assim, mesmo com o cenário político em ebulição, a posse de JK.

Com o "golpe preventivo" de Lott, Carlos Luz se refugiou no Cruzador Tamandaré, assim como várias outras personalidades, civis e militares, contrárias ao movimento liderado pelo Marechal, dentre eles Carlos Lacerda. O Cruzador Tamandaré, desatracou do Rio de Janeiro com destino ao porto de Santos, sob fogo do forte de Copacabana, sem, contudo, sofrer danos das baterias do referido forte. Em janeiro de 1956, foi a vez de militares da Aeronáutica se rebelarem e se refugiarem em Jacareacanga, no Pará. Esse movimento foi debelado e todos os envolvidos foram anistiados por JK. Parte desses militares anistiado se rebelaram novamente, ao se apoderarem de aviões C-47 da FAB e voarem com destino a Aragarças, em Goiás. Mais uma vez, essa última rebelião foi rapidamente debelada, sem provocar maiores incidentes (MARINHA DO BRASIL, 2016).

Nesse ambiente, JK iniciou a Presidência da República, com a tarefa de arrefecer as forças contrárias a sua posse, dentre elas a MB, de modo a obter a governabilidade necessária

à condução do país. Segundo Lincoln Gordon², a preocupação de JK com a estabilidade política do país era tamanha, que em certa ocasião de 1962, o Presidente, já fora do cargo, teria admitido que autorizou a compra do NAeL Minas Gerais, mesmo ciente da inutilidade desse equipamento militar para o país, tendo explicado o seguinte: "O senhor se lembra de que a minha posse quase foi frustrada por uma rebelião naval. O porta-aviões foi o preço da paz com os Almirantes" (GORDON, 2002, p. 75).

A polêmica foi potencializada ainda, e principalmente, pela ferrenha oposição de integrantes da Força Aérea à compra do navio. Havia uma grande rivalidade estabelecida entre o Ministério da Marinha e o Ministério da Aeronáutica, a partir do Decreto-Lei nº 2961, de 20 de janeiro de 1941, assinado por Getúlio Vargas, que criou esse último Ministério, com a transferência de material e pessoal oriundo da Aviação Naval e Militar³, conferindo ao novo Ministério o monopólio dos meios aéreos militares brasileiros. "A Marinha nunca se conformou com a decisão governamental que extinguiu a Aviação Naval" (VIDIGAL, 1983, p. 120).

Diante do exposto, de modo a nos aproximar gradualmente do âmago da controvérsia, a questão preliminar que se impõe é: seria justificável tamanha polêmica e o vigor da reação de parte dos integrantes da Força Aérea, contrários à aquisição do NAeL Minas Gerais?

1.1 O problema de pesquisa

Para esboçarmos a resposta acima e iniciarmos a adequada delimitação do problema de pesquisa, é necessário antes o entendimento superficial da concepção de emprego de um navio-aeródromo.

Um navio-aeródromo pode ser definido de maneira simplificada, como um aeródromo flutuante móvel, a partir do qual se operam aeronaves militares. Com base nessa definição, seria intuitivo estabelecer comparações entre esse tipo de meio naval e um aeródromo em terra. Apesar de precária, essa comparação pode ser bem elucidativa para o entendimento da concepção de emprego desses navios.

As limitações estruturais e o comprimento de suas pistas de pouso e decolagem, limitam a operação de aeronaves de grande porte nos navios-aeródromo, quando comparada com a operação de aeronaves a partir de terra, o que implica em menor autonomia, menor

² Embaixador dos Estados Unidos da América, no Rio de Janeiro, no período da Presidência da República de JK.

³ A aviação do então Ministério da Guerra recebia a denominação de Aviação Militar.

concentração de aparelhos, menor raio de ação, menor capacidade de carga e menor poder de fogo de suas aeronaves. O tempo de rotação, ou seja, a cadência de lançamento e recolhimento de aeronaves é outra desvantagem desse navio. A vulnerabilidade é também uma desvantagem importante, os aeródromos em terra, por exemplo, não estão sujeitos aos ataques torpédicos.

Os custos envolvidos na construção e operação desses navios são consideráveis, para alguns Estados proibitivos. A operação do navio-aeródromo ocorre em forma de Grupo-Tarefa. A composição desse Grupo-Tarefa pode variar bastante, mas a título de referência, na Guerra da Coréia (1950-1953), a sua composição básica era a seguinte: 3 navios-aeródromo, 2 encouraçados, 4 cruzadores, 30 contratorpedeiros e 4 submarinos, sem citar outros diversos navios de apoio (LEMOS, 1960).

Diante disso, impressiona o volume de páginas, em suas respectivas obras, que os principais teóricos do poder aéreo, dedicaram para demonstrar fatos autoevidentes, como Seversky, tratando da campanha da Noruega, por ocasião da Segunda Guerra Mundial:

Os estudiosos da guerra aérea verificaram, na prática, o que haviam predito em teoria: que os aviões com base em navios seriam inferiores aos aviões com base em terra. Necessariamente embarcados com o equipamento de decolagem e pouso, para operar de suas bases flutuantes, os aviões de navios-aeródromo não se podem comparar em "performance", tipo por tipo, com a aviação terrestre. (LEMOS, 1960, p. 30)

Não é difícil concluir que, em áreas abrangidas pela aviação baseada em terra, não é a alternativa mais eficiente operar navios-aeródromo⁴, em detrimento daquela aviação, tendo em vista as vantagens operacionais, econômicas e em termos de vulnerabilidade, proporcionada pela aviação baseada em terra, quando comparada com a embarcada em navios-aeródromo.

As principais características do navio-aeródromo, que conferem sentido a sua existência, são a mobilidade e a permanência. Essas características proporcionam à força naval a possibilidade de estabelecer uma concentração aérea, com a desejada superioridade

⁴ Apesar das vantagens flagrantes da aviação baseada em terra, em relação à embarcada, a Segunda Guerra Mundial registrou enfrentamentos diretos entre ambas, com êxito para a última, como assinala o Almirante Barjot, em seu livro *Vers la Marine de l'age Atomic*, onde relata que "A experiência mais severa que suportaram os porta-aviões foi a de Okinawa na primavera de 1945", quando 20 porta-aviões, com 1717 aviões embarcados, permaneceram 87 dias nas proximidades de terra, em apoio à incursão anfíbia, sob o ataque de 8039 aviões japoneses. Segundo o autor, esse seria um "belo exemplo de uma batalha encarniçada entre a aviação baseada em terra e a aviação embarcada, que terminou a favor dos porta-aviões". Ao final da batalha nenhum navio-aeródromo foi afundado. A fim de extrair conclusões realistas acerca do episódio, convém destacar, entretanto, a grande diferença técnica entre as aeronaves dos dois lados e também o diferencial entre tripulações.

numérica, em determinada área, no momento oportuno, pelo tempo requerido (LEMOS, 1960). Assim declara Lemos:

Ninguém nega que o navio-aeródromo, em determinadas situações, pode adquirir grande importância, chegando às vezes a constituir a única solução exequível para resolver um problema operacional. Em concordância com essa ideia, ele é definido como "um meio auxiliar do qual se valem aviões quando a infra-estrutura terrestre é insuficiente para possibilitar determinados fins operacionais (LEMOS, 1960, p. 78).

Portanto, há poucas conclusões válidas que podem ser extraídas, da simples comparação entre a aviação baseada em terra e a aviação embarcada. Ao optar pela utilização dessa última, o planejador aceita os seus riscos, custos e limitações, a fim de garantir a flexibilidade de poder contar com a devida concentração aérea, onde, quando e pelo tempo que o seu próprio planejamento assim decidir, na falta de aeródromos em terra, ou em complemento a estes.

Desse modo, a aviação embarcada e a aviação baseada em terra, do ponto de vista de emprego operacional, não competem entre si, quando muito são complementares, fato esse que pode indicar, preliminarmente, que o âmago da controvérsia não residia na dimensão da estratégia, neste trabalho definida como o uso, ou ameaça do uso, da violência física por grupos humanos, com fins políticos, inseridos numa relação dialética de vontades.

Essa conclusão preliminar ganha relevância nesta pesquisa, tendo em vista o estímulo, natural e intuitivo, que um pesquisador teria, de analisar a atuação dos atores envolvidos na controvérsia relacionada à aquisição do navio-aeródromo, por meio de alguma lente teórica oriunda do domínio da estratégia, o que pode, eventualmente, nos afastar da interpretação adequada dos fatos.

Apesar de haver indícios de que analisar os eventos relacionados a esta pesquisa, por meio apenas dos conceitos da estratégia pode induzir a erros de interpretação, este trabalho ainda persistirá, por ora, nesse caminho, de modo a aprimorar a construção da hipótese estabelecida.

Desse modo, a fim de nortear esta pesquisa, é lícito questionar que ganhos para a defesa nacional o então Ministério da Marinha visualizou, que não pudessem ser proporcionados pela Força Aérea, de modo mais eficiente, a ponto de justificar a aquisição de um equipamento militar caro e complexo como o navio-aeródromo.

O cenário fluido em meio ao qual é formulada a estratégia naval, exige, em condições ideais, a identificação de antagonismos, sem os quais as reflexões estratégicas tornam-se difusas. Nesse contexto, é necessária a análise da situação corrente e a definição da situação futura desejável. A diferença entre essas duas situações, impõe uma série de decisões estratégicas, com vistas ao atingimento da situação futura desejável. A aquisição de meios navais constitui parte dessas decisões.

Entretanto, a aquisição de determinados meios, longe de representarem a recomposição ordinária de material bélico, simbolizam uma ruptura no curso estratégico até então adotado, normalmente motivada por uma alteração de vulto na percepção de ameaça ou na alteração dos objetivos nacionais⁵ a serem atingidos. Podemos enquadrar o navio-aeródromo no rol desses equipamentos, tendo em vista os seus elevados custos de construção, manutenção e utilização, complexidade de operação, elevado tempo de maturação de emprego operacional pleno e grande impacto nos cálculos estratégicos dos demais países rivais.

Portanto, é de se esperar que o processo decisório que culminou na aquisição do NAeL Minas Gerais, tenha exigido, por parte dos chefes navais à época, um nível de reflexão proporcional ao impacto da incorporação desse navio à esquadra brasileira. Desse modo, considerando os conceitos do domínio da estratégia, seria natural questionar a percepção de ameaça ou objetivos a serem alcançados, motivadores da formulação estratégica, que culminou com a aquisição desse meio naval.

Demonstrado o caráter incomum da decisão da Marinha de adquirir o HMS Vengeance, resultante do contexto histórico no qual se deu a aquisição do navio, da forte reação contrária de alguns setores da sociedade e do aparente desequilíbrio entre o antagonismo esperado e o esforço dispendido para aquisição do meio, esta pesquisa se propõe a analisar o processo decisório, com foco especialmente nos interesses da MB, que culminou com a aquisição do navio, de modo a identificar o conjunto de fatores que conferem racionalidade à decisão, sendo a racionalidade aqui definida como a adequação consistente dos meios aos fins propostos. Para tanto, a questão de pesquisa que norteará este trabalho é a seguinte: **por que a Marinha do Brasil decidiu adquirir o Navio-Aeródromo Ligeiro Minas Gerais, em 1956?**

⁵ Nesta pesquisa Objetivo Nacional é definido como um amplo objetivo político capaz de suscitar oposição de outros Estados e de requerer o emprego dos recursos humanos, psíquicos e materiais da nação, no desenvolvimento das ações estratégicas julgadas necessárias a sua consecução (CAMINHA, 1983, p. 98).

1.2 Construção da hipótese

A partir do enunciado da questão de pesquisa, torna-se necessário estabelecer proposições, a fim de verificar possíveis respostas ao problema em tela. Assim, por ocasião da pesquisa exploratória, puderam ser identificadas três ideias passíveis, inicialmente, de se tornarem hipóteses, que norteariam a execução deste trabalho científico.

A primeira delas foi elaborada por dedução lógica. Se a formulação estratégica, da qual decorre a aquisição de meios materiais que lhe dão corpo, pressupõe, quando bem formulada, antagonismos, seria intuitiva a busca pelo rival natural do país. Nesse caso, considerar a rivalidade histórica com a Argentina, ter sido o principal fator a partir do qual decorreu a necessidade de aquisição do navio-aeródromo, não seria, de forma alguma, fora de propósito.

Desse modo, faz-se necessário buscar evidências robustas, que nos permitam eleger essa hipótese como crível o suficiente, a ponto de nortear o restante desta pesquisa. Com esse intuito, somos obrigados a olhar para o ambiente externo.

O período em que se deu a aquisição do navio-aeródromo, era marcado pela Guerra Fria, resultante da bipolaridade entre as duas superpotências da época, os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Os demais países, em geral, se acomodavam sob a influência de um dos dois líderes dos blocos. No caso brasileiro, sob influência estadunidense, materializada pelo Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), de 1947, e pelo Acordo Militar Brasil-EUA de 1952, com o objetivo de garantir a defesa do hemisfério ocidental, incluindo o fornecimento de equipamento militar ao Brasil.

Esse contexto reforçava a subordinação do pensamento estratégico naval brasileiro, aos preceitos da defesa hemisférica, que prescrevia o papel anti-submarino costeiro à MB, delineado pela política externa dos EUA (THE NATIONAL ARCHIVES, 1954).

Essa conformação do Sistema Internacional (SI) em dois blocos de poder, no pós-Segunda Guerra Mundial, deixava pouca margem de manobra aos Estados periféricos. Não interessava às potências hegemônicas, EUA e URSS, a ocorrência de rivalidades regionais em suas áreas de influência, sob pena de enfraquecer o bloco (VIDIGAL, 1983).

A rígida estrutura bipolar no ano de 1956, evidenciada, no lado capitalista, pela reação à tentativa atuação autônoma do Reino Unido, da França e de Israel, na Crise de Suez, e, no lado comunista, pela invasão das tropas soviéticas para abafar a insurreição na Hungria, naquele mesmo ano, (VAISSE, 2013) dão dimensão dos custos políticos e econômicos que seriam impostos ao Brasil, em caso de uma eventual guinada armamentista, com vista a uma preponderância naval na América do Sul. Assim, a hipótese de uma rivalidade regional ter sido a força motriz preponderante para a aquisição do navio-aeródromo, perde força.

Do contrário, os EUA não teriam fornecido, posteriormente, sem custos, os avião anti-submarino S-2-F, que comporiam a ala aérea embarcada do NAeL Minas Gerais, tampouco ofereceriam embarque em seus navios-aeródromo, bem como cursos de táticas anti-submarino, aos futuros tripulantes do "Minas" (MARTINS, 1985), caso tivessem percebido intenções hegemônicas na América do Sul, por parte do Brasil, em franca oposição à política de equilíbrio de poder naval ABC⁶, estabelecida pelos EUA na região, a partir da década de 1950.

Outro ponto que reforça essa percepção, é a ênfase de emprego do navio. "Sua destinação exclusiva à guerra anti-submarino reflete a preocupação com essa modalidade de operação" (VIDIGAL, 1983, p. 139). Não parece lógico, caso a motivação para aquisição do navio-aeródromo fosse a rivalidade com o país vizinho, dotar o navio com meios aéreos que não tivessem poder de coerção sobre o rival regional.

Por fim, seria importante verificar o impacto da aquisição do navio pela MB, sob a perspectiva do país vizinho, a fim de avaliar se houve um incremento na percepção de ameaça ou sentimento de insegurança naquele país, a partir desse fato. Em 17 de dezembro de 1956, portanto, quatro dias após o anúncio oficial da MB, a respeito da aquisição NAeL Minas Gerais, o Vice-Presidente da Argentina, ao discursar na Embaixada do Brasil, após receber a Ordem do Cruzeiro do Sul, declarou: "hoje, como ontem, vemos a marinha irmã em decidido e franco caminho para a sua modernização e fortalecimento, não ocultamos a admiração e confiança que nos inspiram seus governantes, que sabem apreciar o justo valor do poder naval" (O ESTADO DE SÃO PAULO, 18/12/1956).

Na verdade, a incorporação de um navio-aeródromo à esquadra brasileira era conveniente ao governo argentino, que negociava há muito a aquisição de um navio do tipo,

⁶ Segundo Alves (2005), a política de equilíbrio naval ABC, representou a ideia força estadunidense, após a Segunda Guerra Mundial, para a distribuição de equipamentos militares navais entre os três principais Estados da América do Sul: Argentina, Brasil e Chile.

tendo em vista que a compra brasileira, possivelmente, reduziria a resistência interna à iniciativa da Marinha argentina. Assim, pouco tempo depois, a Argentina também concretizaria o processo de aquisição de seu navio-aeródromo (THE NATIONAL ARCHIVES, 1954).

Diante do exposto, numa primeira aproximação ao problema, não há indícios robustos de que a aquisição do navio tenha sido um ato de insubordinação aos preceitos da defesa hemisférica, tampouco motivados pela rivalidade histórica com a Argentina, ao contrário, as características do navio estariam, parcialmente, de acordo com o papel da MB, frente à ameaça submarina oriunda do bloco comunista.

A segunda ideia, passível de ser eleita como hipótese, ainda na busca por antagonismos norteadores da formulação estratégica, seria a de que a aquisição do navio-aeródromo se deu pela necessidade de proteção das linhas de comunicações marítimas de interesse do Brasil, frente à possível ameaça submarina do bloco comunista, liderado pela URSS.

Segundo Vidigal (1983), a Segunda Guerra Mundial para o Brasil, foi essencialmente anti-submarino, para a qual nem a MB, tampouco a Força Aérea Brasileira (FAB) estavam preparadas. O impacto da guerra submarina do eixo sobre o Brasil, foi potencializado, tendo em vista que as suas importações e exportações se davam, quase em sua totalidade, pelas linhas de comunicações marítimas do Atlântico Sul, além de o país possuir características geográficas semelhantes a um "Estado Arquipelágico", em virtude de suas dificuldades de comunicações com o norte e o nordeste, que, à época, eram dependentes da navegação de cabotagem.

Nesse conflito, o Brasil perdeu ao menos 30 navios e mais de 1000 nacionais foram fatalmente vitimados, dos quais 486 eram militares da MB (FELIX, 2020). Diante do forte impacto sobre a Marinha, segundo Vidigal, "Ao fim da Segunda Guerra Mundial nossa concepção estratégica, conforme já apontamos, era de caráter nitidamente defensivo, com ênfase praticamente total na guerra anti-submarino" (VIDIGAL, 1983, p. 135).

Assim, conforme defendeu o Capitão de Corveta J. R. Lessa de Aboim, era necessário, urgentemente, segundo a narrativa oficial, dotar a Marinha daquele dispositivo que teria sido efetivo na Segunda Guerra Mundial, O Grupo de Caça e Destruição:

A proteção do tráfego marítimo de interesse do Brasil, no Atlântico-Sul, exige de forma inadiável que a Marinha conte com um porta-aviões, para que possa constituir inicialmente um Grupo de Caça e Destruição - um navio aeródromo e quatro a seis contratorpedeiros - sendo fundamental não nos iludirmos, achando que poderíamos dispensá-los ou mesmo adiar para outra oportunidade sua aquisição (VIDIGAL, 1983, p. 139).

Na edição de domingo, 6 de dezembro de 1959, o periódico *Diário de Notícias*, publicou uma reportagem, com a seguinte manchete: *Porta-Aviões "Minas Gerais" Capitaneará o Grupo de Caça e Destruição na Defesa do Atlântico Sul*. No texto que se seguiu, foram descritos procedimentos táticos detalhados da guerra anti-submarino vigentes à época, indicador de assessoria de representantes da Marinha, o que aproximaria o texto ao discurso oficial da força. O texto destacava ainda, que esses grupos poderiam atuar isoladamente ou em coordenação com aeronaves baseadas em terra, na proteção de comboios, ressaltando que o valor do Grupo de Caça e Destruição, cuja espinha dorsal era o navio-aeródromo, residia na sua possibilidade de estender as operações de defesa anti-submarino, para regiões oceânicas, muito além do raio de ação das aeronaves de patrulha da FAB, que operassem a partir de aeródromos baseados em terra (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 06/12/1959).

Portanto, à primeira vista, parece plenamente factível que a necessidade de proteger as linhas de comunicações marítimas de interesse do Brasil, por meio da constituição de um Grupo de Caça e Destruição, tenha sido a principal motivação para adquirir o navio-aeródromo. Esse foi sempre o discurso oficial da Marinha para justificar a aquisição desse tipo de navio.

Entretanto, segundo o arranjo delineado pela potência hegemônica do bloco ocidental, caberia à Marinha do Brasil na defesa hemisférica, em oposição ao bloco liderado pela URSS, a responsabilidade principal de escoltar comboios costeiros do Sul do país, primariamente dos portos de Santos e Rio de Janeiro, até a altura da Ilha de Trindade, quando então as forças anti-submarino estadunidenses, operando a partir de bases localizadas nas costa do Brasil, assumiriam a responsabilidade principal pelos comboios (THE NATIONAL ARCHIVES, 1954).

Considerando tamanho impacto da guerra submarina do eixo na MB, e o seu papel na defesa hemisférica, seria plausível que a alta administração naval, no pós-Segunda Guerra Mundial, dedicasse esforços no sentido de dotar a Marinha dos meios necessários de modo a fazer frente à ameaça submarina, oriunda do bloco comunista. Assim, torna-se relevante

investigar quais teriam sido as prioridades do Ministros da Marinha, na composição de suas forças, no pós-Segunda Guerra Mundial.

Segundo Vidigal (1983), nos anos posteriores à Segunda Guerra Mundial, a Marinha voltou-se, majoritariamente, para as atividades de apoio, tanto em terra, quanto aos meios de superfície. Durante a administração do Almirante Silvio de Noronha (1946-1951) e de seu sucessor Almirante Renato de Almeida Guillobel (1951-1954), foi implementado um amplo programa de expansão, ampliação e aperfeiçoamento de infraestrutura de apoio aos meios navais. O plano de ampliação, esboçado nesse período, previa a construção de novas bases em Recife, Salvador, Belém, Santa Catarina, na Baía da Ilha Grande, bem como a modernização das bases de Natal e Ladário (VIDIGAL, 1983).

Em relação aos navios, seguiu-se a mesma linha lógica. Nas palavras de Vidigal, podem-se constatar as prioridades da Marinha daquele tempo:

Os navios recebidos no período imediatamente após a guerra, até 1952 - com exceção dos Cruzadores-leiros "Barroso" e "Tamandaré", ex-cruzadores americanos da classe "Brooklyn" remanescentes da guerra, e que vieram substituir os encouraçados que finalmente haviam dado baixa - eram auxiliares, voltados para as atividades de apoio [...] Durante a gestão do Almirante Renato Guillobel (1951-1954), foi desencadeado um amplo programa de obtenção de meios, voltados para as tarefas subsidiárias e auxiliares da Marinha (VIDIGAL, 1983, p. 137).

A gestão do Almirante Guillobel, titular da pasta ministerial da Marinha na década de 1950, foi caracterizada pela ênfase nas atividades de apoio em terra e no mar. Nessa ocasião foram encomendadas na Holanda, dez corvetas de patrulha costeira, no Japão foram encomendados quatro navios-transporte de tropa, dois navios-hidrográficos e foram construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) três navios-hidrográficos da Classe Argus. A ênfase da gestão de Guillobel nas atividades de apoio da MB foi tão destacada, que isso pode explicar o fato de a instituição o ter homenageado, em 1980, atribuindo o seu nome a um navio empregado nessas atividades, o Rebocador de Alto Mar R25 Almirante Guillobel.

Portanto, é possível concluir que, se a aquisição do HMS Vengeance significou uma tentativa de dotar o país dos meios navais necessários, de modo a fazer frente à ameaça submarina, ela representou uma tentativa isolada nesse sentido, desde o fim da Segunda Guerra Mundial.

Assim, é lícito questionar se não seria conveniente dotar, inicialmente, a MB com a capacidade anti-submarino costeira, conforme o papel atribuído a essa força na defesa hemisférica, alternativa menos dispendiosa, antes de se tentar possuir essa capacidade na região oceânica, proporcionada pelo Grupo de Caça e Destruição, capitaneado pelo navio-aeródromo, alternativa que exigiria um vulto maior de recursos, maior tempo de maturação para emprego operacional pleno, além de que, segundo o arranjo vigente, caberia a responsabilidade principal de atuação nessa região oceânica, às forças da potência hegemônica do bloco, considerando que a atuação autônoma brasileira, frente às forças comunistas, não seria alternativa factível naquele momento histórico.

Diante do exposto, estamos diante de uma situação curiosa e incomum. É possível observar a ênfase da alta administração naval, na expansão da estrutura de apoio de terra e na aquisição de meios de superfície, destinados às atividades subsidiárias da Marinha. Ao mesmo tempo, segundo a possível hipótese ora investigada, a Marinha, preocupada com a proteção das linhas de comunicações marítimas oceânicas, teria resolvido incorporar ao seu inventário de meios um navio-aeródromo, sem desenvolver antes a capacidade anti-submarino costeira, que seria a atribuição do país na defesa hemisférica, tendo em vista que em caso de conflagração entre os dois blocos de poder, recairia sobre a potência hegemônica do bloco ocidental, a proteção das linhas de comunicação marítimas oceânicas.

Esse aparente incongruência, por um lado a ênfase no desenvolvimento da estrutura de apoio de terra e navios destinados à atividades subsidiárias, e por outro a aquisição de um navio-aeródromo, de modo a obter capacidade anti-submarino oceânica, sem antes desenvolver a capacidade anti-submarino costeira, merece uma investigação mais detida, de modo a identificarmos uma possível chave de compreensão, que confira sentido lógico às iniciativas da Marinha.

Para tanto, a fim de afastar a análise das versões oficiais que as fontes secundárias normalmente conferem, esta pesquisa buscou nas fontes primárias os indícios capazes de identificar a racionalidade da decisão da Marinha no episódio. Nesse intuito, ganhou relevância o documento, datado de 11 de dezembro de 1953, existente nos arquivos do The National Archive, localizado no Reino Unido, no qual o adido naval inglês no Rio de Janeiro relata, ao seu Diretor de Inteligência Naval, uma reunião entre o referido adido e o Almirante Olavo de Araújo, Diretor de Aeronáutica da Marinha.

Nesse documento, o adido naval afirmou que a reunião teria sido agendada, a pedido do então Chefe do Estado Maior da Armada Almirante Attila Monteiro, cujo assunto principal seria a possibilidade de aquisição do navio-aeródromo CVL Hercules. O adido relata ainda, que nessa reunião, teria ficado clara a insatisfação do Estado-Maior da Armada (EMA) com a política do então Ministro da Marinha Almirante Renato Guillobel, que, nas palavras do Almirante Olavo de Araújo, estaria se tornando político demais às custas dos verdadeiros interesses da Marinha, ao, dentre outras medidas, alocar vastas somas de dinheiro na construção de bases navais ao longo da costa brasileira, sem, contudo, ter navios para utilizá-las. Assim o EMA necessitava, de uma proposta oficial escrita, constando as condições para a aquisição do CVL Hercules, a ser apresentada ao referido Ministro da Marinha.

Guillobel, acerca da construção da rede de bases navais ao longo da costa brasileira, esclarece que:

É evidente que um espírito prevenido como o meu, não poderia traçar moldes mesquinhos para um empreendimento de tal grandiosidade; decidi fazer bases navais para uma força do futuro, própria de uma grande potência naval e não para o Brasil atual; aliás, os nossos compromissos com as Nações Unidas tinham de admitir que as forças navais dessa "aliança" devessem encontrar, nas nossas bases, os recursos logísticos necessários de que carecessem para poderem operar com eficiência, no caso de uma nova grande guerra (GUILLOBEL, 1973, p. 264).

Essa ideia converge para o cumprimento do arranjo estabelecido para defesa hemisférica na costa brasileira, na qual as forças coalizão seriam apoiadas pelas bases litorâneas, de modo a estenderem as suas operações no Atlântico Sul, em caso de conflagração contra o bloco comunista. Mesmo assim, a existência de um certo desconforto de parte da Marinha, em relação às políticas implementadas pelo Almirante Guillobel à frente do Ministério, são corroboradas pelas suas próprias palavras:

Um programa da envergadura do que tracei exige o estudo de todos os problemas que afetam a administração, sejam de natureza militar, sejam de natureza civil; exige elevada soma de conhecimento profissionais e de experiência, grande coragem para assumir todas as responsabilidades decorrentes de sua execução e sobretudo muita serenidade para suportar as críticas e maledicências dos desafetos, dos descontentes, dos destruidores profissionais, dos invejosos, dos ingratos, e dos ineptos, que, nada podendo realizar de útil, escolhem essa forma indecorosa para gastar o tempo (GUILLOBEL, 1973, p. 290).

Em outro trecho de seu livro de memórias o Almirante Guillobel declara:

Em princípio, e isto já constitui um velho "slogan", adotei como lema que na Marinha tudo deveria ser voltado para a eficiência da Esquadra, mas

compreendi que essa eficiência era a resultante de um sem-número de esforços e de realizações "logísticas", muitas das quais, embora parecendo estranhas a qualquer finalidade militar, lhe são intimamente ligadas, quando não "decisivas", e isto certamente influenciou na elaboração do meu programa. As falsas apreciações sobre assuntos dessa natureza, motivo de muitas críticas desarrazoadas e por vezes altamente levianas e injustas que sofri, resultaram sempre da má compreensão de uns, da maldade de outros, da falta de inteligência e da ignorância de muitos (GUILLOBEL, 1973, p. 254).

O que estava em discussão nesse período, era como investir os consideráveis recursos existentes no Fundo Naval, cuja finalidade era a renovação da Marinha de Guerra, que havia recebido uma forte capitalização, por meio da Lei 1.383, de 13 de junho de 1951, conforme o arranjo esboçado inicialmente pelo Ministro da Marinha Almirante Sylvio de Noronha, com o apoio do então Presidente da República Gaspar Dutra, e finalizado no governo Getúlio Vargas.

Segundo a lente teórica de Tsebelis (1998), que será uma das ferramentas de análise dos acontecimentos descritos nesta pesquisa, quando um ator racional adota uma alternativa subótima, é possível que haja uma assimetria de informações entre o ator e o observador, tendo em vista que o ator pode ter maximizado os seus ganhos, ao adotar a solução que ofereça o melhor retorno, considerando vários distintos cenários, simultaneamente. Essa interpretação dos fatos, parece conferir grande capacidade explicativa no caso do investimento de Guillobel nas bases navais, em detrimento de outras iniciativas, consideradas mais prementes, na visão de parte da MB.

Novamente as fontes primárias foram úteis nesse caso. Um documento do Departamento de Estado dos EUA, de 12 de julho de 1954, relatava a existência de quatro sérios problemas imediatos com o Brasil, um deles dizia respeito do fato de o Almirante Guillobel ter demonstrado grande irritação por não obter um navio-aeródromo, dois submarinos e quatro contratorpedeiros dos EUA. Diante disso, segundo o documento, o Almirante ameaçava retaliar com a redução no ritmo de expansão das bases navais brasileiras, reduzir o tamanho da missão naval dos EUA no Brasil e retirar os privilégios das instalações de rádio dos EUA, localizada em Recife-PE (FRUS, 1954).

O documento acima indica que a expansão das bases navais brasileiras, fazia parte de um planejamento de emprego no contexto da aliança hemisférica, de interesse dos EUA, em contraposição à ameaça do bloco comunista. Em caso de concretização dessa hipótese de emprego, o Brasil não teria de modo algum, como realizar um enfretamento de modo autônomo, daí a importância da existência de bases na região do teatro de operações do Atlântico Sul, com capacidade de suportar as forças em operação nessa região.

Desse modo, Guillobel, ao desenvolver as bases ao longo da costa, atendia aos acordos, possivelmente firmados, com a potência hegemônica, responsável pela defesa do Atlântico Sul, contribuindo assim, para aumentar a capacidade de defesa do país, no caso da conflagração entre os dois blocos, motivo que explica a preocupação das autoridades estadunidense com a ameaça de Guillobel de reduzir o ritmo de ampliação das bases ao longo da costa brasileira.

Desse modo, a consistência lógica, exigida de modo a conferir racionalidade à decisão estratégica, cujo estado final desejado objetivava o aumento da proteção das linhas de comunicações oceânicas no Atlântico Sul, seria muito mais observada, paradoxalmente, no investimento na construção das bases ao longo do litoral, do que na constituição de um único Grupo de Caça e Destruição, capitaneado pelo NAeL Minas Gerais.

Diante do exposto, é inevitável especular que a força que animou as ações da MB nesse período histórico, tenha sido a grande rivalidade entre a MB e a FAB, originada com a criação do Ministério da Aeronáutica, mobiliado com o pessoal e material de aviação da MB e do Exército Brasileiro (EB), e conseqüente extinção da Aviação Naval.

Conforme esta pesquisa apontará, a Segunda Guerra Mundial demonstrou que a principal arma contra o submarino era o avião. Desse modo, a aceitação por parte da MB de seu papel anti-submarino costeiro na defesa hemisférica, entregaria o protagonismo das ações aos aviões da FAB, tendo em vista que uma das conseqüências da criação do Ministério da Aeronáutica foi a centralização das aeronaves militares nesse novo ministério.

Diante disso, esta pesquisa adotará como hipótese de trabalho, que a MB decidiu adquirir o NAeL Minas Gerias, junto ao Reino Unido, em 1956, no contexto de grande rivalidade com a FAB, a fim de restabelecer a Aviação Naval, extinta com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941.

A fim de responder a questão de pesquisa, será analisado o processo decisório desencadeado pela MB, que culminou com a decisão dessa instituição, de adquirir o navio-aeródromo, tendo como pano de fundo, o contexto político interno e externo daquele tempo, bem como os debates sobre organização das Forças Armadas e doutrina de emprego de aeronaves e temas correlatos suscitados nesse debate, travados no Brasil, notadamente entre a MB e a FAB, no pós-Segunda Guerra Mundial até a data da aquisição do primeiro navio-

aeródromo da nossa esquadra, de modo a identificar os motivos, declarados ou ocultos, que levaram a Marinha a adquirir esse navio.

Dessa maneira, esta pesquisa está estruturada de modo a apresentar, no próximo capítulo, as questões antecedentes, com alguma correlação com o objeto de pesquisa proposto. O terceiro capítulo se dedicará a analisar o impacto do avião da Segunda Guerra Mundial, com ênfase no seu emprego nas batalhas navais desse conflito. O quarto capítulo tratará acerca do debate organizacional no meio militar brasileiro sobre a aviação militar no país. O quinto capítulo abordará o ressurgimento da Aviação Naval e corrobora a hipótese de que a aquisição do NAeL Minas Gerais tinha como propósito o restabelecimento da Aviação Naval. Por fim, serão apresentadas as principais conclusões do trabalho.

A relevância desta pesquisa decorre de alguns fatores. O primeiro deles se refere à escassez de trabalhos acadêmicos com aderência ao tema. Há uma tese, que tangencia o assunto, de autoria de Paulo Gustavo Falconi, cujo título é *aviação naval brasileira: rivalidades e debates (1941-2001)*, que trata do surgimento de uma rivalidade muito forte entre a MB e a FAB, com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e consequente extinção da Aviação Naval. Há, ainda, um livro sobre o tema, conforme citado anteriormente, de autoria do então Deputado Federal Paulo Mincarone, escrito com enfoque político-partidário, tendo em vista que o referido deputado constituía a corrente política de oposição ao então Presidente da República JK, responsável por dar o aval à Marinha para a compra do navio. A falta de rigor científico do autor dessa obra, não diminuiu a sua utilidade como fonte de dados relevantes para a pesquisa, bem como fonte de referência sobre o estado de espírito que animava o ambiente político naquela ocasião.

Outro aspecto que torna esta pesquisa relevante, é a possibilidade dela suscitar reflexões sobre em que grau interesses de caráter corporativos das instituições, exercem influência em decisões da mais alta relevância à sobrevivência do Estado, como a Defesa Nacional.

1.3 Considerações metodológicas e teóricas

O propósito desta pesquisa é identificar os motivos pelos quais a Marinha do Brasil decidiu adquirir o HMS Vengeance, junto ao Reino Unido, em 1956. Para tanto, serão identificados os fatores que confirmam algum sentido lógico à decisão de adquirir o navio,

levando-se em consideração as condicionantes políticas internas e externas do Brasil daquele tempo.

Tendo em mente o propósito acima, esta pesquisa centrará a atenção no processo decisório desenvolvido pela Marinha do Brasil, que culminou com a decisão incomum dessa instituição de incorporar ao seu inventário de meios um navio-aeródromo.

A pesquisa exploratória, realizada como preparação para este estudo, demonstrou que a aquisição do HMS Vengeance, pela Marinha do Brasil, interpretada e analisada a partir de uma lente teórica relacionada à estratégia naval, o que seria natural e intuitivo, não seria suficiente.

Isso se deve às situações peculiares e o contexto histórico sob os quais se desenvolveram os acontecimentos que culminaram tanto na criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, quanto na tentativa de retomada da Aviação Naval, por parte da Marinha, segundo a hipótese defendida por este estudo, tendo em vista que ambas as iniciativas não foram elaboradas e implementadas, segundo apenas os conceitos e princípios relacionados à estratégia, aqui definida como o uso, ou ameaça do uso, da violência física por grupos humanos, com fins políticos, inseridos numa relação dialética de vontades.

Desse modo, considerando que um determinado ator político, experimentado e capaz, de posse de informações adequadas, dificilmente faria opções por alternativas que não maximizasse seus ganhos individuais ou do grupo ao qual pertença, será importante aprofundar a análise dos eventos nos quais essa lógica não teria sido plenamente observada.

Segundo o arcabouço teórico desenvolvido por George Tsebelis, em seu livro *Jogos Ocultos: escolha racional no campo da política comparada*, quando um determinado ator político, quando confrontado com uma série de opções, não segue a alternativa que seria a melhor, sob a perspectiva de um observador externo, é provável que haja uma assimetria de informações entre o observador e o ator, tendo em vista que este último está exposto a jogos em múltiplas arenas, enquanto o observador realiza a sua análise, normalmente, a partir de uma única perspectiva. Ainda sobre o assunto, o autor se posiciona da seguinte maneira:

As escolhas que parecem não ser as melhores que um ator pode adotar são intrigantes porque a maioria dos intérpretes sustenta (pelo menos implicitamente) que as pessoas tentam comportar-se de uma maneira que promova ao máximo a realização de seus objetivos implícitos, ou seja, fazem escolhas ótimas. O objetivo deste livro é fornecer uma exposição sistemática,

empiricamente precisa e teoricamente coerente das escolhas aparentemente subótimas, isto é, aquelas que não são as melhores (TSEBELIS, 1998, p.17).

Ao se optar pela lente teórica da escolha racional, é imperativo o estabelecimento de assunções ou pressupostos, que possibilitarão avaliar a racionalidade da decisão tomada pelo agente. Diante disso, esta pesquisa adotará o chamado *pressuposto da racionalidade*, que considera que a atividade humana é orientada pelo objetivo e é instrumental e que os atores individuais e institucionais tentam promover ao máximo a realização de seus objetivos.

A escolha desta lente teórica implica em algumas limitações. A tese do autor defende que se um agente, de posse de informações adequadas, escolheu uma opção aparentemente subótima, significa que o observador tem uma perspectiva incompleta, pois essa mesma decisão, avaliada sob a perspectiva de várias arenas pode passar a ser considerada como ótima.

Entretanto, há outra possibilidade para que uma opção aparentemente subótima seja escolhida por um agente, ele simplesmente ter cometido um erro. Por esse motivo, esta pesquisa, atenta à limitação da lente teórica adotada, buscará reduzir o risco de justificar erros de julgamento, com base no jogo em várias arenas, por meio da identificação de consistência na adequação de determinadas iniciativas, em relação ao objetivos que tais ações se propõem a atingir.

Um outro risco que corre o pesquisador, ao utilizar esta lente teórica, é não identificar as inovações políticas, introduzidas por projetos institucionais, com o propósito de alterar as regras do jogo, de modo a aumentar o leque de opções disponíveis de determinados agentes ou instituições. A esse respeito o autor amplia a sua perspectiva sobre a questão:

No caso do projeto institucional, um ator racional procura aumentar o número de alternativas, ampliando desse modo o seu espaço estratégico. Em vez de limitar-se a uma escolha entre estratégias disponíveis, ele redefine as regras do jogo, escolhendo entre uma gama maior de opções. Dessa maneira, as mudanças institucionais podem ser explicadas como planejamento consciente pelos atores envolvidos. No caso do projeto institucional, a discordância entre o ator e observador deriva do fato de que o observador não antecipa a inovação política efetuada pelo ator. Tivesse o observador sabido que existiam opções adicionais, ele teria concordado em que uma das novas opções era ótima (TSEBELIS, 1998, p. 24).

Assim, com base no arcabouço teórico acima, atento às suas limitações, esta pesquisa buscará reduzir a assimetria de informações, que possibilitem explicar a racionalidade, definida como adequação consistente dos meios aos fins propostos, das mais importantes decisões tomadas pelos principais atores, que tiveram alguma influência nos acontecimentos

relacionados ao problema de pesquisa, considerando que explicar consiste em identificar o objetivo de uma ação, mostrando como essa ação poderia ser uma escolha plausível dado o referido objetivo.

Nesse contexto, o conceito de racionalidade torna-se relevante pois, se um indivíduo age racionalmente, o seu comportamento pode ser explicado em termos de objetivos que ele está tentando atingir, considerando a rede de jogos nos quais o ator está inserido, de maneira a identificar as suas motivações.

Por outro lado, as análises dos fenômenos que envolvem o uso da força, serão realizadas, nesta pesquisa, a partir da lente teórica de Luttwak (2009), que considera que o inteiro domínio da estratégia, nos termos definidos nesta pesquisa, é permeado por uma lógica paradoxal, bastante diferente da lógica linear, baseada no senso comum, que rege a grande maioria das atividades humanas.

A presença de ao menos duas forças vivas, dotadas de vontades, envolvidas numa relação dialética é a essência do predicamento estratégico, situações a partir das quais normalmente surgem os fenômenos paradoxais que regem essas inteirações.

Não há estratégia se a vontade de determinado grupo humano é dirigida contra um objeto inanimado, ou quando existe uma assimetria tão grande de capacidades, que não dão margem para o surgimento dos fenômenos paradoxais.

Existe uma tensão entre a lógica que rege questões administrativas, normalmente avaliadas pelos critérios da eficiência e economicidade, e a lógica paradoxal das relações dialéticas, observadas no preparo e no emprego das Forças Armadas, conforme será mostrado neste trabalho.

A ausência do pensamento estratégico ocorre quando se desconhece essas complexas relações, ou quando não se tem a vontade política de se arcar com os custos decorrentes aplicação desses conceitos.

Em dado momento desta pesquisa, serão apresentados, de maneira sintética, os principais pontos do pensamento dos teóricos do poder naval e do poder aéreo, Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Giulio Douhet (1869-1930), respectivamente, não com o intuito de realizar a leitura dos acontecimentos descritos neste trabalho, a partir da ótica desses dois pensadores, mas apenas para ressaltar o choque de visão de mundo e interpretação do

problema militar, partindo das premissas de centralidade e o caráter decisivo que cada um atribuía ao seu ambiente de operações, o que tornava difícil a interlocução entre os dois ramos das Forças Armadas, encarregados de conduzirem as suas atividades nesses ambientes.

Este estudo empregará técnicas de pesquisas voltadas, principalmente pela consulta direta à fontes primárias, colhidas, em sua maioria no Brasil, nos arquivos da MB e da Biblioteca Nacional, nos EUA, por meio dos arquivos do *Foreign Relations of the United States* (FRUS) e no Reino Unido, pelo acesso ao The National Archives. Foram realizadas também, consultas à fontes secundárias.

A fim de sistematizar o conhecimento gerado a partir dos dados acima, será empregado o método hipotético-dedutivo. Para tanto, o conhecimento prévio sobre o objeto proposto, norteou a pesquisa exploratória, de modo a definir o problema, elaborar as hipóteses possíveis, que atenderiam as demandas da questão de pesquisa, de modo, ao final do processo, corroborar ou refutar a hipótese estabelecida de que a aquisição do NAeL Minas Gerais se deveu em virtude do desejo da Marinha de restabelecer a sua Aviação Naval.

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS: DA NOVA ARMA ATÉ A EXTINÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL NO BRASIL

Este capítulo visa apresentar as condições antecedentes que ensejaram no problema de pesquisa proposto. De acordo com a hipótese estabelecida, a qual considera que a intenção de a Marinha retomar a sua Aviação Naval, no contexto de rivalidade com a FAB, motivou a busca pela aquisição de um navio-aeródromo, é possível especular que, caso não tivesse a Aviação Naval sido extinta, provavelmente a MB não teria o estímulo suficiente para arcar com o desgaste institucional gerado pela aquisição do navio.

Desse modo, serão classificados como antecedentes os eventos que tenham relação com o problema de pesquisa proposto, ocorridos até a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei nº 2961, e consequente extinção da Aviação Naval, fato que teria servido de gatilho para o desenrolar dos acontecimentos descritos e analisados nesta pesquisa.

A fim de atingir esse propósito, será apresentado um breve histórico do impacto da invenção do avião na condução da guerra. Em seguida, serão tratadas as ideias centrais dos principais teóricos do poder naval e do poder aéreo, Mahan e Douhet. Essa seção longe de buscar esgotar a obra dos teóricos citados, visa, primordialmente, destacar a ênfase que cada um dava ao caráter decisivo de seus respectivos ambientes para a solução dos conflitos. Na terceira seção, será descrito como os principais Estados organizaram as suas forças, em relação à aviação, no período entreguerras. Por fim, a última seção tratará da aviação militar no Brasil e descreverá a trajetória que culminará na criação do Ministério da Aeronáutica, por determinação do então Presidente da República Getúlio Vargas.

2.1 O surgimento da nova arma

Os primeiros voos estáveis de objetos mais pesados que o ar, propulsados a motor, ocorridos no início do século XX, provocaram encantamento e despertaram a imaginação daqueles que buscavam aplicações práticas ao novo engenho. Não demorou muito para que visionários identificassem utilidade militar à revolucionária máquina voadora.

Antes mesmo dos primeiros testes de voo bem sucedidos, entusiastas começaram a especular sobre o papel que o avião poderia vir a desempenhar na guerra. Dentre esses, merece destaque o representante do Corpo Real Britânico de Engenheiros, o major J.D. Fullerton, que previu na Exposição Mundial sobre Colombo, ocorrida em Chicago em 1893,

uma revolução na arte da guerra, que iria provocar alterações nos projetos dos navios de guerra, a dispersão dos exércitos no campo de batalha, bem como novos padrões para a construção de fortificações (MACISAAC, 2016).

Outro exemplo pode ser encontrado nas primeiras linhas esboçadas sobre a Aviação Naval, escritas pelo profético aviador francês Clement Ader, em seu livro *L'Aviation Militaire*, publicado em 1895, que, com uma precisão surpreendente, antecipou em muitos anos o desenvolvimento técnico da aviação embarcada:

[...] um porta-aviões se tornará indispensável. Tais navios terão de ser construídos de maneira muito diferente do que exista. Para começar, o convés terá de estar livre de qualquer obstáculo. Deverá ser uma área plana, o mais largo possível, não conformando com as linhas do casco, e se assemelhará a uma pista de pouso. A velocidade desse navio terá de ser tão grande quanto a dos cruzadores, ou mesmo maior [...] A manutenção dos aviões terá de ser feita sob esse convés [...] O acesso ao convés inferior será por meio de um elevador de tamanho suficiente para conter aviões com asas dobradas (MACINTYRE, 1974, p. 8).

O primeiro emprego do avião como arma de combate que se tem notícia, foi registrado na guerra Ítalo-Turca, em 1911, com o lançamento, por um militar italiano, de quatro granadas de mão sobre as tropas turcas, produzindo resultados mais de ordem moral do que ganhos táticos no campo de batalha. Entretanto, o emprego consistente em larga escala de aviões em combate, ocorreu somente na Primeira Guerra Mundial (DARÓZ, 2017).

Nesse conflito, inicialmente, o avião atuava desarmado, apenas como extensão dos olhos dos chefes militares e em auxílio às forças de superfície, em missões de observação, reconhecimento e orientação do tiro de artilharia. Nessa época, considerando que o único instrumento eficaz de oposição a um avião seria um outro avião, em virtude do alcance limitado do armamento disponível em terra, houve a necessidade de dotá-los com armamentos portáteis, posteriormente fixos, a fim de sustar as investidas dessas aeronaves de reconhecimento.

Após uma série de inovações tecnológicas, o engenheiro holandês Anthony Hermann Fokker, a serviço da Alemanha, desenvolveu o sincronizador de tiro entre a metralhadora e as pás dos hélices do *monoplace Fokker E1*, considerado o primeiro avião de caça produtivo (DARÓZ, 2017).

A partir de 1917, os combates aéreos já não eram mais travados por aviões isolados, mas por formação de 50 a 60 aparelhos. Em 1918, os aviões passaram a ser utilizados, também, contra as tropas no solo, em proveito do avanço das forças em terra (TOSTA, 1984).

No mar, apesar da façanha pioneira do piloto de exibição Eugene B. Ely que, em 14 de novembro de 1910, decolou com um avião a partir do convés de um navio estadunidense, o *USS Birmingham*, foi a Real Marinha britânica que tomou a dianteira.

O empenho do Almirantado britânico pela Aviação Naval, surgiu pela vantagem que os dirigíveis *Zeppelin* conferiam à esquadra alemã, nas atividades de reconhecimento. O esforço em busca da primazia na Aviação Naval, por parte do almirantado britânico, foi recompensado, quando em 21 de agosto de 1917, após a identificação de um *Zeppelin*, o avião de caça *Sopwith Pup*, lançado do *HMS Yarmouth*, procedeu o ataque, fazendo explodir o dirigível alemão *L22* (MACINTYRE, 1974).

O feito espetacular da Real Marinha britânica contra o, até então, soberano *Zeppelin*, não foi suficiente para consolidar a Aviação Naval como instrumento crível para a condução da guerra no mar. O ambiente de operações marítimo impunha dificuldades técnicas e operacionais que exigiam tempo de maturação e consideráveis investimentos financeiros (MACINTYRE, 1974).

Ao final da Primeira Guerra Mundial a aviação militar ainda não alcançara o grau de desenvolvimento necessário, para que representasse a quebra de paradigma imaginada pelos seus primeiros pensadores. "Embora o bombardeio aéreo já seja empregado contra as linhas de comunicações, os aeródromos e os depósitos, seus resultados ainda são bem medíocres devido ao pequeno número de aparelhos em ação" (TOSTA, 1984, p. 82).

Contudo a série de desenvolvimentos tecnológicos, que resultaram no invento revolucionário do avião, trouxeram uma nova dimensão para guerra, até então restritas ao mar e a terra. Essa invenção suscitou no meio militar, grande controvérsia, abrindo espaço para uma clivagem entre correntes de pensamento, sobre como empregar de maneira eficiente a nova arma.

O poder aéreo, termo genérico amplamente adotado para identificar esse fenômeno, precisa ainda encontrar um lugar claramente definido, ou pelo menos indisputado, na história da teoria militar ou estratégica. Não tem havido falta de teóricos, mas sua influência tem sido limitada em um campo no qual os efeitos da tecnologia e as proezas dos agentes têm, desde o início, desempenhado maior papel do que despertado ideias. Para o historiador

dessas ideias, as dificuldades ficam ainda maiores com a confusão e a controvérsia que resultaram de diferentes pontos de vistas em relação aos múltiplos meios de emprego das forças aéreas: se, por exemplo, elas são mais bem usadas em cooperação com as forças de superfície ou em operações conduzidas independentemente dos exércitos e armadas (MACISAAC, 2016, p. 195).

Antes do fim da Primeira Guerra Mundial, uma nova concepção de emprego da arma foi esboçada: o emprego do avião independente dos Exércitos e das Marinhas. O trauma decorrente do ataque à cidade de Folkestone, em 25 de maio de 1917, ocasião na qual 21 bombardeiros *Gotha* provocaram a morte de 165 pessoas, e dos bombardeios de Londres que logo se seguiram, bem como as ideias do General sul-africano Jan Christian Smuts (1870-1950), expressas em seu memorando de 1917, proporcionaram as condições para a implantação da primeira Força Aérea independente da história, a *Royal Air Force* (RAF), criada em abril de 1918 (KENNEDY, 2014).

Nesse memorando, o General defendeu que o emprego ilimitado e independente do avião na guerra, direcionado vigorosamente contra os centros populacionais e industriais inimigos, terão um caráter tão decisivo, que tornarão as Marinhas e os Exércitos coadjuvantes nos conflitos futuros (MACISAAC, 2016).

A experiência pioneira da RAF, instituiu um modelo em que haveria uma Força Aérea independente, detentora do monopólio dos meios aéreos militares. Esse esquema estabelecido contou, inicialmente, com o parecer favorável do Almirantado britânico, que seguramente menosprezou o impacto que o novo invento teria na guerra naval, diante da crença, generalizada à época, na importância capital dos grandes encouraçados como núcleo central das forças navais. Contudo, a Primeira Guerra Mundial terminou sem que os bombardeios aéreos maciços fossem postos em prática, a ponto de corroborar a teoria.

Ao contrário das Marinha e dos Exércitos, com vastas experiências em combate, desde os tempos mais longínquos, a partir das quais se poderiam extrair lições a ponto de permitir a construção de um arcabouço teórico robusto, o poder aéreo carecia dessa experiência histórica. "Os teóricos do poder aéreo olhavam apenas para a frente: para eles, não existia passado, apenas vislumbres dos efeitos sobre a guerra. Suas visões [...] não passavam de conjecturas. Eram hipóteses, nada mais" (KENNEDY, 2014, p. 114).

Assim começa o período entreguerras, e uma das maiores disputas organizacionais e doutrinárias dentro das Forças Armadas já registradas: a que envolve a utilização do espaço

aéreo pelo poder naval e pelo poder aéreo, e o melhor modo de emprego do avião em combate e a organização que extraísse a máxima eficiência da nova arma.

Diferentes arranjos seriam adotados pelos principais Estados que lutariam no conflito seguinte, momento no qual esses esquemas seriam postos à prova. Devido ao engenho humano, estimulado pela necessidade primeira de autopreservação e sobrevivência, somente o emprego em combate é capaz de trazer a realidade dos fatos e apontar as falhas que os modelos teóricos apresentam na captura da realidade. O General L. M. Chassin, escrevendo à revista *Forces Aériennes Françaises*, em 1957, corrobora essa visão:

A natureza não dá saltos e, na busca de uma "previsão" tão formidável, o método histórico deve permanecer como guia. Ele nos mostra que as grandes revoluções na arte militar fazem-se sempre durante os conflitos. O que se segue começa com armamentos já conhecidos. trata-se de saber quais, isto é, extrair lições da história e de extrapolar inteligentemente, descobrir, entre as armas empregadas as que dão uma linhagem, as que tornarão aperfeiçoadas e desenvolvidas, as armas dominantes no novo conflito. Do mesmo modo o conservadorismo, o medo do risco, o desejo de segurança, impedem muitas vezes, os militares mais inteligentes de serem clarividentes (LEMOS, 1960, p. 86).

Para este estudo, as discussões sobre como estruturar o poder aéreo, em especial no período entreguerras, tornam-se relevantes, tendo em vista a influência que tiveram na criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e conseqüente extinção da Aviação Naval no Brasil, de acordo com o modelo adotado no país. Assim, nas próximas seções veremos as diferentes perspectivas, navais e aéreas, e em que grau os principais Estados beligerantes da Segunda Guerra Mundial foram receptivos às novas concepções de emprego do poder aéreo.

2.2 A perspectiva naval e aérea, segundo Mahan e Douhet

A fim de lançar luz nessa intrincada relação de poder e disputa por espaço, é imperativo entender as diferentes perspectivas com que os estrategistas do poder naval e os do poder aéreo abordam o problema militar. Ao utilizarem diferentes lentes, é esperado que os dois grupos cheguem a soluções distintas, por vezes conflitantes, para questões fundamentais que envolvem o emprego da força. Para tanto, não há outra alternativa senão recorrer aos dois principais teóricos do poder naval e do poder aéreo, Alfred Thayer Mahan e Giulio Douhet, respectivamente.

As considerações estratégicas navais e aéreas não representam um conjunto teórico monolítico, ao contrário, há inúmeros pensadores e diferentes abordagens nos referidos campos de estudos. Entretanto, para o propósito desta pesquisa, apresentar a diferença da

perspectiva naval e aérea, por meio do pensamento de Mahan e Douhet, atinge o objetivo proposto por esta seção, em virtude de ser possível, a partir da comparação entre os dois modelos, apreender as diferenças fundamentais do *mindset* a partir dos quais os estrategistas dos dois campos interpretam a realidade e agem de acordo com a sua lógica própria. A escolha de Mahan e Douhet para esse propósito, se deveu a grande influência que ambos tiveram no período entreguerras.

Mahan foi um oficial da Marinha dos EUA que dedicou-se ao estudo do efeito do poder naval sobre o curso da história e a prosperidade das nações. Para tanto, apesar de não possuir formação acadêmica em história, buscou no campo da história naval, por meio de fontes, predominantemente, secundárias, lições que pudessem ser enunciadas sob forma de princípios fundamentais na guerra no mar.

A partir da análise dos fatos históricos, Mahan concluiu que o curso dos acontecimentos e o desfecho das guerras foram determinados pelo comando do mar, por meio do domínio naval. Em suas palavras:

"A interdição do comércio", escreveu ele mais tarde, "compele à paz". As guerras são ganhas pelo estrangulamento econômico do inimigo, a partir do mar - por meio daquela "avassaladora soberania no mar, que dele expulsaria qualquer bandeira inimiga, ou faria com que só aparecesse em situações de fuga". Elas são perdidas caso não se consiga evitar esse estrangulamento do próprio país. O controle do comércio marítimo mediante o domínio do mar é a função primordial das marinhas (CROWL, 2015, p. 554).

Para esse estrategista naval, o fator determinantes nas guerras era o domínio do mar⁷, conseguido por meio da destruição da armada inimiga, objetivo principal a ser perseguido pelas Marinhas.

A destruição da armada inimiga deveria ser conseguida por meio do princípio de guerra da concentração, atingido pela reunião do máximo poder fogo combatente disponível, aplicado ofensivamente sobre o inimigo, por uma esquadra composta, primordialmente, por navios capitais, o que para Mahan significava grandes encouraçados, com os seus poderosos canhões de grossos calibres. O corolário natural dessa visão pode ser traduzido pelo mantra, repetido exaustivamente pelo estrategista: "Nunca divida a esquadra!".

⁷ Domínio do mar, segundo o Almirante Oscar Di Giamberardino, não pode ser comparado à ocupação do terreno na guerra terrestre, não representa uma posse das águas, que são um meio e não um objetivo de valor intrínseco, mas a possibilidade de usá-las e impedir ao inimigo que as use. Esse domínio, para Giamberardino, só será absoluto, nos casos em que um dos contendores possua poder naval e o outro não, por isso representam mais um ideal a ser atingido (TOSTA, 1984).

As ideias de Mahan derivam de uma longa linhagem de autores inspirados pelo pensamento iluminista que, desde o século XVIII, acreditavam ser possível, a partir da aparente desordem do mundo, descobrir leis e princípios que ordenavam a natureza. Assim, por analogia, em quase todas as áreas de atividades humanas, era comum a busca por tais leis e princípios, não ficando os pensadores da guerra alheios a essa realidade. Desses, o pioneiro e talvez o mais influente pensador tenha sido Antoine-Henri Jomini.

Jomini, segundo Shy (2015), fez a obra de sua vida a tentativa de separar as teorias ocidentais da guerra, marcadas pelas experiências napoleônicas, dos exemplos históricos nas quais essas teorias foram aplicadas. Assim, a partir do estudo das guerras napoleônicas, Jomini concluiu:

Que a estratégia é elemento-chave da guerra;
Que toda estratégia é controlada por princípios científicos imutáveis; e
Que todos esses princípios prescrevem a ação ofensiva de forças emassadas contra forças inimigas mais fracas, em algum ponto decisivo, para que a estratégia conduza à vitória (Apud SHY, 2015, p. 188).

Não é difícil perceber que o ponto de partida da obra de Mahan foi o âmago da teoria da guerra de Jomini exposta acima, "basta realçar como o uso que fez de seis princípios, para circunscrever sua análise e sua reiterada obstinação sobre a necessidade de domínio do mar para a ação naval ofensiva e concentrada, transformou-o no correspondente marítimo de Jomini" (SHY, 2015, p. 227).

Independente das críticas que viria a sofrer posteriormente, em especial em relação às simplificações e omissões de seu pensamento, é inegável o impacto das ideias de Mahan no seu campo de estudo, conforme assevera o artigo de Margaret Tuttle Sprout, de 1973, "nenhuma outra pessoa teve tão direta e profundamente influenciado a teoria do poder marítimo e a estratégia naval como Alfred Thayer Mahan" (Apud ALVES DE ALMEIDA, 2015, p. 29).

Mesmo na Segunda Guerra Mundial essa influência era ainda sentida, conforme apontou Henry L. Stimson, escrevendo sobre o seu período como Secretário de Guerra, entre os anos de 1940 e 1945, "a psicologia peculiar do Departamento da Marinha que, com frequência, parecia abandonar o terreno da lógica e se refugiar no sombrio mundo divino em que Netuno era Deus, Mahan seu profeta e a Marinha dos Estados Unidos a única igreja verdadeira" (CROWL, 2016, p. 541). A influência de Mahan não se restringia à Marinha estadunidense. A esse respeito nos diz Tosta:

Seus livros fizeram grande sucesso no Japão e tornaram-se leitura obrigatória dos oficiais da Marinha japonesa; o próprio Almirante Togo tornou-se grande admirador de sua obra. O Imperador Guilherme II, da Alemanha, entusiasmando-se com as ideias de Mahan, proclamou: "Nosso futuro está no mar. O tridente deve estar em nosso punho!" Alguns capítulos da obra de Mahan eram tão conhecidos na Marinha alemã quanto os próprios regulamentos (TOSTA, 1984, p. 37).

Douhet, o teórico do poder aéreo mais influente do período entreguerras, "é com justiça, considerado o filósofo ou o profeta do poder aéreo e desfruta, a este respeito, de uma ascendência comparável ao do próprio Alfred Thayer Mahan no campo do poder marítimo" (TOSTA, 1984, p. 83).

O General italiano viveu as agruras da Primeira Guerra Mundial, com suas frentes normalmente estáticas, nas quais qualquer avanço era conseguido a um custo humano insustentável. Nesse contexto, Douhet visualizou o avião como uma arma alternativa para o rompimento do impasse estabelecido, na guerra de trincheiras daquele conflito.

Desse modo, Douhet desenvolveu seu pensamento estratégico com base na capacidade, praticamente ilimitada, de o avião ser empregado ofensivamente, muito além da frente de batalha terrestre. Nesse tipo de emprego, haveria objetivos claramente definidos: alcançar o domínio do ar, por meio da destruição do poder aéreo inimigo; destruir a fonte material do poder de combate do inimigo: as suas indústrias, estaleiros, entroncamentos ferroviários etc; e destruir o moral da população inimiga, que perderia a vontade de lutar e clamaria pela paz.

Para tanto, seria necessário possuir uma Força Aérea independente, armada com bombardeiros de longo alcance, mantida em estado permanente de prontidão, em condição de empreender um ataque maciço, antes que o inimigo tenha capacidade de fazê-lo. Assim Douhet defendia:

Fundamentado nessas ideias, Douhet firmou um primeiro princípio. Seria o de resistir em terra, a fim de se concentrar no ar. Isto é, os recursos militares da nação devem ser concentrados no poder aéreo e todo seu potencial no ar deve ser concentrado obrigatoriamente na constituição de uma força aérea independente, ao invés de dispersar-se em forças aéreas do Exército e da Marinha. Com o emprego do avião militar, o combate não ficou limitado ao campo de batalha. A ação aérea pôde ser executada muito além do alcance das armas de fogo terrestres e navais (SIQUEIRA, 2010, p. 28).

Não é difícil compreender o motivo pelo qual as ideias de Douhet encontraram tanta receptividade dentre as principais lideranças políticas e militares que viriam a combater

novamente na Segunda Guerra Mundial. Elas representavam uma alternativa limpa, rápida e "mais humana", em relação ao impasse estratégico estabelecido no conflito mundial anterior.

Um rápido exame de como a Inglaterra e os Estados Unidos da América (EUA), duas das principais forças aéreas do grupo que viriam ser conhecidos com Aliados na Segunda Guerra Mundial, conduziram a preparação de seu poder aéreo no entreguerras, demonstra o grau de profundidade com que as ideias do militar italiano penetraram no pensamento estratégico desses Estados. Nos diz David Macisaac:

Outro tema principal do desenvolvimento da RAF entre as guerras foi centrado no futuro e deu realce às operações aéreas independentes contra os recursos materiais e humanos do inimigo. Tinha de ser evitado a qualquer custo a repetição da carnificina da Primeira Guerra Mundial, ponto de vista amplamente partilhado na Inglaterra e bastante absorvido pelo estado-maior da RAF. Os ataques aéreos dirigidos tanto às fontes como às manifestações do poderio adversário, argumentava-se, restaurariam o caráter decisivo da guerra e levariam a um fim mais rápido, e, portanto, mais humano, do conflito (MACISAAC, 2016, p. 206).

Nos EUA, nem o próprio Douhet seria capaz de projetar e construir uma aeronave que materializasse tão fielmente o seu pensamento sobre a guerra no ar. Os aviões B-17, chamadas de fortalezas voadoras, representavam o núcleo do poder aéreo daquele país. Dotados considerável capacidade de autoproteção, com grande alcance, velocidade, altitude e capacidade de carga, a doutrina de emprego dessas aeronaves previa o bombardeio diurno em grande altitude, de alvos afuniladores, assim chamados pela capacidade que tinham de interromper a produção industrial inimiga. A escolta dessa força de bombardeiros foi inicialmente descartada, tendo em vista não haver, naquele momento, aeronaves com características que as permitissem acompanhar os deslocamentos dos grandes bombardeiros. Foi desse modo que o poder aéreo estadunidense se estruturou para combater na Segunda Guerra Mundial (MACISAAC, 2016).

Para um observador mais atento, em certa medida, há mais semelhanças do que diferenças entre o pensamento de Mahan e Douhet sobre a condução dos conflitos armados. O primeiro buscava o domínio do mar, assim como o segundo buscava o comando no ar, em termos muito similares. É possível afirmar, também, que ambos consideravam a concentração o princípio de guerra predominante em seus respectivos ambientes operacionais. Os grandes bombardeiros de Douhet não seriam os equivalentes aéreos dos grandes encouraçados da esquadra de Mahan? Ambos compartilhavam também a ideia de emprego ofensivo de suas forças.

As semelhanças entre ambos são várias e consistentes, mas o que interessa para este estudo, é justamente a sua principal diferença: a ênfase que cada um dava ao caráter decisivo de seus respectivos ambientes de guerra, para a solução dos conflitos. "Para Douhet todos os recursos da nação deveriam ser centrados no desenvolvimento de seu Poder Aéreo, que deveria ser estruturado no que denominava Força Aérea independente, sem que os elementos deste fossem dispersos e vinculados ao Exército ou à Marinha" (DARÓZ, 2017, p. 38). Enquanto para Mahan, o poder naval possuía influência decisiva, sendo o destino e a prosperidade das nações decididos no mar.

Mais do que uma disputa paroquial entre Forças Armadas concorrentes, a controvérsia estabelecida em torno da utilização do avião, em proveito do poder naval ou do poder aéreo, representou um choque entre modelos mentais de interpretação e solução do problema militar. Sem a validação do emprego em combate, cada corrente, com base em seu arcabouço teórico de referência, possuía elementos justificáveis para defender as suas posições.

Para os apologistas do poder aéreo, o novo invento representava uma inovação disruptiva, revolucionária, de emprego estratégico, capaz de alterar significativamente os resultados nos conflitos, ao utilizar aviões de longo alcance para interromper, na retaguarda inimiga, a linha logística que alimentava a frente de batalha, privando os exércitos do suprimento necessário para manter seu poder combatente, encurtando assim a guerra. Modo mais eficiente do que a guerra de trincheira e os bloqueios marítimos. Não se tratava mais de um novo instrumento ofensivo, mas de um poder militar que relegaria os exércitos e marinhas a um papel secundário - o que contribuiria para explicar a resistência dos Generais e Almirantes tradicionais às forças aéreas independentes, a partir do início da década de 1920 (KENNEDY, 2014).

Por outro lado, para os estrategistas navais, o avião, era sim uma novidade importante, entretanto, como mera extensão dos sensores e armamentos das esquadras, portanto, de emprego tático. Como será visto nesta pesquisa, somente o teste da realidade, com o início das primeiras baixas na Segunda Guerra Mundial, eviscerou as fragilidades dos modelos, rebuscados em teoria, entretanto, com baixa aderência ao mundo real.

Qualquer chefe militar gostaria de ter à disposição, para o cumprimento de sua missão, mais recursos do que normalmente o Estado dispõe. Tal fato torna a alocação de recursos de toda ordem, umas das atividades mais complexas no preparo e no emprego de qualquer Força Armada, obrigando as lideranças políticas e militares estabelecerem uma solução de

compromisso, na qual a atenção às demandas de qualquer segmento, só ocorre em detrimento de outro.

O esquema inédito materializada pela criação da RAF, qual seja, o estabelecimento de uma Força Aérea independente do Exército e da Marinha, detentora do monopólio dos meios aéreos militares, atendeu às demandas dos apologistas do poder aéreo, mas, seguramente, os ganhos visualizados por essa decisão, ocorreriam em detrimento da cooperação com as outras Forças.

Em um cenário de escassez de recursos, só em situações muito excepcionais, os chefes militares, encarregados de conduzir as operações aéreas, drenariam parte de seu poder de combate, em benefício de outra Força, tendo em mente os princípios Douhetianos, que atribuíam ao poder aéreo a responsabilidade pelo sucesso ou insucesso na guerra.

O mesmo, seguramente, se daria em situação inversa, caso a Marinha ou o Exército necessitassem ceder parte de seu limitado poder de combate, em proveito da Força Aérea, sob o risco de ter a sua missão comprometida e ser responsabilizado pelo insucesso na guerra, o que torna a cooperação entres ramos das Forças Armadas algo de fácil aderência, devido a sua base lógica, entretanto, difícil de ser alcançada na prática.

O desenrolar inesperado dos acontecimentos da guerra no mar, por ocasião da Segunda Guerra Mundial, potencializou ao extremo a tensão oriunda da necessidade de cooperação entre as Forças, devido, principalmente, ao aumento da importância do avião para a guerra naval.

Ao início da Segunda Guerra Mundial, a ideia reinante entre os estrategistas navais era de que a guerra no mar seria marcada pelo embate entre navios de superfície, com as suas couraças e potentes canhões. Não se visualizava até então, que o frágil equipamento voador, seria capaz de possuir poder de fogo equiparável aos potentes canhões dos grandes navios de guerra. Entretanto, o meio que saiu protagonista do conflito foi sem dúvida, o navio-aeródromo, tornando a aviação embarcada elemento imprescindível às grandes esquadras daquela guerra.

Contundo, antes de tratar do teste de realidade, imposto pelos acontecimentos da Segunda Guerra Mundial, que será apresentado no próximo capítulo, é pertinente entender como os principais Estados beligerantes no conflito que viria a seguir, organizaram a sua estrutura militar no período entreguerras, no que diz respeito ao emprego da arma aérea.

2.3 Diferentes soluções para o mesmo problema

Os Estados utilizados como exemplo, não foram escolhidos ao acaso, mas em função de suas possíveis influências na decisão do governo brasileiro de, em 1941, criar o Ministério da Aeronáutica, com a organização e estrutura que deu o monopólio dos meios aéreos militares a esse Ministério, extinguindo a Aviação Naval e Militar. Os Estados escolhidos foram: Alemanha, Argentina, Estados Unidos da América (EUA), França, Inglaterra e Itália.

Seria inevitável que a nova arma trouxesse perturbações na definição de responsabilidades de cada ramo das Forças Armadas na defesa nacional. Com o advento do avião, usado como arma de guerra, o esquema de divisão de tarefas entre as Marinhas e os Exércitos, há muito pacificado, não retratava a nova realidade.

A nova dimensão da guerra trazida pelo avião, demoliu os limites de atuação clássicos estabelecidos entre as Marinhas e os Exércitos. Trouxe, também, maior possibilidade de interação entre ambos. A inconveniência disso se deve, principalmente, ao fato de haver dificuldades de coordenação, quando meios sob controle de forças diferentes, atuam na mesma área de operações.

O debate ocorrido nos EUA, no período entreguerras, é bem elucidativo para entendermos a afirmação acima. Antes da Segunda Guerra Mundial, o pensamento militar dominante nos EUA, era o de estratégia defensiva. Dada a configuração física e regional desse Estado, a maior ameaça seria a chegada de uma potência agressora pelo mar. Assim, a primeira linha de defesa do país seria a Marinha, que engajaria com inimigo nas clássicas batalhas navais. Esta falhando, caberia ao Exército, primeiramente empregando a artilharia de costa, impedir a incursão do oponente no litoral. Estava pacificado que a linha da costa era o limite de atuação de cada Força (LEMOS, 1960).

Entretanto, a partir de 1920, os aviões do Exército já eram capazes de voar sobre o mar, se afastando cerca de 50 milhas náuticas (MN) da linha de costa. Esse fato foi considerado inconveniente pela Marinha, que declarou que "Não, a aviação do Exército tem que parar na linha da costa. Os aviões do Exército só causariam confusão na Marinha, pois não saberiam distinguir entre amigos e inimigos e, sem dúvida alguma, lançariam suas bombas sobre navios amigos" (LEMOS, 1960, p. 7). Em 1935, ficou definido que o Exército poderia enviar os seus aviões de reconhecimento até o limite cerca de 300 MN da costa, de

modo a manter o comandante de defesa da costa, informado sobre o avanço da armada inimiga.

Com o interesse comum da Marinha e do Exército pelo litoral, outro tema foi motivo de debate: a duplicação de esforços. A Marinha e o Exército vislumbraram a necessidade de possuir suas bases aéreas ao longo da costa. O tema chegou ao Congresso estadunidense e em 1931 o General Summerall declarou:

O desenvolvimento do avião tem dado margem a certas questões quanto aos papéis respectivos da aviação do Exército e da aviação da Marinha, na defesa da costa, e tem ocorrido uma lamentável duplicação com respeito à missão e ao material. Além da aviação que acompanha a esquadra propriamente dita, a Marinha mantém agora aviões com base em terra, inclusive aviões de combate do mesmo tipo que os mantidos pelo Exército. Esta duplicação provoca confusão com respeito às responsabilidades e impede uma partilha adequada das verbas disponíveis para o desenvolvimento equilibrado de nossos órgãos de defesa. A missão de defesa da Costa é uma missão do Exército e, salvo quanto aos aviões que possam ser necessários para fins de treinamento, a Marinha deve possuir somente o contingente de aviação exigido com relação à operação da esquadra de alto-mar. O emprego da aviação do Exército em apoio à ação da esquadra dentro da zona dos aviões com base em terra deve estar sujeito aos mesmos princípios de cooperação que orientam as outras operações do Exército e da Marinha (Apud LEMOS, 1960, p. 9).

O oficial do Exército estadunidense, Hugh Knerr, vocalizando as demandas pela constituição de uma Força Aérea única, como solução para a controvérsia e os inconvenientes gerados pela nova arma, completou:

Todos os acordos entre o Exército e a Marinha são vitalmente defeituosos pelo fato de não preverem algo melhor do que um acordo entre cavaleiros, onde o emprego combinado das forças do Exército e da Marinha se torne necessário, particularmente no que se relaciona com as suas armas aéreas. O espírito naval está preso ao quadro de sua força aérea apoiando o poder de seus canhões. O espírito do Exército está aferrado ao emprego de sua arma aérea em cooperação com a infantaria e a artilharia. Ambos os espíritos não alcançaram o quadro de uma força aérea combinada tirando proveito máximo daquela faixa de mar vital além da linha da costa. No interesse da defesa nacional é absolutamente essencial que se encontre uma fórmula que solucione este problema de uma maneira positiva e não o deixe à deriva como está. É óbvio que a unidade de comando solucionaria, mas isto, infelizmente, permanece contra a política nacional (Apud LEMOS, 1960, p. 10).

A Comissão Baker, em 1934, após ouvir mais de uma centena de especialista e analisar centenas de pareceres de técnicos civis e militares, sugeriu um arranjo no qual haveria a concentração da Aviação Naval e militar em um só Departamento, separando-as da aviação civil, com independência administrativa, porém com a criação de um Conselho de Aviação Federal, de caráter permanente (MAIA JUNIOR, 1953).

Contudo, após um amplo debate, os EUA iniciaram a Segunda Guerra Mundial com a sua Aviação Naval independente e orgânica da Marinha. Nesse Estado, a Força Aérea, como ramo independente e equiparado à Marinha e ao Exército, só viria a ser criada em 1947.

O debate ocorrido nos EUA é relevante para este estudo, tendo em vista a reverberação que essas ideias teriam na Marinha do Brasil, por meio da Missão Naval Americana, conforme atesta o Almirante Vidigal:

A Primeira Guerra Mundial vem confirmar o "status" de grande potência dos Estados Unidos e o prestígio de sua Marinha. Esta nova realidade não poderia passar despercebida no continente americano. O Brasil, já em 1914, contrata oficiais americanos para lecionarem na Escola Naval de Guerra, recém criada, mais tarde Escola de Guerra Naval, e, em dezembro de 1922, começa a funcionar a Missão Naval Americana, o que marca o início de um longo e, em nossa opinião, profícuo relacionamento entre as duas Marinhas, apesar de nosso fracasso em procurar, pouco a pouco, sair da tutela estabelecida e caminhar com os próprios pés (VIDIGAL, 1983, p. 105).

Quando a Alemanha criou o Ministério do Ar em 1933, duas visões se aglutinaram em campos opostos, a visão naval e a aérea. Para o Ministério do Ar alemão, a organização ideal consideraria a Força Aérea como o terceiro ramo da defesa nacional e a Aviação Naval e do Exército ficariam sob a sua direção. Contudo, o Estado-Maior Naval alemão sustentava que as unidades aéreas navais constituíam uma unidade tática da esquadra e, portanto, o seu treinamento e emprego deveriam ser subordinados ao Estado-Maior Naval e ao Comandante-em-Chefe da Esquadra.

Os anos seguintes exigiram inúmeras conferências nas quais o tema era discutido, as divergências e atritos continuaram a minar o espírito de cooperação entre as armas até que, ao início de 1939, a Marinha e a Força Aérea assinaram uma declaração conjunta que definia em linhas gerais, que todas as unidades aéreas navais ficariam sob o controle da Força Aérea, sob o comando de um general dessa força, contudo, subordinado, em tempo de guerra, ao Comandante-em-Chefe da Armada. Nessa mesma declaração ficou também definido que "a participação tática de unidades aéreas em encontro navais (combate entre navios) teria lugar somente quando houvesse prévio pedido da Armada, ou quando existisse acordo anterior nesse sentido." (MAIA JUNIOR, 1953, p. 10).

Esquema não muito diferente adotou a Itália. "Em 1929, foi criado o Ministério do Ar, subordinado ao Supremo Comando da Defesa, do qual faziam parte, também, os Ministérios

da Marinha e da Guerra. Nessa ocasião, perdeu a Marinha a sua Aviação Naval." (MAIA JUNIOR, 1953, p. 23).

Assim, com essa organização, sem a Aviação Naval, a Marinha alemã e italiana, iniciaram a Segunda Guerra Mundial. O Almirante Vidigal, acerca da influência dos países do Eixo na estruturação a aviação no Brasil, assim atesta: "O Brasil, fortemente influenciado pelo exemplo dos países totalitários (Alemanha e Itália), além de razões da política interna, cria, em janeiro de 1941, a Força Aérea Nacional, mais tarde Força Aérea Brasileira (FAB), extinguindo para tanto a aviação naval e a aviação militar." (VIDIGAL, 1985, p. 83).

Na Inglaterra, o Ministério do Ar foi criado em 1918, reunindo todas as atividades civis e militares da aviação. Entretanto, com a ampliação do emprego do avião em operações navais, o Almirantado britânico, que inicialmente fora favorável à criação daquele ministério, conseguiu que, em 1921, que fosse alterada a organização do Ministério do Ar, de modo a permitir que parte do pessoal técnico de Aviação Naval fosse oriunda da Marinha.

Em 1923, os resultados dos estudos da Comissão Especial presidida por Lord Balfour, definiram que 70% dos pilotos e 100% dos observadores seriam oriundos da Marinha, entretanto, a questão da dualidade de comando ainda não havia sido resolvida e representava um problema para o Almirantado. Aponta Maia Junior:

O Ministério do Ar e a Marinha viviam em atritos constantes, em deploráveis divergências que muito prejudicavam o clima de harmonia tão necessário às duas instituições. Os motivos que determinavam esses desentendimentos eram a deficiência do material, a insuficiência de treinamento do pessoal e o mal estar criado a bordo das unidades britânicas pelo pessoal embarcado (MAIA JUNIOR, 1953, p. 20).

Em 1936, uma nova Comissão foi estabelecida para estudar o tema. Em 1937, a decisão final do governo Inglês "foi entregar ao Almirantado a completa direção de toda a Força Aérea embarcada que não mais pertenceria ao Ministério do Ar" (MAIA JUNIOR, 1953, p. 21).

A Inglaterra, apesar não ter influenciado diretamente a estruturação da aviação brasileira, merece destaque, em virtude de sua experiência pioneira na criação de uma Força Aérea independente e posterior restabelecimento da Aviação Naval. As decisões estratégicas tomadas por um ator de peso no sistema internacional, como a Inglaterra daquela tempo, seguramente, provocaram reflexões nos demais atores. Independente da pertinência de se recorrer aos ensinamentos colhidos, a partir de atores inseridos em contextos estratégicos

complemente distintos, o fato é que em diversas ocasiões os envolvidos nas discussões acerca da estruturação da aviação militar no Brasil, recorreram ao exemplo inglês como fonte de dados que ajudassem a legitimar os seus argumentos.

No caso da França, a criação do Ministério do Ar em 1928, não extinguiu a Aviação Naval, que se manteve como parte orgânica da Armada. Em função da Missão Militar francesa em estreita cooperação com o Exército Brasileiro, a França cumpriu um papel importante na estruturação da Aviação Militar brasileira, "o desenvolvimento da aviação no EB sofreu um atraso em relação à Marinha. Somente se pôde corrigir tal contratempo após o término da Primeira Guerra Mundial, sob a orientação da Missão Militar Francesa" (Daróz, 2017, p. 53).

Na Argentina, houve várias tentativas de se criar um órgão que unificasse os serviços de aviação civil, naval e militar. A principal delas foi o projeto apresentado ao Congresso em 1936 pelo Deputado Daniel Videla,. Nesse país, a decisão final de criação do Ministério da Aeronáutica, não ocorreu em detrimento da Aviação Naval, que permaneceu como orgânica da Marinha. (MAIA JUNIOR, 1953). O Brasil, historicamente, adotou as suas ações estratégicas com base nos movimento estratégicos argentinos, seu principal rival regional, daí decorre a importância das decisões argentinas para esta pesquisa.

Após a descrição de como os principais Estados, com algum tipo de capacidade de influenciar o caso brasileiro, trataram a questão da organização e doutrina de emprego do avião pelas suas respectivas Forças Armadas, é hora de descrever e analisar como o Brasil tratou a questão, desde o surgimento da aviação militar no país, até a criação do Ministério da Aeronáutica. Esse será o propósito da próxima seção.

2.4 A aviação militar no Brasil e a criação do Ministério da Aeronáutica

O surgimento da Aviação no Brasil se confunde com a organização da Aviação Naval brasileira. O pioneirismo da Marinha nesse ramo de atividade, pode ser expresso por meio de vários marcos. Apesar do exemplo britânico, que instituiu o monopólio dos meios aéreos militares a sua Força Aérea, a maioria das potências militares mundiais manteve independentes, no pós-Primeira Guerra Mundial, os serviços aéreos de seus respectivos Exércitos e Marinhas. O Brasil seguiu esse caminho e coube à Marinha o papel de se antecipar e estruturar a sua Aviação Naval (DARÓZ, 2017).

Ressalte-se que, em 1911, cinco anos após o primeiro voo de Santos Dumont e, portanto, cinco anos antes da criação da Escola de Aviação Naval, foi fundado o Aeroclube Brasileiro, tendo como Presidente Honorário o próprio Alberto Santos Dumont e primeiro Presidente efetivo o Almirante José Carlos de Carvalho. Naquele mesmo ano, o Tenente de Marinha Henrique Moller recebia o seu brevet na França, tornando-se, assim, o primeiro militar brasileiro com tal qualificação. Estes dois fatos, por si só, mostram a visão que a Marinha já possuía, àquela época, das potencialidades do emprego de aeronaves no campo militar (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1996, p. 10).

Em 1916, o Ministério da Marinha iniciou as negociações que culminariam na aquisição dos primeiros aviões militares brasileiros. Foram adquiridos 3 aerobotes Curtiss F Modelo 1914. Esses aerobotes chegaram ao Rio de Janeiro de navio, em 23 de junho desse mesmo ano, tendo o primeiro voo ocorrido em 8 de agosto de 1916, tripulado por um piloto-mecânico, representante do fabricante, e pelo Primeiro-Tenente da Marinha Antonio Augusto Schorcht⁸ (MARINHA DO BRASIL, 2016).

A aquisição desses equipamentos permitiu o estabelecimento da primeira instituição de ensino de pilotagem a funcionar de modo contínuo no País⁹, a Escola de Aviação Naval, fundada em 23 de agosto de 1916 e localizada na Ilha das Enxadas¹⁰. O Decreto nº 12.364, assinado em 17 de janeiro de 1917, que aprovou o regulamento da Escola de Aviação Naval, previa que:

Art. 1º A Escola de Aviação Naval, subordinada ao chefe do Estado-Maior, tem por fim preparar aviadores para o desempenho dos seguintes serviços, compatíveis com a natureza dos aparelhos:

- a) defesa de portos, vigilância do litoral e outros serviços que forem de carácter urgente;
- b) reconhecimento estratégico;
- c) caça aos aparelhos inimigos;
- e) operações ofensivas em pontos fortificados, vias de comunicações, depósitos, etc.;
- f) observação de tiro de artilharia;
- g) conservação e reparo do material de aviação.

A Aviação Naval continuou em franca expansão nos anos subsequentes. Em 1923, foi criada a Diretoria de Aeronáutica. Nesse mesmo ano, foi iniciada a construção do novo Centro e Escola de Aviação, na Ponta do Galeão, na Ilha do Governador-RJ. Em 1925, as instalações da Ponta do Galeão foram inauguradas e encontravam-se em construção os

⁸ Primeiro militar brasileiro a desempenhar as funções de instrutor de voo.

⁹ A Escola Brasileira de Aviação foi criada no Campos dos Afonsos, em 1914, por uma parceria entre a os Ministérios da Marinha, da Guerra e a firma Gino, Buccelli & Cia, funcionou por apenas quatro meses, em virtude de dificuldades financeiras e materiais. Nenhum piloto foi brevetado. nessa escola. (MARINHA DO BRASIL, 2016, p. 22)

¹⁰ Ilha das Enxadas é localizada na Baía de Guanabara-RJ, onde hoje funciona o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW).

Centros de Aviação Naval de Santos e Santa Catarina. Em 1932 foram criadas ainda as Bases aeronavais de Ladário e Rio Grande do Sul, dando mostras do vigor da atividade na Marinha, "em 1941 a Aviação Naval era uma realidade, com seus aviões e com uma infraestrutura bem balanceada, que incluía até uma fábrica de aviões, tudo providenciado e conseguido, com grande sacrifício, pela Marinha" (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1964, p. 5).

Entretanto, uma série de acontecimentos sustariam, abruptamente, esse processo contínuo de desenvolvimento da Aviação Naval brasileira, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, e conseqüente, segundo o arranjo organizacional definido, extinção da Aviação Naval.

Além dos fatores externos, a questão tecnológica, com a invenção do avião, a elaboração das teoria do poder aéreo e o exemplo dos Estados mais avançados em relação ao tema, outros dois fatores, puramente domésticos, contribuíram para a criação do Ministério da Aeronáutica. Esses dois fatores podem ser, de maneira esquemática, divididos em dois grupos distintos: fatores de natureza social e de natureza política.

Os fatores de natureza social dizem respeito à criação gradual de um espírito de corpo e a constituição de um *ethos* militar comum aos aviadores da Marinha e do Exército, que sobrepujavam os seus vínculos com as suas respectivas forças.

Na década de 1930, a atividade do Correio Aéreo e Naval, que exigia de seus aviadores longas jornadas de voo, seguia as mesmas normas e procedimentos previstas aos demais militares. No Exército, por exemplo, exigia-se do piloto o uso de botas inteiriças, como as da cavalaria, inadequadas à atividade aérea, além da apresentação à autoridade mais antiga no ponto de destino da viagem, com o uniforme completo (boné, túnica, talabarte, botas etc). O resultado disso foi, em virtude da inadequação das normas à atividade aérea, as apresentações passaram a ser sistematicamente burladas (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Por outro lado, àquela época, os acidentes aéreos eram comuns, o que pode explicar a tentativa dos pilotos de estabelecer um ambiente menos tenso em terra. Conforme explica a publicação oficial da Aeronáutica:

Os momentos em terra eram intencionalmente descontraídos, verdadeiros mecanismos de defesa para aliviar as grandes tensões acumuladas em voo. Esse tipo de comportamento nem sempre se enquadrava nos exigidos pelos rígidos padrões militares [...] Por exemplo, diante das precárias condições de

apoio em muitas localidades interioranas, o coronel, o capitão, o tenente e o sargento alojavam-se por vezes no mesmo quarto, o que configurava inobservância de princípios hierárquicos. Mas, por outro lado, isto mantinha a coesão e o equilíbrio dos responsáveis pela missão, que devia ser cumprida a qualquer custo.

Ora, situações, como as acima descritas, eram de difícil aceitação para a maioria dos não-aviadores e por eles julgadas como atitudes não muito militares (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 36).

Atos institucionais da Marinha e do Exército, contribuíram, também, para a destacar os aviadores como um grupo à parte de seus pares, em suas respectivas instituições. Em 3 de outubro de 1931, o Governo Provisório criou, por decreto, o Corpo de Aviação da Marinha. Tratou-se de um erro, nas palavras do Vice-Almirante Fernando Almeida da Silva, em conferência proferida na cerimônia de abertura dos cursos da Escola de Guerra Naval em 1958.

Isso foi um erro, pois os aviadores da Marinha passaram a constituir um grupo à parte, cujos componentes, em geral, se consideravam muito mais como aviadores do que como oficiais da Marinha, vivendo afastados dos navios e usando até uniformes diferentes, o que veio a anular um dos principais fatores de eficiência de sua formação - o tirocínio marinho, adquirido e apurado no pleno exercício das lides navais. Tal erro não deverá ser repetido" (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p.5)

Ainda em 1931, foi criando também no Exército, o Corpo de Aviação. Os cadetes que escolhiam essa arma, eram enviados à Escola de Aviação Militar, localizada no Campos dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde permaneciam afastados, sem contato com as atividades, hábitos e rotina dos quartéis. Fazendo referência à Escola de Aviação dos Afonsos, assim assinala Forjaz:

Ali desenvolviam um *ethos* militar diferente, baseado no individualismo e 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 (FORJAZ, 2005, p. 282).

Ao analisar o caso da Aviação Naval brasileira, é possível perceber que se deu algo bastante similar ao ocorrido no Exército Brasileiro, em relação aos aviadores militares. Segundo Lynch, "as atitudes, os hábitos e privilégios de seus aviadores - nem sempre de acordo com as tradições costumes da Marinha - tinham provocado um certo antagonismo e desconforto dentro da própria Marinha" (LYNCH, 2003, p. 50). Assim, na visão desse autor, a conduta e os valores cultivados pelos aviadores navais, eram de tal modo distintos dos

demais marinheiros, a ponto de diminuir o ímpeto interno de parte da Marinha, em relação à extinção da Aviação Naval.

O ambiente de incompreensões mútuas contribuiu para se estimular, no meio da comunidade de aviadores, o desejo de se criar uma instituição que pudesse oferecer o papel de centralidade e protagonismo, de acordo com a autoimagem dos pilotos militares, onde a criação de um *ethos*, naturalmente diferente, imposto pelo exigente e distinto ambiente de operação, não fosse associado à indisciplina ou a falta de apego às normas, mas à manifestações naturais das características desejáveis aos aviadores das Forças Armadas.

Por outro lado, não raro o novo gera reações antagônicas, que visam a manutenção do *status quo*, estimulado pelo natural conservadorismo, característicos, e até certo ponto desejável, das instituições militares.

Nesse contexto, surgiu o movimento em prol do novo Ministério, que só com muito vigor superaria as forças contrárias a sua criação. Assim, estabeleceu-se uma nociva dicotomia, que só se acentuou com o passar do tempo, na qual, independente dos fatos e argumentos apresentados, os movimentos dos aviadores eram associados à indisciplina e à falta de obediência às normas, e dos opositores à criação do novo Ministério, associados ao apego ao passado e ao conservadorismo¹¹. Huntington, sobre o tema, afirma que:

Pode ser que a obediência rígida e inflexível sufoque novas ideias e se torne escrava de uma rotina esterilizante. Não é pouco frequente que um alto comando tenha seu pensamento petrificado no passado e utilize o controle da hierarquia militar para abafar novos e incômodos desenvolvimentos em matéria de tática e de tecnologia (HUNTINGTON, 2016, p. 98).

Desse modo, e sob a influência da criação do Ministério do Ar na Inglaterra, em 1918, na Itália, 1923, e na França, em 1928, ganhou corpo no Brasil, nesse mesmo ano, a campanha pela criação do Ministério do Ar.

O artigo publicado no *O Jornal*, intitulado *Uma premente necessidade: o Ministério do Ar*, de autoria do Major Lysias Rodrigues, em 07 de outubro de 1928, representou a primeira manifestação pública em favor da criação do Ministério do Ar brasileiro (RODRIGUES, 1928).

¹¹ Essa dinâmica não se estabeleceu só no Brasil, talvez seja sintomático que os principais teóricos do poder aéreo tenham sido, em algum momento da carreira, presos ou levados à corte marcial, tais como Douhet e Mitchell.

Nesse artigo, o autor destaca que "A criação do Ministério do Ar se impõe, entre nós, como o único meio de conjugar esforços, dar uma diretiva única, capaz de nos dar a colocação, há muito tempo perdida, de primeira potência aeronáutica da América do Sul" (RODRIGUES, 1928, p. 4). O autor destaca ainda, no mesmo artigo, as vantagens da aviação sobre as vias férreas e rodovias, diante das dificuldades de integração nacional, decorrentes dos obstáculos naturais impostos pela geografia do país.

Por fim, o autor esboça as linhas gerais de um argumento, que mais tarde será recorrente nas discussões doutrinárias e organizacionais entre o Ministério da Aeronáutica e o Ministério da Marinha, acerca da aviação embarcada, ao declarar, em defesa do novo Ministério, que:

E essa organização ideal pode ser feita, sem aumento de despesas. As verbas que são hoje em dia empregadas na aviação miliar, naval e civil, passaram imediatamente a ser debitada, a favor do Ministério do Ar, que conhecendo o conjunto das necessidades geraes, melhor distribuirá as verbas, tornando mais harmônico o desenvolvimento de todos os órgãos de que se compõe, colhendo portanto, resultados melhores dos que a que se pôde obter em uma ação dispersa (RODRIGUES, 1928, p. 4).

Naquele mesmo ano, o autor publicou outros dois artigos sobre o mesmo assunto. No segundo deles, em 25 de novembro, Lysias apresentou uma primeira proposta de organização binária, em que o Ministro do Ar coordenaria as atividades de duas diretorias, a Aeronáutica Militar, contemplando os meios aéreos do Exército, Marinha e Polícias Militares, e a Aeronáutica Civil, contemplando o Serviço Aeronáutico do Ministério da Aviação e Obras Públicas e os segmentos tecnológicos e industriais (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Em 29 de dezembro de 1930, a Missão Militar Francesa, em serviço no Brasil mediante contrato com o Exército, enviou ao Diretor da Aviação Militar quatro anteprojetos de decretos, com uma proposta de organização nacional da aviação brasileira. Em linhas gerais a proposta francesa recomendava que "a fim de assegurar a coordenação de todos os esforços na phase actual de constituição da Aviação, o Ministério da Guerra fica encarregado de todas as questões concernentes aos diversos problemas aéreos (Exército, Marinha, Transportes Aéreos, Indústria)" (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 40).

O referido texto previa ainda que a Aviação Nacional compreenderia a Aviação Comercial e Aviação Militar, sendo esta composta pela Aviação do Exército e Aviação Naval.

A organização da aviação brasileira, proposta pela missão francesa recomendava a criação do Departamento Nacional do Ar, cujo Diretor seria um Oficial General do Exército, conforme explicado melhor abaixo.

Art. 7 - O Diretor Geral do Ar exercerá as funções seguintes:

- direção superior de todas as formações de aviação de guerra (Exército e Marinha) e dos Serviços de Aviação Commercial e Meteorológica;
- reabastecimento em material, na paz e na guerra;
- preparação technica;
- estudo do emprego das forças aéreas no plano geral das operações das forças de terra e mar, cujas conclusões são destinadas aos chefes de Estados Maiores do Exército e da Marinha.

Art. 8 - O Ministério da Marinha dispõe de uma Inspeção de Aviação competente para todas as questões de ordem tactica e technica relativas ao material aéreo de alto mar. Esta inspeção será constituída pela Direcção Geral da Aeronáutica Naval creada pelo Decreto nº 16.606, de 17 de setembro de 1924, reorganizada de acordo com as prescrições da presente lei.

Art. 9 - Os aviões embarcados a bordo dos navios de Guerra serão utilizados pelo pessoal da Marinha, cuja formação aérea será objecto de disposições particulares (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 41).

A proposta francesa, apesar de não recomendar a criação de um Ministério autônomo, apontou a necessidade de centralização da política e estratégia aérea, em um único órgão subordinada ao Exército, com a flexibilização prevista no Art. 9.

Assim, o esquema francês causou dupla frustração, sentimento que preponderou nos defensores do Ministério Autônomo e também nos Aviadores Navais, por incorporá-los a uma Aviação Nacional, vinculada à estrutura do Ministério da Guerra (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Em outubro de 1931, uma portaria do Ministério da Viação e Obras Públicas, fixara o prazo de dois anos para que todas as aeronaves nacionais fossem tripuladas por aeronautas brasileiros. A respeito das iniciativas do ano de 1931 - a portaria ministerial, a criação do corpo de Aviação Naval e a criação, em 1927, da Aviação Militar, quinta arma no Exército - assim trata a publicação oficial Força Aérea: "os maiores atrativos de ascensão profissional, acenados pelos quadros recém-criados, trouxeram um número crescente de candidatos à carreira de aviador, tanto no Exército como na Marinha, com benéficos efeitos para a aviação comercial, já que muitos foram os pilotos militares que nela também passaram a prestar serviços" (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 23).

Ainda de acordo com a mesma publicação "até o final dos anos 20 eram bem poucas as opções pela aviação. A turma de 1927, sexta e última brevetada no Exército antes da criação da Quinta Arma, foi de apenas cinco alunos [...] a partir dos anos 30, essa situação evoluiu, e as turmas que se candidatavam ao brevê de aviador tornaram-se bem maiores." (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 24), atestando que os estímulos à criação de uma massa crítica voltada para a atividade aérea, estava gerando resultados, ainda que parte de tais estímulos não tenham sido guiados pelos mais genuínos valores e princípios militares.

Traduzindo em números as informações apontadas, a fim de mensurar os resultados da política implementada, a Marinha e o Exército formaram juntos em 1932, cerca de 1 ano após a implementação dos incentivos governamentais, um total de 64 oficiais aviadores, sendo 46 aviadores militares e 18 aviadores navais (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Com a comunidade de aviadores das Forças Armadas em franca expansão, o ano de 1935 observou um aumento das manifestações em favor do Ministério do Ar. Nesse ano, nova campanha foi iniciada, a partir dos debates suscitados pelo grupo de aviadores da Marinha e do Exército, que, no segundo semestre de 1934, estagiaram por três meses em estabelecimentos do Ministério do Ar italiano.

Dentre essas manifestações, merece destaque o texto publicado no *O Jornal*, em 17 de fevereiro, de autoria do Capitão Aurélio de Lyra Tavares, cuja ideia básica girava em torno da necessidade de criação de um único órgão central que articulasse, em proveito da aviação nacional, todos os elementos disponíveis e apontava como exemplo de sucesso a estrutura adotada pela Itália, defendendo que "o surto de progresso da indústria de aviões e da eficiência da quinta arma dos fascistas é devido, sem dúvida, à ação coordenada e conjunta das várias repartições civis e militares que dirigem a navegação aérea italiana" (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 43). Apesar de não apresentar nenhuma ideia nova, o texto teve o mérito de suscitar o debate, conforme atesta a publicação oficial da Aeronáutica:

Este artigo extravasou dos limites governamentais para atingir o grande público e, praticamente, abriu o ciclo de discussões do tema a nível de sociedade brasileira nos idos de 1935, ano a partir do qual a campanha pelo Ministério do Ar ganharia força e densidade para desembocar na realidade de 1941 (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 44).

Nesse mesmo ano, releva mencionar, também, a conferência sobre o tema, realizada no Clube Militar, em 20 de fevereiro do 1935, pelo capitão aviador Antônio Alves Cabral, cujo título era *Política Aérea Brasileira*, na qual a ideia central girava em torno da necessidade premente de criação do Ministério do Ar. Entretanto, ainda mais relevante do que o conteúdo da conferência, foi a audiência presente¹², conforme assevera Falconi:

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.

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 aviação (FALCONI, 2009, p. 30).

O movimento ganhou ainda mais corpo quando, em abril de 1935, foi lançada uma nova campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica, liderada pelos Tenentes-Coronéis Ivo Borges e Armando de Souza Mello Arariboia; pelos Capitães de Corveta Amarílio Vieira Cortez, Luiz Leal Netto dos Reys e Alvaro Araújo; e Capitão Antonio Alves Cabral (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

A campanha foi norteada por alguns princípios: a criação do Ministério da Aeronáutica independente e equiparado aos demais Ministérios militares, absorvendo todo os órgãos e pessoal de aviação, civis e militares; a criação da Força Aérea Nacional independente, subordinada ao Estado-Maior da Aeronáutica, com unidades de cooperação com a Marinha e com o Exército, subordinados ao Estado-Maior da Armada e ao Estado-Maior do Exército, respectivamente, quanto ao seu emprego.

Assim, prosseguia o projeto de criação do novo órgão, com cada vez mais adesão de civis e militares à nova ideia, "com persistência e tenacidade os aviadores brasileiros dinamizaram uma ideia e a puseram em marcha durante a década de trinta. A Guerra Civil Espanhola e os primeiros movimentos da Segunda Guerra Mundial, evidenciando a consolidação do Poder Aéreo na estratégia militar, foram os impulsos finais na concretização do Ministério da Aeronáutica." (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 55).

¹² Para acesso à relação dos presentes, consultar Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, 1991, VOL. 3 p. 45.

Em 1937, a Revista Asas publicou o artigo intitulado Organização Aérea, sua Evolução, o Ministério do Ar. Política Aérea, de autoria do Contra-Almirante Virginius Brito de Lamare. Nesse artigo o autor realizou uma apreciação sob a organização aeronáutica dos EUA, Japão, Alemanha, Rússia, Itália, França e Inglaterra, de onde extraiu subsídios que apontavam, segundo o autor, a necessidade de criação do Ministério do Ar. Em dado momento o Almirante declara que:

Mas estamos convencidos de que é verdade a existência de três forças distintas - a do mar, a da terra e a do ar; verdade essa da qual muito oficial de Marinha não se quer convencer, por confundir a sua aviação embarcada, parte integrante da sua Marinha, com a Força Aérea ou a Armada do Ar [...] Positivamente, não. E não sendo assim, alguém tem que cuidar disso; e esse alguém deve ser um órgão competente em assuntos de aeronáutica, como é o Ministério da Marinha em assuntos navais, e o Ministério da Guerra nos assuntos militares (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 56).

Em abril de 1939, a Marinha se posicionou sobre o tema, por meio do Parecer nº 29 do EMA, que tratava a Respeito da Criação do Ministério do Ar no Brasil. Nesse documento, o EMA destacou que a situação estratégica de uma nação depende não só da sua posição e constituição geográfica, mas também, dentre outros fatores, dos Estados vizinhos e prováveis inimigos, salientando que cada Estado possui uma conjuntura única.

Nesse contexto, o documento ressaltou a dimensão continental do país e as dificuldades de comunicações e integração entre as regiões norte e sul, só permitida pelo mar, por onde também se desenvolve quase a totalidade do comércio exterior, daí decorreria a importância capital do mar para o Brasil, na paz ou na guerra.

Assim, caberia à Marinha, segundo o EMA, a responsabilidade de possuir o domínio do mar, de modo a controlar as linhas de comunicações marítimas, vitais para a sobrevivência do país. Ainda segundo a parte II do documento, só se obtém o domínio das comunicações marítimas com uma esquadra adequada e eficiente, provida de todos os elementos necessários para a ação, dentre esses elementos a força naval deve possuir a aviação. Assim, assinalou o documento acerca da desnecessidade do País possuir navio-aeródromo, devendo a aviação naval operar a partir de bases terrestres:

Este plano geral de operações da Marinha, indica que não carecemos de navios aeródromos. Isto não significa porém, que a Esquadra não precise dos mesmos auxílios de força aérea que os outros países possuem. A Inglaterra, os Estados Unidos, a França, etc., tendo em vista suas prováveis operações de caráter mais ofensivo, necessitam conduzir suas forças aéreas navais, para locais afastados de seu próprio país. A estratégia desses países é bem

diferente daquela que se apresenta para o Brasil, mesmo tendo em vista o nosso mais provável inimigo (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1939, p. 5).

O parecer ressaltou ainda, que existia o Ministério do Ar em países como a Inglaterra, a França, a Itália e a Alemanha, e que não existia um Ministério do Ar na Argentina, no Chile, nos EUA e no Japão; em todos os Estados onde há Ministério do Ar, a organização original já teria sofrido várias alterações, de modo a aumentar a autonomia, a fim de conferir maior eficiência à força aérea da Marinha; e a inexistência do Ministério do Ar na Argentina, nos EUA e no Japão, não teria em absoluto impedido o crescimento e o progresso técnico da atividade aérea nesses países.

Por fim, o parecer do EMA conclui que a criação do Ministério do Ar só desvantagens traria para o desenvolvimentos da aviação civil e militar, e que, caso criado, "a eficiência da Marinha exige a completa independência administrativa de suas próprias forças aéreas (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1939, p. 32).

Os argumentos apresentados no parecer do EMA não foram suficientes para impedir a criação do novo Ministério, tampouco a extinção da Aviação Naval. A Marinha se viu sozinha, na prática, como a única força política relevante e atuante, contrária à criação do Ministério da Aeronáutica, apesar da posição oficial do Estado-Maior do Exército coincidente com a da Marinha.

O início da conflagração europeia, em 1939, representou o ingrediente que faltava para a concretização da ideia. Esse fato não se deveu à confirmação das ideias defendidas pelos teóricos do poder aéreo, ao contrário, como veremos no próximo capítulo, duas das grandes novidades da Segunda Guerra Mundial, com efeitos práticos para o desfecho do conflito, foram a *blitzkrieg* alemã e o ascensão do navio-aeródromo como espinha dorsal das esquadras, ambos contemplando o emprego tático do avião, modo completamente distinto daquele visualizado por Douhet.

A Segunda Guerra Mundial repercutiu na política doméstica brasileira, tendo em vista o receio do Exército de que a posição estratégica do nordeste conferisse à Marinha o protagonismo, por ocasião das operações aeronavais necessárias ao esforço de guerra. Aponta Falconi que:

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* [...] A campanha teve ótimos resultados para o Exército, culminando em seu desejo de desmembrar da Marinha a sua

aviação pela criação do MAER¹³, 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, preste 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 (FALCONI, 2009, p. 13).

No mais alto nível político nacional, a conjuntura reinante em 1941 favoreceu a criação do Ministério da Aeronáutica com o arranjo no qual a aviação da Marinha e do Exército seriam extintas. O país vivia a ditadura de Getúlio Vargas, regime no qual as relações civis militares e a consequente disputa pelo estabelecimento do poder relativo entre esses dois grupos, constituíam questões vitais para a governabilidade do Estado. Ampliando essa ideia, assim aponta Huntington: "em um regime totalitário, por outro lado, o poder dos militares só pode ser reduzido por fragmentação em unidades competitivas, por implantação de exércitos partidários e de forças armadas especiais e por infiltração na hierarquia militar de cadeias independentes de comando" (HUNTINGTON, 2016, p. 105).

Guardadas as devidas proporções, o depoimento do General Góes Monteiro¹⁴ abaixo, acerca do interesse de Vargas na criação do Ministério da Aeronáutica, demonstra que as afirmações de Huntington acima guardam alguma aderência ao caso concreto em questão:

Logo depois do meu regresso ao Brasil, foi criado o Ministério da Aeronáutica, tendo sido nomeado primeiro titular o Sr. Salgado Filho. Aproveitaram-se da minha ausência para acelerar esse empreendimento, pois meu parecer a respeito era restritivo, era para a organização gradual e não "ex-abrupto", como fora feita. Mas, entre os complexos do Presidente Getúlio, o da espada era invencível, e, embora procurasse ele escondê-lo, empregava todos os meios para manter enfraquecidas ou dividida as Forças Armadas, agindo em relação a elas como se fossem um corpo político ou partido. Tive longas discussões com ele a esse respeito, sem conseguir, contudo, dissuadi-lo, pois se aferrava sempre à negativa. Mas, de fato, o que pretendia, separando a Aeronáutica do Exército e da Marinha, era enfraquecer as Forças Armadas - mal que lhe haveria de custar caro... (COUTINHO, 1955, p. 372).

Assim, o movimento que advogava pela criação do Ministério do Ar há anos, viu seu objetivo ser alcançado quando, em 20 de janeiro de 1941, o então Presidente da República Getúlio Vargas assinou o Decreto-Lei nº 2961, que criou o Ministério da Aeronáutica, no qual

¹³ Ministério da Aeronáutica

¹⁴ O General Góes Monteiro foi o chefe militar do movimento revolucionário, por meio do qual ascendeu ao poder Getúlio Vargas, em 1930. E por ocasião da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, era o Chefe do Estado-Maior do Exército.

previa, em seu Art. 13, que "Ficam extintos, a contar da publicação do presente decreto-lei, a Arma da Aeronáutica do Exército, o Corpo de Aviação da Marinha e o Conselho Nacional de Aeronáutica" (BRASIL, 1941, p. 2).

O Decreto-Lei de criação do Ministério da Aeronáutica tratou também da questão material e pessoal do novo Ministério. O seu Art. 8º previa que "Todo pessoal militar da arma de aeronáutica do Exército e do Corpo da Aviação Naval [...] passa a constituir, a contar da publicação do presente decreto-lei, uma corporação única subordinada ao Ministério da Aeronáutica" (BRASIL, 1941, p. 1), bem como o Art. 16 definia ainda que: "O patrimônio do Ministério da Aeronáutica será, inicialmente, formado pelos bens moveis e imóveis pertencentes à Aeronáutica do Exército, à Aviação Naval ao Departamento de Aeronáutica Civil." (BRASIL, 1941, p. 2).

Estava extinta a Aviação Naval.

Segundo Vidigal, o sucesso espetacular da Força Aérea alemã no início da guerra parecia demonstrar o acerto da decisão, entretanto, o desenrolar dos acontecimentos exporia as deficiências das Forças Armadas daqueles Estados, mormente em relação à cooperação entre as armas. (VIDIGAL, 1983). Ainda segundo o mesmo autor, "a criação do Ministério da Aeronáutica iria gerar, no futuro, sérias desavenças entre a Marinha e a Força Aérea, que culminariam, em 1957¹⁵, com a aquisição do nosso primeiro navio aeródromo" (VIDIGAL, 1983, p. 119).

2.5 Conclusões parciais

A invenção do avião e seu emprego em combate trouxe uma nova dimensão para guerra, capaz de perturbar a até então pacificada divisão de tarefas entre as Marinha e os Exércitos, bem como provocar debates acalorados sobre a maneira mais eficiente de usar a nova arma.

Sobre esse tema, dois grupos se destacaram e se aglutinaram em campos opostos. O primeiro grupo era formado pelos entusiastas mais otimistas em relação ao impacto revolucionário que o invento teria na guerra, com potencial de tornar obsoletos os Exércitos e as Marinhas. No campo oposto, ofereciam resistência às novas ideias, na mesma proporção do entusiasmo do primeiro grupo, os conservadores, que enxergavam o avião como um novo

¹⁵ Na verdade, conforme já dito anteriormente, a aquisição do navio se deu em 1956.

instrumento de guerra a ser inserido dentro da lógica reinante de combate, utilizado como mera extensão do sensores e dos armamentos das forças navais e terrestres.

As ideias dos principais teóricos do grupo de entusiastas da aviação tiveram uma boa recepção dentre as lideranças políticas das principais potências do período entreguerra. Um dos mais atraentes aspectos que a nova arma representava, era a promessa de uma guerra mais rápida e "limpa", fatores que ganharam muita importância em função do trauma deixado pela Primeira Guerra Mundial, com as suas frentes com altos índices de mortandade.

A tarefa dos teóricos do poder aéreo, bem como a dos indivíduos responsáveis por materializar essa ideias nas Forças Armadas não seria fácil. O conservadorismo característicos da instituição castrense, apegado às armas e métodos cuja eficiência tenham sido provados em combate, os tornavam resistentes às grandes inovações, a tendência natural desses indivíduos era a de encaixar as novidades dentro do sistema vigente, o que, segundo os teóricos do poder aéreo, subutilizava a nova arma.

Desse fato decorre o movimento de emancipação dos militares envolvidos nas atividades aéreas, fenômenos que ocorreu em praticamente todos os países, em diferentes graus, que possuíam a capacidade de operar aeronaves militares.

Dessa maneira, é compreensível o vigor com que os apologistas do poder aéreo perseguiram os seus objetivos em seus respectivos países, no Brasil não foi diferente. Somente com muita energia, um novo ramo das Forças Armadas, ainda não testado em combate, emergiria entre dois ramos da atividade humana, tão antigos quanto a história, com a promessa de torná-los coadjuvantes na guerra.

Diante disso ficaria claro que apresentar apenas bons argumentos não seria suficiente para acomodar a nova Força, em meio ao sistema vigente. Nesta pesquisa, a dificuldade de entendimento entre os estrategistas da Marinha e do poder aéreo foi demonstrada pela breve síntese do trabalho dos dois principais pensadores de cada ramo no período entreguerras, Mahan e Douhet, por meio do que foi possível perceber que ambos partiam de premissas diferentes, em relação a centralidade de suas respectivas atividades para o resultado final da guerra.

Nessa mesma lógica, a utilização do avião como arma, tendo em vista a sua capacidade de atuar no ambiente terrestre e marítimo, deu origem a uma tensão, até então

praticamente inexistente, que foi a necessidade de cooperação entre ramos distintos das Forças Armadas.

Na guerra, talvez a mais crítica das atividades humanas, somente em situações muito excepcionais, algum chefe militar aceitaria drenar parte de seu poder combatente, e correr o risco de ser responsabilizado pelo insucesso de seu país na guerra, em favor do cumprimento da missão de outro ramo das Forças Armadas, o que torna a cooperação entre as Forças algo altamente precário. Em caso de emprego real, a natureza humana indica que os representantes de cada instituição, zelarão, energicamente, pelo cumprimento de suas missões.

Conforme demonstrado neste capítulo, existem similaridades na trajetória de afirmação do poder aéreo, dentre as principais potências militares. No Brasil, as linhas gerais também foram semelhantes. Foi possível observar pessoas se aglutinando nesse ramo de atividade, selecionadas, principalmente, pelo ambiente peculiar de operações, bastante distinto dos outros demais ramos de atividade militar. Isso permitiu a criação de um *ethos* específico dos aviadores, que estabeleceram um espírito de corpo, que sobrepujava seus laços com as suas respectivas forças.

É possível apontar também, a construção dos argumentos que forneciam a base teórica para o nascimento da nova instituição militar. Aproveitando as peculiaridades locais, esses formadores de opinião do cenário nacional, acresceram aos argumentos consagrados nos demais países, outros argumentos, com baixa ou nenhuma aderência ao domínio da estratégia, tais como, a possibilidade fomento da base industrial aeronáutica, a integração nacional e, principalmente, a racionalização do emprego de recursos públicos, por meio da centralização da atividade aérea no novo órgão. Tudo isso ocorreu em detrimento da aviação da Marinha e do Exército.

O próximo capítulo discorrerá sobre o impacto do avião nas batalhas navais da Segunda Guerra Mundial. Analisará também em que medida a realidade dos fatos corroborou ou refutou as principais ideias dos teóricos do poder aéreo do período entreguerras. Destacará ainda que, de modo surpreendente o navio-aeródromo expulsou dos mares os, até então, poderosos encouraçado, que assumiram o papel de coadjuvantes, ao se limitarem a prover defesa antiaérea e escolta aos novos soberanos dos mares. Por fim, avaliará em que medida a ascensão do navio-aeródromo contribuiu para aumentar o vigor com que a Marinha do Brasil perseguiria a meta de retomar a sua Aviação Naval.

3. O AVIÃO NAS BATALHAS NAVAIS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Os resultados práticos da Segunda Guerra Mundial não corroboraram a visão dos apologistas mais otimistas do poder aéreo. O avião não tornou obsoletas as Marinhas e os Exércitos, como previam alguns estrategistas, tampouco os bombardeios estratégicos exerceram a influência esperada no moral das populações civis e na destruição das fontes do poder combatente do oponente, ao contrário, duas das principais revoluções nesse conflito, se deram por meio do emprego tático do avião, a *blitzkrieg* e a ascensão do navio-aeródromo como espinha dorsal das grandes esquadras.

A grande assimetria entre a expectativa do impacto do avião na guerra e a realidade vista em combate, pode ser, em parte, atribuída ao fato de os indivíduos responsáveis por elaborar o conjunto de ideias acerca do tema, terem exercido o duplo papel de pensador e propagandista da causa, sem o nível de isenção mínimo necessário, para elaborar análises intelectualmente honestas, de modo intencional ou não. Desse parece ter sido um dos males do qual padeceu o arcabouço teórico do poder aéreo, desenvolvido no período entreguerras, que condicionou a preparação de alguns Estados para o conflito que viria a seguir.

Os principais pensadores do poder aéreo desse período, desatentos aos traços mais marcantes da natureza humana e aos conceitos essenciais da estratégia, dentre outros erros de julgamento, menosprezaram o vigor com que grupos antagônicos armados, interagindo em uma relação dialética, perseguiriam os seus objetivos, empregando, para tanto, todo o leque de opções que o engenho humano é capaz de fornecer, quando a sua sobrevivência ou interesses vitais encontram-se ameaçados.

A preparação alemã para a Segunda Guerra Mundial, foi fortemente influenciada por essa tendência teórica. A Marinha, na disputa por matérias-primas com o Exército e a aviação, perdia prioridade. Hitler, apesar de considerar o papel da Marinha relevante para um eventual confronto com Inglaterra, "se deixava influenciar pelas ideias de Goering¹⁶; este último afirmava que a supremacia dos navios de guerra era coisa do passado e que eles não resistiriam ao ataque das forças aéreas" (BELOT, 1949, p. 26).

No lado aliado, mesmo durante o transcurso da guerra, alguns estudiosos do poder aéreo ainda tentavam ajustar a realidade a sua teoria, ao invés de proceder de modo inverso. Em 25 de outubro de 1943, o Major Seversky, um dos principais teóricos do poder aéreo,

¹⁶ Chefe da Luftwaffe, a Força Aérea alemã.

preluciu a destruição das forças aeronavais estadunidenses, empregadas contra objetivos bem defendidos, como as ilhas japonesas, pelos bombardeiros pesados baseados em terra, bem antes de terem atingidos as águas desse país asiático (BELOT, 1957).

Talvez os teóricos do poder aéreo tenham carregado nas tintas na defesa de suas posições, na mesma proporção em que as suas ideias encontraram resistências nos conservadores dos dois outros ramos das Forças Armadas, há muito estabelecidos. Somente com muito vigor prosperariam discussões que colocariam em questão a importância dos Exércitos e das Marinhas. Não à toa, vários desses teóricos receberam punições severas ao longo de suas carreiras, como Douhet e Mitchell.

O período de paz oferece um terreno fértil para a propagação de ideias que, à primeira vista, trariam um forte embasamento lógico, mas que não capturavam as variáveis essenciais que são verificadas sob as circunstâncias críticas de um conflito armado.

A dificuldade reside no fato de que somente a interação contra um adversário crível e bem organizado, trará a validação dos pressupostos que nortearam determinadas iniciativas, na preparação dos Estados para a guerra, daí a tendência dos chefes militares de se apegarem às estratégias, táticas e procedimentos, que obtiveram êxito em suas últimas experiências de guerra.

A realidade acima descrita foi verificada na Segunda Guerra Mundial, quando vários pressupostos esboçados no entreguerras, não foram corroborados na prática, dentre eles podemos citar a atuação autônoma da aviação e o caráter decisivo do bombardeio estratégico para a solução do conflito. Não se trata de menosprezar o grande impacto que o bombardeio estratégico exerceu nessa guerra, mas destacar que uma das maiores novidades da Segunda Guerra Mundial foi a importância capital dos navios-aeródromo e seu emprego tático do avião. Assim se manifestou Belot sobre o tema:

Pode ser que a Alemanha e o Japão pudessem ser reduzidos simplesmente pelos bombardeios a grande distância; muitos oficiais ainda pensam assim, mas a demonstração não foi feita. A Alemanha capitulou com a derrota dos seus exércitos e o Japão foi vencido pelos bombardeios a grandes distâncias aos quais se juntou o bombardeio aeronaval próximo e, sobretudo, o bloqueio. Ora, esse bloqueio só foi possível com a destruição das esquadras japonesas (BELOT, 1957, p.137).

Entretanto, se para o contexto geral da guerra, o avião não se mostrou tão decisivo quanto os apologistas do poder aéreo esperavam, no mar a situação seria diferente. A partir da

Segunda Guerra Mundial as aeronaves tornaram-se elementos imprescindíveis e decisivos para as forças navais das grandes potências.

3.1 O novo soberano dos mares

Até a Segunda Guerra Mundial, os "senhores dos mares" eram os grandes encouraçados com seus potentes canhões, empregados concentrados, em linhas de batalhas. Ainda não estava claro como seriam as guerras navais do futuro com a presença do avião, mas o prenúncio dessas mudanças drásticas na guerra naval já podiam ser observados entre 1921 e 1923, quando os testes de bombardeios aéreos realizados sobre os antigos navios Indiana, New Jersey e Virgínia, além dos ataques de "Billy" Mitchell¹⁷ ao navio alemão Ostfriesland, mostraram que bombas pesadas, lançadas de aviões, poderiam afundar navio de guerra (HUGHES, 1986).

Conclusões apressadas foram tiradas desses testes, se era verdade que os aviões poderiam afundar os navios, era igualmente verdadeiro, ao menos para os analistas mais isentos e perspicazes, que havia um certo grau de dificuldade em aviões atingirem e afundarem navios, mesmo em condições ideais para os atacantes, como as que foram observadas nos testes de Mitchell.

Posteriormente, em 1924, a Marinha estadunidense realizou os seus próprios testes com o encouraçado inacabado Washington. Nesses testes, realizado em condições bem mais realistas dos que os realizados por Mitchell, os aviões encontrando bastante dificuldade em afundá-lo, "prova de que um navio construído segundo a moderna técnica de proteção blindada e, em particular, de compartimentos estanques, estava relativamente seguro contra bombardeios" (MACINTYRE, 1974, p. 25).

Indiretamente, a atuação contundente e passional de Mitchell, em favor de uma Força Aérea unificada, contribuiu para o desenvolvimento da capacidade aérea da força naval estadunidense, no sentido em que os testes realizados no Washington, em parte motivado pela campanha vigorosa do grupo de Mitchell, contribuíram para que as citadas autoridades navais consolidassem a ideia de que o avião desempenharia um papel vital na guerra naval dali por diante.

Esse vislumbre ficou explícito nas declarações do Almirante W. S. Sims, Diretor da

¹⁷ Comandante do Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos da América, o General "Billy" Mitchell era defensor de uma Força Aérea estadunidense unificada.

Escola de Guerra Naval estadunidense, que previra a possibilidade de os aviões neutralizarem os aviões oponente e passarem a bombardear e torpedear os encouraçados inimigos, "é tudo uma questão de saber se o porta-aviões equipado com 80 aparelhos não será a nave-capitânia do futuro" (MACINTYRE, 1974, p. 25).

Ao contrário da Primeira Guerra Mundial, ocasião na qual os avanços tecnológicos já haviam sido assimilado e as táticas da guerra naval já estavam amadurecidas, na Segunda Guerra Mundial as táticas, considerando o emprego das novas tecnologias, necessitavam de desenvolvimento e da validação em combate. Acerca do tema, assim atesta Hughes:

Esta situação constituía um contraste gritante com a existente antes da Primeira Guerra Mundial. Naquela ocasião, os avanços tecnológicos tinham sido assimilados e as táticas das forças navais estavam prontas. No início da Segunda Guerra Mundial, a tecnologia estava em fermentação e as táticas ainda não tinham alcançado o seu potencial. As visões daqueles que pensavam que as aeronaves iriam varrer dos mares os navios de superfície eram tão claramente prematuras que ajudavam a alimentar as paixões dos conservadores, que agarravam-se obstinadamente à supremacia da coluna de encouraçados. Em grande parte as táticas de forças navais previstas para a Segunda Guerra Mundial eram uma repetição das utilizadas na guerra anterior, exceto que os aviões, os novos cachorros loucos da época, iriam combater uns aos outros no ar (HUGHES, 1986, p. 95).

Para se ter uma ideia das transformações da guerra naval ocorridas nesse período, nenhuma classe de navio da Marinha estadunidense, exceto os navios de guerra de minas, terminou o conflito realizando estritamente aquela tarefa para a qual foi projetado. Ao alvorecer do conflito, a ideia inicial de que os navios-aeródromo desempenhariam um papel de apoio à linha de batalha dos encouraçados não foi confirmada, ao contrário, os papéis se inverteram, os encouraçados encontraram o seu espaço na guerra na proteção antiaérea e de superfície que prestavam ao navio-aeródromo (HUGHES, 1986).

Isso foi possível a partir da compreensão de que não havia sentido na dicotomia em torno do emprego da aviação baseada em terra e a aviação embarcada. Essa última modalidade de operação aérea, apesar de mais vulnerável, oferecia algumas vantagens que a aviação de terra não teria como oferecer, dentre as principais figuram as características da mobilidade e permanência. A capacidade de prover a adequada superioridade aérea em determinada área, no momento e pelo tempo desejado, quando bem explorada por um planejador capaz, torna-se um ativo de alto valor estratégico.

Aqueles que defendiam a aviação de terra em relação à aviação embarcada, centrando críticas na sua vulnerabilidade, subestimaram a capacidade que os estrategistas e projetistas

navais teriam de proteger os seus navios-aeródromo.

Analisando a partir do lado vencedor no conflito, é possível afirmar que a eficiência da Marinha estadunidense em proteger seus Navio-aeródromo se deu em três principais dimensões.

A primeira, segundo Belot (1957), tem relação com o aperfeiçoamento do projetos dos navios. Conveses reforçados e compartimentos estaques conferiam a esses navios maior resiliência em combate.

A segunda diz respeito à capacidade antiaérea proporcionada pelo aperfeiçoamento da artilharia dos navios encarregados de escoltar os navios-aeródromo, além da proteção conferida pela sua própria aviação de caça embarcada.

Por fim, a prática mostrou que o método mais eficiente de emprego de uma força naval, nucleada em navios-aeródromo, era o modo de emprego de forças concentradas, em oposição aos que defendiam a dispersão dos meios navais, como princípio mais eficiente de emprego dessas forças.

Outro dogma que a realidade crua da Segunda Guerra Mundial fez desmoronar, foi a viabilidade de se arriscar ataques de navios contra fortificações bem defendidas em terra. A Campanha dos Dardanelos, na Primeira Guerra Mundial, parecia reforçar a crença difundida por Mahan.

A experiência estadunidense nas operações anfíbias no Pacífico, mostraram que para o sucesso dessas operações, era vital, dada a configuração geográfica e posições estratégicas disponíveis, possuir forças aeronavais à altura do desafio. Assim, acrescenta Belot:

Para a aviação, o assaltante tinha sempre de assegurar um domínio esmagador do ar, que se tornava uma vantagem a seu favor, permitindo-lhe a neutralização das posições de defesa. Os americanos empregavam constantemente seus numerosos navios-aeródromo de escolta que, colocados nas proximidades do objetivo, podiam enviar vagas de aviões renovadas sem cessar (BELOT, 1957, p. 142).

Em outro teatro de operações, o impacto da aviação não foi menos sentido. A Batalha do Atlântico, expressão cunhada pelo Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill e classificada por ele como o evento bélico mais importante da Segunda Guerra Mundial, surgiu como alternativa ao impasse estratégico gerado pela Batalha da França, favorável à Alemanha, e a Batalha da Inglaterra, favorável a essa.

Para muitos estrategistas, a melhor alternativa seria buscar uma decisão estratégica em outro teatro de operações. "Os estrategistas envolvidos, em ambos os lados, pensavam em um golpe decisivo que viesse a perturbar e a destruir definitivamente o equilíbrio no impasse vigente" (TEIXEIRA DA SILVA, 2009, p. 386).

3.2 A Batalha do Atlântico

A rota marítima do Atlântico era o caminho pelo qual fluíam os insumos necessários à manutenção do esforço de guerra aliado na Europa e norte da África, "do ponto de vista geopolítico era a rota marítima mais importante do mundo" (KENNEDY, 2014, p. 40).

O tráfego mercante entre a América do Norte e o Reino Unido garantia a utilização plena da base industrial desse país europeu, que se revestia de importância capital ao esforço de guerra aliado, tendo em vista ser essencial para a manutenção da campanha de bombardeio estratégico aliado na Europa, a manutenção dos comboios que partiam para a Rússia, e futuramente, serviria como o trampolim para a invasão aliada na Europa Ocidental (KENNEDY, 2014).

A maneira como viria a se desenrolar a Batalha do Atlântico não foi antecipada, como vários eventos nessa guerra não o foram, por nenhum dos lados envolvidos na contenda. Nenhuma das duas grandes potências, Reino Unido e Alemanha, havia desenvolvido um plano original para esse cenário.

Inicialmente, para o Reino Unido, a estratégia naval óbvia era bloquear a indústria alemã, de modo a atingir o seu esforço de guerra. Para tanto, a *Royal Navy* deveria se esforçar para neutralizar os modernos navios de superfície alemães, por meio das clássicas batalhas navais, travadas entre navios de superfície (TEIXEIRA DA SILVA, 2009). No lado oposto, acerca do pensamento estratégico inicial da *Kriegsmarine*, assim declara Teixeira da Silva:

A Alemanha, por sua vez, entendia a guerra naval como uma possibilidade - mas, apenas uma das possibilidades - de asfixia da Grã-Bretanha, pelo ataque ao comércio britânico, em especial entre os domínios e a metrópole. Em 1938 as ilhas britânicas consumiam mais de um milhão de toneladas de alimentos e matérias-primas importadas por mês! A capacidade de atingir esse comércio, prejudicando o esforço de guerra e gerando forte abalo no moral da população, era um objetivo da *Kriegsmarine*. Mesmo sabedores de tais vulnerabilidades, a *Kriegsmarine* não conseguiu estabelecer uma política de ação estratégica no plano de guerra alemão. E, mesmo no interior do comando supremo da *Kriegsmarine* havia, até 1942, ao menos, uma notável hegemonia das concepções anteriores de guerra, baseadas na Esquadra de Alto-Mar como ao tempo do almirante Alfred Tirpitz (1849-1930)

(TEIXEIRA DA SILVA, 2009, p. 390).

O vulto que os embates no Atlântico ganhariam na Segunda Guerra Mundial não estava claros em 1939. Tudo apontava para uma reedições dos acontecimentos da Primeira Guerra Mundial.

Entretanto, a diferença em relação àquele período era que o poder aéreo, o submarino, e os sistemas de detecção à distância não haviam sido empregados em massa no primeiro conflito mundial. Ambos os lados não haviam desenvolvido as ferramentas e as doutrinas que levassem em conta essa nova realidade, combinando os avanços tecnológicos daquele período, em um cenário de guerra prolongada, com o propósito de estrangular o poder industrial inimigo (TEIXEIRA DA SILVA, 2009).

Contudo, uma ação espetacular no lado alemão, empregando o submarino, demonstrou o potencial dessa arma. Em outubro de 1939, o U-47, comandado pelo Capitão-Tenente Gunther Prien, efetuou um ataque bem sucedido aos navios da *Home Fleet*, na região de Scapa Flow.

Nessa ação espetacular, o U-47 efetuou dois ataques, um deles afundou o encouraçado, de 27.000 toneladas, HMS Royal Oak, retornando, em seguida, à Alemanha em segurança (BELOT, 1949). O impacto psicológico superou em muito o valor militar da ação executada pelo U-47, conforme aponta Teixeira da Silva:

O intenso impacto da ação destemida do comandante Prien - transformado imediatamente em herói nacional - permite que a *Kriegsmarine* busque, junto a Hitler, as condições políticas necessárias para implantar uma estratégia nova e revolucionária para a guerra naval (submarina). Somente a ação de Scapa Flow dá a visibilidade necessária aos submarinos como possibilidade de arma de grande desempenho e de capacidade estratégica. Assim, os céticos da própria *Kriegsmarine*, ainda apegados aos ensinamentos de Tirpitz, e os militares da *Wehrmacht*, são obrigados a reconhecer a utilidade da arma submarina (TEIXEIRA DA SILVA, 2009, p. 392).

A tarefa de desenvolver a nova estratégia naval alemã, centrada na arma submarina, coube à Karl Donitz, Comandante da Força de Submarinos até 1943, posteriormente Comandante-em-Chefe da *Kriegsmarine* até 1945.

No período entreguerras, os estrategistas navais alemães procuraram estabelecer as causas da derrota no último conflito. Desses estudos, o Alto Comando Naval alemão, segundo Belot (1949), chegou a algumas conclusões, tais como: seria inútil procurar a vitória pela destruição da esquadra inimiga; o caminho para abater a Inglaterra seria pelo ataque às suas

comunicações comerciais; e será necessário melhorar a situação geográfica alemã por meio de bases fora do Golfo alemão. Essas conclusões apontavam para a grande importância que teriam os submarinos no conflito subsequente.

Na Primeira Guerra Mundial, o emprego alemão da arma submarina, se dava por meio de ataques solitários em pontos focais, localizados em águas próximas à costa. Entretanto, algumas inovações organizacionais e tecnológicas aumentaram o leque de opções possíveis para o emprego dos submarinos.

Donitz visualizou a possibilidade de empregar um agrupamento de submarinos, que ficaria conhecido como "matilha", que atacaria o tráfego mercante inimigo em grupo, à noite, em regiões afastadas da costa, usando torpedos ou metralhadoras.

Um elemento essencial para essa nova concepção de emprego era o rádio, conforme aponta Teixeira da Silva (2009), por permitir a comunicação com o Comando em terra e entre as unidades na cena de ação, de modo a coordenar os ataques e potencializar os seus resultados.

Essa nova doutrina - combinando as novas tecnologias e o uso mais flexível da arma submarina, denominada de *Rudeltaktik*, corresponde a um salto na tecnologia militar, comparável a uma Revolução em Assuntos Militares (RAM) e sua eficácia será testada durante os longos anos da Batalha do Atlântico. Mesmo a adoção quase imediato do sistema de comboios pelos ingleses - uma das experiências da guerra de 1914-1918 - mostrar-se-ia inoperante em face da "matilha" de Donitz. Na verdade, o comboio era uma forma de potencializar a capacidade da "matilha" (TEIXEIRA DA SILVA, 2009, p. 393).

O emprego da "matilha" alemã contra o tráfego marítimo de interesse aliado, logo superou a efetividade inicial dos comboios. Os números eram tão favoráveis aos submarinos, a ponto de a potência continental ter visualizado a real possibilidade de chegar a vitória na guerra, de modo surpreendente, por meio das operações no mar.

O desabastecimento de itens essenciais na Inglaterra chegou a níveis alarmantes, conforme aponta Kennedy:

No início de 1943, portanto, as importações britânicas ficaram um terço abaixo daquela de 1939, e os caminhões do exército americano e aeronaves que transportavam cargas agora tinham que competir com gêneros alimentícios, minério e petróleo por espaço nas ameaçadas embarcações mercantes. Na estratégia de guerra europeia, esse fato colocava *tudo* em risco. Era uma ameaça ao esforço de guerra britânico, se a situação se agravasse, os habitantes da ilha estariam ameaçados de subnutrição. Com as grandes baixas sofridas por petroleiros, restavam apenas dois ou três meses

de combustível nos tanques de armazenamentos britânicos, mas como o país poderia lutar, ou viver, sem combustível? Essa crise era também uma ameaça para que os comboios do Ártico pudessem ajudar a Rússia, e para o abastecimentos de Malta e do Egito pelos comboios do Mediterrâneo [...] E a ameaça atingia um grau máximo no que dizia respeito às premissas da Operação Bolero (nome mais tarde mudado para Overlord), que exigia uma ampliação rápida e maciça do exército e das forças americanas nas ilhas britânicas numa preparação para um segundo front na Europa (KENNEDY, 2014, p. 34)

Conforme assevera Kennedy (2014), as desvantagens dos comboios no Atlântico, no começo de 1943, eram tão grandes, em virtude de proteção naval ineficaz, serviço de inteligência débil, cobertura aérea precária e equipamentos de baixa qualidade, que surpreende que os resultados obtidos pelos *U-boats* não fossem ainda mais significativos ou decisivos.

Entretanto, uma série de inovações da parte dos aliados provocou uma surpreendente reversão na tendência nesse teatro de operações. A reviravolta observada na Batalha do Atlântico, em 1943, dá testemunho da complexidade que se reveste a guerra, regida por uma lógica de difícil apreensão, tendo em vista o número de opções que o oponente é capaz de visualizar quando a sua sobrevivência ou interesses vitais encontram-se ameaçados.

Conforme aponta Luttwak, "o inteiro domínio da estratégia é permeado por uma lógica paradoxal muito diferente daquela lógica linear ordinária, pela qual vivemos em todas as outras esferas da vida (LUTTWAK, 2009, p. 18).

A dificuldade de entendimento da lógica peculiar que rege as guerras não é privilégio apenas dos indivíduos encarregados das atividades do cotidiano das sociedades, onde, na maioria das vezes, o senso comum é suficiente para dar conta de modo satisfatório dos desafios aos quais tais indivíduos são expostos. Por vezes, militares experientes desconsideram, de modo intencional ou não, a lógica paradoxal da guerra.

Não seria absurdo especular, que os principais teóricos do poder aéreo da primeira metade do século XX, todos militares experimentados, não tivessem levado em conta a lógica que rege a guerra em suas análises.

Considerar o combate como um duelo de um só golpe, como em uma foto, onde o adversário assistiria, passivamente, um desfile de aviões no céu, sem imaginar contramedidas, de modo a reduzir ou anular a vantagem do avião em combate, parece corroborar essa ideia.

Um encontro estratégico, conforme aponta Luttwak (2009), ocorre quando há duas

vontades antagônicas e conscientes, engajadas numa sequência de ações recíprocas ao longo do tempo, caracterizada pela luta entre vontades opostas. Nessa forma dinâmica de interação entre essas duas vontades, a lógica paradoxal pode nos fornecer dois fenômenos denominados: "chegar junto" e "reversão dos opostos". Expandindo a ideia, o autor aponta:

No pleno domínio da estratégia, conseqüentemente, uma linha de ação não pode persistir indefinidamente. Em vez disso, ela tenderá a evoluir em seu oposto, a não ser que a inteira lógica da estratégia seja sobrecarregada por alguma mudança externamente induzida, nas circunstâncias dos participantes. Sem tal mudança, a lógica induzirá uma evolução autonegativa, a qual poderá atingir o extremo de uma reversão total (LUTTWAK, 2009, p. 38).

Poucos ramos da atividade humano são complexos e paradoxais a ponto de oferecer alguma possibilidade de vantagem ao partido que encontra-se em desvantagem, nesse mesmo sentido, uma vitória retumbante, mas não decisiva, pode significar o começo do fim para o vitorioso.

Nesse domínio, o resultado dos embates entre dois grupos em oposição, parece induzir incentivos antagônicos nas partes. Enquanto no lado vitorioso, "todos os hábitos, procedimentos, estruturas, táticas e métodos do exército serão indiscriminadamente confirmados como válidos e até mesmo brilhantes - inclusive aqueles que poderiam beneficiar-se de melhoramentos ou até mesmo de drásticas reformas" (LUTTWAK, 2009, p. 41).

Já no partido perdedor, a derrota enfraquece as resistências às mudanças, abrindo a possibilidade de introdução de inovações, que podem ensejar resultados diferentes em interações futuras. A ideia síntese dessa dinâmica pode ser expressa pela frase do Luttwak (2009): a vitória ilude e a derrota educa.

Desse modo, o oponente em vantagem, apresenta uma tendência de manutenção de *status quo*, enquanto o lado em desvantagem, buscará meios de atingir resultados favoráveis. Quanto maior o sucesso de uma inovação, mais drástica será a reação do oponente na busca de contramedidas, que podem surgir sob a forma de novas táticas, métodos operacionais, estruturas militares ou novas estratégias (LUTTWAK, 2009).

Esse parece ter sido o caso na Batalha do Atlântico, talvez os aliados não tenha chegado tão perto de uma situação irreversível no conflito, quanto em março de 1943. A situação dramática nas ilhas britânicas e o que estava em jogo em caso de insucesso, ou seja, o destino da guerra, forneceram o incentivo necessário para que os aliados buscassem

contramedidas para a reversão da situação, provocando uma das maiores e mais abruptas reviravoltas na história das guerras.

Em março de 1943, pressionados pelos resultados no Atlântico, os aliados foram obrigado a aumentar o nível da aposta e buscar soluções ousadas. Até então, a postura operacional predominante dos Comandantes de comboio era defensiva, seguia a linha de que a missão estaria cumprida se o comboio chegasse ao seu destino, "a missão do pastor era proteger o rebanho, e não matar os lobos" (KENNEDY, 2014, p. 39).

Entretanto, os resultados obtidos naquele mês levaram Max Horton, Comandante do Western Approaches¹⁸, a propor ao Almirantado uma postura mais agressiva para a condução do comboio. Essa ideia foi compartilhada por outras autoridades navais britânicas:

A conclusão extraída da triste experiência com os comboios SC 122 e HX 229 sendo atacado por todos os lados, como o Primeiro Lorde dos Mares, Sir Dudley Pound, declarou no final de março ao comitê do gabinete sobre ação contra os submarinos, era de que "Não podemos mais depender de escapar dos ataques de grupos de submarinos e, portanto, teremos que atacá-los a partir dos comboios". Num retrospecto essa pode ter sido a declaração mais importante feita sobre a Batalha do Atlântico. Talvez mesmo sem o próprio Primeiro Lorde dos Mares ter se dado conta, a decisão de que os comboios deveriam ser defendidos de maneira muito mais vigorosa, numa autêntica disputa de vida ou morte pelo controle das rotas marítimas, deu aos aliados um foco muito mais claro de que até então (LUTTWAK, 2009, p. 70).

Ainda em março de 1943, na Conferência dos Comboios do Atlântico, em Washington, ficou decido que a Marinha estadunidense se encarregaria dos comboios destinados à Gibraltar e Norte da África, enquanto a Marinha do Reino Unido ficaria responsável pelas rotas com destino ao seu próprio país.

Além dessa decisões organizacionais, ocorridas nessa Conferência, outra merece destaque: as decisões que disseram respeito à cobertura aérea dos comboios. Ficou definido que os comboios do Atlântico Norte ganhariam o reforço de aeronaves B-24, que operariam a partir de terra, além da utilização de navio-aeródromo de escolta (KENNEDY, 2014).

A Batalha do Atlântico não foi vencida pelos aliados, em virtude da introdução de um determinado sistema de armas isolado, mas foi decorrente de uma série de aperfeiçoamentos de equipamentos, organização e tática, que de forma sinérgica contribuíram para a reversão do resultado que vinha sendo obtido até março de 1943.

¹⁸ Órgão que recebeu delegação do Almirantado britânico para realizar a defesa dos comboios atlânticos, cuja sede ficava na cidade de Liverpool (LUTTWAK, 2009, p. 42).

Além das inovações já citadas, podemos acrescentar o radar com precisão centimétrica; o sistema *Hedgehog*, um morteiro antissubmarino que explodiam em contato com o alvo; o poderoso holofote Leigh Light empregado nos aviões; sistema de detecção de ondas de rádio HF-DF, dentre várias outras.

Entretanto, dentre esses aperfeiçoamentos que levaram a reviravolta nessa Batalha, "o primeiro fator, e provavelmente o mais importante, foi a aviação. Foi na Segunda Guerra Mundial que, pela primeira vez em toda história das guerras, o poder aéreo afetou decisivamente o poder marítimo" (KENNEDY, 2014, p. 81).

Ninguém melhor do que aquele que se debruçava diuturnamente sobre o problema para corroborar essa análise. Em suas anotações de 24 de maio de 1943, Donitz observava que:

"a Força Aérea inimiga teve, portanto, um papel decisivo [...] Isso pode ser atribuído à crescente utilização de aviões com bases terrestres e porta-aviões, combinada com a vantagem da localização por meio do radar". E, anos depois da guerra, Donitz escreveu em suas memórias que o principal problema havia sido o fato de que "A Alemanha estava travando uma guerra marítima sem um braço aéreo". Isso seria como um pugilista lutar usando apenas um punho (Apud KENNEDY, 2014, p. 81).

Segundo Kennedy (2014), o aumento do poder aéreo nessa ocasião, apresentou dois aspectos. O primeiro deles foi a utilização dos aviões baseados em terra com grande autonomia, principalmente os B-24 Liberator, construídos nos EUA. O mérito da utilização desses aviões para cobrir a chamada lacuna do Atlântico¹⁹, recaiu sobre engenheiros canadenses, que, no início de 1943, realizaram alterações no projeto original do B-24, substituindo um compartimento de bombas por um tanque de combustível extra, aumentando, com isso, o raio de ação do meio aéreo a ponto de atingir a referida lacuna.

O segundo aspecto foi a introdução dos navios-aeródromo menores, que, apesar do poder de combate reduzido, tinha sido construídos para serem mais velozes que os de esquadra, portanto, adequados para acompanharem os comboios e dotados de equipamentos para localizar e destruir submarinos, inclusive no período noturno.

Desse modo, os aliados passaram a poder contar com uma cobertura aérea permanente de seus comboios e, aproveitando a velocidade dos aviões, permitindo que os submarinos fossem localizados e destruídos a distâncias cada vez maiores dos comboios.

¹⁹ Região no meio do Oceano Atlântico, sem cobertura aérea provida por aeronaves baseadas em terra.

Assim, após os resultados espetaculares alcançados pela "matilha" de Donitz no mês de março de 1943, ocorreu um ponto de inflexão na tendência do resultados favoráveis aos submarinos alemães, que até então vinham sendo obtidos. O GRAF. 1 abaixo materializa essa inversão na sorte a favor dos aliados, na Batalha do Atlântico.

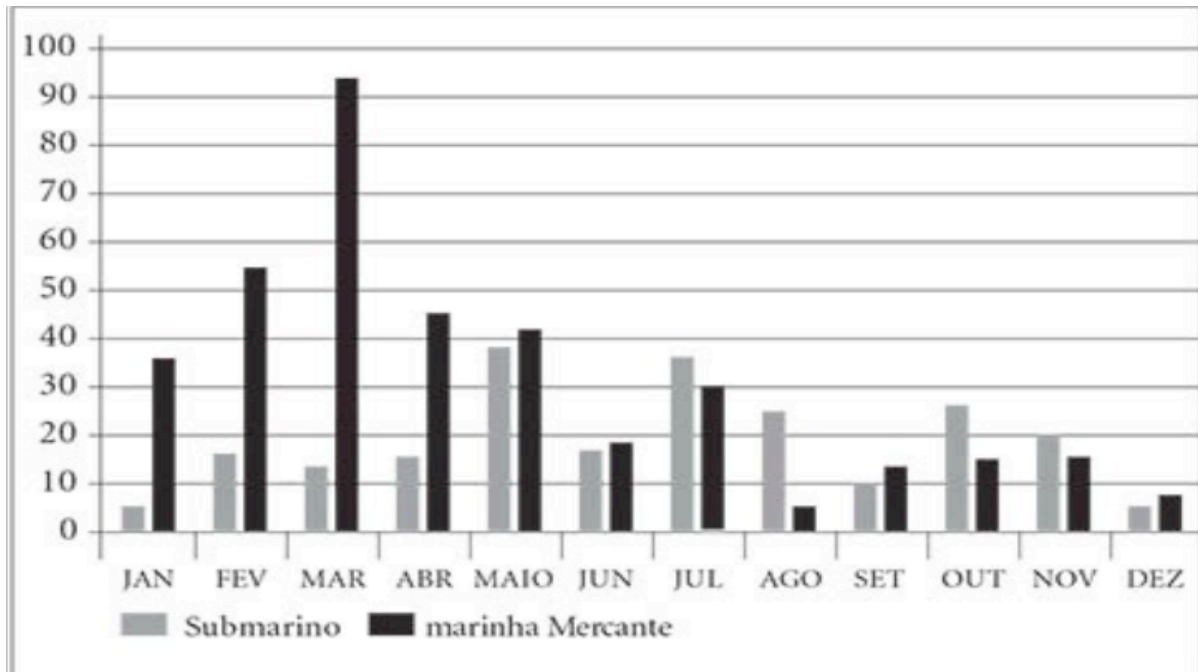


GRÁFICO 1 - Perdas de submarinos alemães vs. perdas de navios mercantes aliados no Atlântico Norte, em 1943.

Fonte: KENNEDY, 2014, p. 73.

Após o ponto culminante em março de 1943, as fragilidades da Marinha alemã foram evidenciadas. Essa Marinha não estava pronta para a guerra naval, "brilhante em certos aspectos, ela estava em atraso no estudo do radar, não tinha navios-aeródromo e não dispunha de uma aviação puramente naval (BELOT, 1949, p. 35).

Ao final de maio de 1943, Donitz concluiu, devido às perdas sofridas naquele mês, que o Atlântico Norte tinha se tornado hostil demais para os seus submarinos. Em consequência dos "reveses de abril e maio os submarinos alemães abandonaram o ataque a comboios nas rotas do Atlântico" (BELOT, 1949, p. 225). A situação alemã, a partir desse ponto, seria irreversível no Atlântico.

3.3 Conclusões parciais

Este capítulo demonstrou que a previsões mais otimistas dos teóricos do poder aéreo não se confirmaram. O avião não tornou as Marinhas e os Exércitos obsoletos. Ao contrário, a

introdução dessa nova arma na guerra, trouxe novas dimensões de atuação para as Marinhas, que passaram a interferir cada vez mais nos acontecimentos em terra, capazes de projetar poder avassalador sobre o território.

Ficou demonstrado também que, a partir desse conflito, a aviação tornou-se elemento indispensáveis às grandes forças navais, o que implicou numa transferência de *status* como espinha dorsal das esquadras, dos grandes encouraçados para os navios-aeródromo.

Especificamente na Batalha do Atlântico, ficou patente a importância da aviação na guerra anti-submarino, tanto aquela baseada em terra, quanto a aviação embarcada. Esse tópico ganha, particularmente, maior relevância para esta pesquisa, tendo em vista a concepção estratégica na Marinha brasileira, predominantemente defensiva e anti-submarino, a partir da Segunda Guerra Mundial.

No Brasil, os acontecimentos aqui relatados, renovaram o ânimo daqueles que advogavam pela necessidade imperativa de a Marinha do Brasil possuir aviação própria. Dessa forma, o capítulo que se segue abordará o debate doutrinário e organizacional, acerca da aviação no interior das Forças Armadas brasileiras, notadamente, entre a Marinha e a Força Aérea.

4. O DEBATE ORGANIZACIONAL E DOUTRINÁRIO

Na manhã de 7 de dezembro de 1941, o Japão atacou a base aeronaval estadunidense, situada em Pearl Harbour, no Havaí, desencadeando a entrada formal dos EUA na Segunda Guerra Mundial. Segundo Tota (2011), a decorrência imediata da entrada dos EUA na guerra foi a consolidação da preponderância estadunidense sobre os países da América Latina. No encontro de chanceleres do Rio de Janeiro, realizado em janeiro de 1942, os EUA conseguiram, à exceção da Argentina e do Chile, que os países da América Latina rompessem relação diplomáticas com os países do Eixo.

O rompimento das relações diplomáticas do Brasil com os países do Eixo, foi seguido por um incremento do envio de matérias-primas para os EUA, recebendo deste, equipamento militar para o reaparelhamento das enfraquecidas Forças Armadas brasileiras (VIDIGAL, 1983).

O Brasil se revestia de especial importância para os EUA, não só pela sua capacidade de fornecer matérias-primas, mas também pela posição estratégica de sua região nordeste, em relação à costa africana, a ponto de Natal, no Rio Grande do Norte, ter ficado conhecida como "Trampolim da Vitória", por ser o local por onde passavam boa parte do material estadunidense, necessário à manutenção do esforço de guerra contra a Alemanha (TOTA, 2011).

Em resposta à contribuição brasileira ao esforço de guerra dos EUA, os submarinos alemães, que já vinham atacando navios mercantes brasileiros próximos à costa leste dos EUA, estenderam a sua atuação às águas territoriais do Brasil, momento a partir do qual as unidades navais e aéreas brasileiras, receberam a ordem para atacar tais submarinos (VIDIGAL, 1983).

As hostilidades aumentaram até que, em decorrência do clamor público, motivado pelo afundamento de uma barcaça e cinco navios mercantes brasileiros, pelo U-507 alemão, o Brasil, em agosto de 1942, declarou guerra às potências do Eixo (VIDIGAL, 1983).

No decorrer de todo o conflito, pela atuação direta dos submarinos, o Brasil teve afundado ao menos 30 navios, vitimando mais de 1.000 brasileiros, dentre os quais, 486 militares da Marinha do Brasil (FELIX, 2020). Acerca do impacto da guerra na Marinha, assim resumiu o Almirante Vidigal (1983):

A Segunda Grande Guerra, no que diz respeito à nossa Marinha, foi guerra essencialmente anti-submarino para a qual nem ela nem a recém-criada Força Aérea Brasileira estavam preparadas. Boa parte de nossa esquadra tinha participado da Primeira Guerra Mundial e os poucos navios mais novos que a compunham não eram, de forma alguma, adequados à guerra anti-submarino. O grau de preparo das tripulações "ipso-facto", para esse tipo de operações, era inexistente. Nem mesmo nos estudos acadêmicos da Escola de Guerra Naval ou nos ensinamentos da Missão Naval Americana a guerra anti-submarino era considerada (VIDIGAL, 1983, p. 124).

A ameaça submarina alemã, foi potencializada pela dependência brasileira em relação às linhas de comunicações marítimas, por onde transitavam os navios marcantes responsáveis pelas importações e exportações, necessárias para manter o desenvolvimento do país, além da navegação de cabotagem, fundamental para manter o abastecimento das regiões norte e nordeste do Brasil.

Nesse cenário, viu-se a Marinha sem meios materiais e humanos à altura da responsabilidade, que ora lhe era imposta. Segundo Vidigal (1983), o trauma vivido pelos militares encarregados de proteger nosso tráfego mercante de interesse nesse conflito, é essencial para o entendimento da postura naval adotada no pós-Segunda Guerra Mundial, que perdurou por várias décadas, condicionando o pensamento estratégico naval brasileiro, a partir da tarefa, quase exclusiva, de proteção das linhas de comunicações marítimas de interesse, eminentemente, contra a ameaça submarina.

Sobre o tema, assim sintetizou Vidigal: "As imensas dificuldades que tiveram de sobrepujar - insuficiência de meios, equipamentos inadequados, falta de adestramento - marcaram, profundamente, seus espíritos, e o espectro do perigo submarino, de forma excludente, dominou suas avaliações estratégicas a partir dessa experiência" (VIDIGAL, 1983, p. 127).

A FAB não se encontrava em situação muito diferente da Marinha, em relação ao seu preparo contra a ameaça submarina. Entretanto, as dificuldades enfrentadas pelas duas Forças Armadas na Segunda Guerra Mundial, não foram estímulo suficiente para que arranjos organizacionais, que permitissem a correta coordenação de esforço contra a referida ameaça, fossem instituídos de maneira eficiente desde então.

4.1 A doutrina de cooperação da FAB com a MB e o EB de 1947

Em 14 de julho de 1942 o Decreto-Lei nº 4.478, que organizou a FAB em tempo de paz, definiu em seu Art. 4º, que essa Força seria constituída de: Comandos Territoriais,

Grandes Unidades Aéreas, Unidades Aéreas de Cooperação, Unidades de Aviação, Unidades de Infantaria e Guarda, e Serviços. Definiu ainda, que a Unidade Aérea de Cooperação seria composta pela Força Aérea Embarcada, para operação nos navios, e pela Força Aérea de Cooperação com as Forças terrestres e navais, para atender às necessidades próprias das forças de terra e mar.

Posteriormente, em 16 de setembro de 1946, foram assinados os Decretos-Leis nº 9888 e 9889, que estabeleciam a nova organização do Ministério da Aeronáutica e da FAB, respectivamente. A respeito desses dois decretos, Almeida da Silva declarou:

Esses dois Decretos-Leis, desde então em vigor com força de lei, os únicos que regem a Aeronáutica, além de não cogitarem da Aviação Embarcada e da cooperação com as outras Forças Armadas, não contém nenhum dispositivo estabelecendo a exclusividades de meios aéreos militares por parte da FAB, cuja finalidade, definida no Decreto-Lei nº 9889, é unicamente "atender e executar as operações puramente aéreas, as operações combinadas com as demais Forças Armadas, e a defesa aérea do país. (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p. 7).

Estabelecida a controvérsia, foi necessário um parecer do Estado-Maior Geral²⁰ sobre o processo nº 145/45, da S.G./C.S.N., originário do Ministério da Aeronáutica e relativo à organização da FAB, tendo em vista a cooperação com as demais Forças Armadas, materializado no Ofício nº 47-C (SECRETO), de 6 de agosto de 1947, do Estado-Maior Geral ao Secretário Geral do Conselho de Segurança Nacional, cujo o assunto versava sobre a Organização da FAB, tendo em vista a cooperação com o Exército e a Marinha. Esse documento constituiu o embrião da primeira doutrina de cooperação da FAB com as demais Forças, aprovada pelo Presidente da República, no final daquele mesmo ano.

Nesse documento são encaminhados anexos, os pareceres sobre o tema do Estado-Maior do Exército, do Estado-Maior da Armada, do Ministério da Marinha, do Estado-Maior da Aeronáutica e do Ministério da Aeronáutica.

O Estado-Maior da Aeronáutica defendia que o apoio às Forças Navais fosse prestado por aviões pertencentes à FAB, baseados em terra e pelos que operassem a partir de navios-aeródromo, por meio da aviação embarcada e da aviação de cooperação.

No caso da aviação embarcada, os elementos aéreos ficariam sob o comando direto do Comandante da Força Naval da qual seriam parte integrante. No segundo caso, o Comando da

²⁰ De acordo com o Decreto-Lei nº 9.520, de 25 de julho de 1946, o Estado-Maior Geral tinha por objetivo preparar as decisões relativas à organização e emprego conjunto das Forças Armadas.

Força Aérea ficaria encarregado de atender aos pedidos que lhe fossem encaminhados pela Força Naval.

Segundo aquele Estado-Maior, essa solução seria a mais econômica, tendo em vista permitir a centralização de todo o serviço relacionado à manutenção, conservação do material e formação de pessoal.

Em contraponto, o EMA defendeu a criação da Aviação Naval, compreendendo as unidades embarcadas e as baseadas em terra, subordinadas à Esquadra. Para tanto, apresentou os seguintes argumentos: "a exemplo dos EE.UU. e da Inglaterra, salientando que, neste último país, após ter sido desmembrado da Marinha, uma Força Aérea Naval foi finalmente reconstituída com o nome de *Fleet Air Arm*" (ESTADO-MAIOR GERAL, 1947, p. 2); melhor coordenação, maior facilidade de especialização de pessoal, imprescindível dada a natureza peculiar das missões em proveito da Esquadra; necessidade de proteção aérea aos meios de superfície, o que recomendaria a inclusão de um navio-aeródromo em todas as forças tarefas equilibradas; e o caráter precário, inadequado, aleatório, por vezes contraproducente da atuação Força Aérea de cooperação.

Entretanto, o posicionamento mais curioso em relação ao tema coube ao Ministério da Marinha, que emitiu um parecer em termos muito mais semelhantes à opinião do Ministério da Aeronáutica, do que aquele emitido pelo EMA, ao defender que, a respeito da criação imediata de uma Aviação naval, "seria a solução mais perfeita a que melhor atenderia às necessidades específicas da Esquadra - não parece exequível no momento, por implicar enormes despesas e exigir prazo longo para a sua efetivação." (ESTADO-MAIOR GERAL, 1947, p. 3).

Por fim, o Estado-Maior Geral emitiu o seu parecer recomendando a centralização na FAB de todos os meios aéreos, devendo as necessidades da Marinha serem atendidas por meio de cooperação com a FAB.

O desfecho do estudo deixou claro para a Marinha que ela não receberia recepção das mais favoráveis ao seu desejo de retomar a Aviação Naval no Estado-Maior Geral. Apesar de tratar-se de um fórum heterogêneo, composto por integrantes das três Forças Armadas, a ideia que animou a criação do Estado-Maior Geral, apontava para a direção oposta ao desejo da atuação singular e autônoma da Marinha, em relação à Aviação Naval.

Conforme pode ser observado no Art. 1º do Decreto-Lei nº 9520, de 25 de julho de

1946, que organizou o referido Estado-Maior Geral, esse órgão tinha por objetivo preparar as decisões relativas à organização e emprego conjunto das Forças Armadas e os planos correspondentes.

As ideias de cooperação e emprego conjunto inculcadas na burocracia componente do Estado-Maior Geral, fica patente no documento interno nº 10-A (SECRETO), desse Estado-Maior, de 2 de abril de 1947, no qual o encarregado da 1ª seção, Oficial Superior componente dos quadros do então Ministério da Marinha, se comunica com o Sub-Chefe do Estado-Maior Geral, e justifica a ideia de cooperação entre a FAB e a Marinha, em termos similares aos contidos, posteriormente, no Ofício nº 47-C, da seguinte forma: "seria dado mais um passo, para um melhor entendimento quando se cogitar do emprego conjunto das Forças Armadas, o que constitui a missão precípua deste Estado-Maior." (ESTADO-MAIOR GERAL, 1947, p. 5).

Outro aspecto relevante do Ofício 47-C é o aparente posicionamento divergente entre o Estado-Maior da Armada e o Ministério da Marinha, acerca da criação imediata da Aviação Naval. A ideia ambiciosa daquele Estado-Maior, a criação da Aviação Naval, contemplando a aviação embarcada e as aeronaves operadas de terra, ambas pertencentes à Marinha, parece não ter sensibilizado o Ministério da Marinha, a ponto desse não defender com maior vigor a ideia no âmbito do Estado-Maior Geral.

Entretanto, é possível especular que a divergência entre ambos os órgãos da Marinha fosse menor no objetivo final a ser alcançado, a criação da Aviação Naval, e maior no modo como alcançá-lo. No documento em questão, o tema da cooperação entre a FAB e a Marinha é assim finalizado:

Cumprе ressaltar ainda que, embora seja possível à Aeronáutica cuidar da formação de pilotos especializados para missões em proveito das Forças Navais, enviando-os à escolas norte-americanas, como já o vem fazendo - qualquer programa de instrução, que seja elaborado, com a finalidade acima apontada imprescindirá de disponibilidade de um navio porta-aviões e material de voo adequado. A aquisição de um porta-aviões tipo escolta para a Esquadra é, também sob esse aspecto, cada vez mais urgente. (ESTADO-MAIOR GERAL, 1947, p. 6).

Assim, é lícito supor que, ou realmente não havia consenso acerca da urgência da retomada da Aviação Naval no interior da Marinha do Brasil, ou o órgão político dessa instituição tenha decidido assegurar a vitória possível naquele momento histórico.

Nesse caso, a discussão sobre a retomada da Aviação Naval não poderia ocorrer antes

de um dos seus primeiro passos, a aquisição de um navio-aeródromo. O debate acerca da retomada da Aviação Naval, sem esse primeiro passo seria inócua, tendo em vista que qualquer tarefa operacional no mar poderia ser realizada por aeronaves da FAB, a partir de terra, sem grandes perdas de eficiência, com a alegada vantagem de economia de recursos, decorrentes da centralização da atividade aérea.

Desse modo, é fácil perceber que qualquer planejamento bem elaborado com vistas à retomada da Aviação Naval, deveria prever como um de seus marcos iniciais, a aquisição desse novo meio naval, que conferiria à Esquadra o cumprimento de tarefas operacionais, distintas daquelas que a FAB poderia cumprir operando a partir de terra, amparada pelo argumento da economicidade.

4.2 A controvérsia na EGN e o reexame da doutrina de 1947

A aprovação da doutrina de cooperação no final de 1947 não aplacou os ânimos. Conforme apontou Almeida da Silva, "a cooperação prestada pela FAB tem sido sempre insuficiente, precária e de difícil obtenção" (1958, p. 12). O nível de tensão crescente entre a FAB e a Marinha pode ser mensurada pelo fato de uma simples controvérsia entre instrutores da Escola de Guerra Naval²¹, ter culminado com um despacho oficial do Presidente da República.

Em 16 de julho de 1951, o Tenente-Coronel aviador Nelson Berna de Miranda, militar da FAB e instrutor servindo na escola da Marinha, encaminhou ao Ministro da Aeronáutica um pedido de afastamento de suas funções, alegando:

não ser mais possível contemporizar e acomodar situações adversas, criadas pela orientação traçada pela Escola de Guerra Naval, que me compele a ensinar o emprego da aviação com base em navios na orla marítima, como pertencentes à Marinha, ou quando reforçadas com a cooperação de unidades da Força Aérea, sempre dentro da doutrina da AVIAÇÃO NAVAL, exatamente nos moldes da Aviação Naval Americana, por ser esta antagônica à doutrina da Força Aérea (MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1951, p. 1).

No documento de 25 de julho de 1951, o Ministro da Marinha, Almirante Renato de Almeida Guillobel, encaminhou o requerimento de dispensa do Oficial da FAB de suas

²¹ A EGN é a instituição de altos estudos militares da Marinha do Brasil, que tem o propósito de contribuir para a capacitação dos oficiais no desempenho de comissões operativas e administrativas; assim como no exercício de cargos de comando, chefia, direção e funções em estado-maior e nos altos escalões da Marinha.

funções de instrutor na EGN, ao Ministro da Aeronáutica. Nesse documento o Almirante Guillobel solicita a substituição do Oficial e argumenta que:

o requerente reconhece, entretanto, que o emprego das forças aéreas na guerra naval é ensinado na nossa Escola de Guerra exatamente de acordo com a doutrina preconizada pela América do Norte, cuja experiência no assunto ninguém pode, de boa fé, por em dúvida, após o sucesso que alcançou nas Campanhas do Pacífico e do Atlântico. Muitos navios da Marinha Brasileira tomaram parte em Operações de guerra no Atlântico, seja isoladamente, seja como parte integrante da Quarta Esquadra Americana; não falta, portanto, experiência aos nossos oficiais, sobre assunto de guerra naval [...] Lamento que o senhor Tenente-Coronel Berna considere seus conhecimentos, provavelmente fundados em pontos de vistas puramente teóricos, incompatíveis com os processos e métodos usados na Escola de Guerra Naval, a ponto de solicitar exoneração de um cargo no qual poderia aurir ensinamentos preciosos que de muito lhe deveriam servir para o futuro (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1951, p.1).

O Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica encaminhou a questão ao agora Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), órgão que substituiu o Estado-Maior Geral, por meio do Ofício nº 09-01 219/A1-2365, datado de 30 de novembro de 1951. Nesse documento a Aeronáutica alegou que o Ministro da Marinha firmou ponto de vista em completo desacordo com a doutrina seguida pela FAB.

O General de Exército Góes Monteiro, então Chefe do EMFA, julgou necessário encaminhar o assunto ao Presidente da República Getúlio Vargas, e o fez por meio da Exposição de Motivos 3-G, datada de 31 de janeiro de 1952.

Nesse documento Góes Monteiro faz um resumo do ocorrido, apresentando o posicionamento das partes, sintetiza a estrutura vigente, na qual inexistia a Aviação Naval, e se posiciona declarando que a questão da cooperação da FAB com a Marinha e o Exército não deveria gerar divergência, tendo em vista que a matéria já teria sido motivo de estudos e resolvida, por meio da Exposição de Motivos nº 47-C, submetida ao então Presidente da República e aprovada em setembro de 1947.

Entretanto, Góes Monteiro considerou pertinente proceder o reexame da situação, conforme o trecho do documento abaixo:

Isto Posto e analisada em seus limites e divergências entre os dois Ministérios interessados, cumpre liminarmente, ao Estado-Maior das Forças Armadas não dar provas de alheamento à controvérsia reinante sobre a matéria que deu origem a esse desentendimento, já que tornam cada vez mais inconciliáveis, em seus pontos de vistas, os partidários de uma Força Aérea Única e os que defendem a coexistência de uma aviação naval, pertencente à Marinha. [...] Talvez não haja no momento, país algum que

haja adotado uma organização coincidente com a que temos, mas a nossa foi aconselhada por fatores diversos, entre os quais cumpre ressaltar a escassez de recursos financeiros, já insuficientes para o desenvolvimento de uma única força aérea, quanto mais para permitir o seu fracionamento em diversas forças, cada uma, de per si, vultosa e de elevado custo de manutenção. Entretanto, como os problemas de organização não comportam uma solução estacionária e adaptada apenas às circunstâncias do momento em que foi tomada, porém, exigem estudo e revisão à medida que as necessidades operativas e as possibilidades aconselharem, parece interessante e altamente útil seja a matéria em causa reexaminada sob o aspecto orgânico e econômico (ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS, 1952, p. 3).

O Presidente da República, provocado pela Exposição de Motivos do EMFA, acima citada, resolveu, em 10 de fevereiro de 1952, determinar o reexame da questão da cooperação da FAB com a Marinha, conforme o despacho abaixo:

Havendo uma doutrina firmada e mandada executar pela Presidência da República, em 1947, deve a mesma continuar a ser cumprida. Aprovo, no entanto, que o EMFA proceda a um reexame da matéria com os outros órgãos do alto Comando das Forças Armadas, para uma colaboração mais harmônica eficiente (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 1952, p. 1).

Ironicamente, a defesa enfática da doutrina de cooperação da FAB com a Marinha vigente, levada às últimas consequências pelo Tenente-Coronel Berna, precipitou o reexame da questão, que nada interessava a sua instituição, considerando que, na melhor das hipóteses, sob a perspectiva da FAB, haveria a manutenção do *status quo*, então vigente. Entretanto, atribuir a esse Oficial a responsabilidade pelo desenrolar dos acontecimentos posteriores seria exagero, tendo em vista que já havia energia latente suficiente para que, na primeira oportunidade, a Marinha aproveitasse alguma ocasião fortuita, para solicitar a revisão do tema, conforme o seu interesse.

As conversações subsequentes demonstraram o firme propósito da Marinha de proceder a revisão do tema. A redação da nova Organização Administrativa previa a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Sobre o texto proposto da nova Organização Administrativa da Marinha, a ser encaminhada ao Poder Legislativo pelo Presidente da República, o EMFA chama a atenção de Getúlio Vargas para a letra "h", que trata da criação da Diretoria de Aeronáutica pela Marinha, incumbida da, segundo a proposta inicial da Marinha, organização, adestramento, instrução e administração do que disser respeito à Aviação Naval.

Nesse documento o EMFA suscita a controvérsia sobre a qual diz respeito a E.M. 3-G, acerca da cooperação da FAB com a Marinha em relação à questão da aviação e sugere que o

Presidente da República ouça o Ministério da Aeronáutica a respeito.

Em documento de 7 de março de 1952, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Raul Santiago Dantas, participa ao Chefe do EMFA que teria ficado assentado entre os Ministros da Marinha e o da Aeronáutica, com a anuência de seus respectivos Chefes de Estados-Maiores, a criação de um órgão denominado Diretoria de Aviação, contemplado na próxima reorganização da Marinha, sendo esse órgão destinado à coordenação dos assuntos relacionados ao Ministério da Aeronáutica, em tudo o que disser respeito à aviação embarcada e outros assuntos correlatos.

Em 4 de agosto de 1952, foi sancionada pelo Presidente Getúlio Vargas, a Lei nº 1.658, que dava nova Organização Administrativa ao Ministério da Marinha. Essa nova organização, dentre outros assuntos, tratou da criação da Diretoria de Aeronáutica, com a atribuição de coordenar os assuntos relacionados com o Ministério da Aeronáutica mantendo com este a mais estreita cooperação, e assuntos relacionados com a Aviação embarcada" (BRASIL, 1952, p. 3).

Na elaboração e aprovação da nova Organização Administrativa da Marinha, o então Ministro da Marinha, Almirante Renato de Almeida Guillobel, exerceu papel central. Figura de fácil trânsito no ambiente político, Guillobel, declarou em seu livro de memórias, que ao elaborar a nova Organização Administrativa da Marinha, "julguei que era chegada o momento de fazer ressurgir na Marinha a sua Aviação, porque entendi que nas épocas que correm já deixaram de existir as forças puramente navais, substituídas pelas Forças Aeronavais" (GUILLOBEL, 1973, p. 262). Sobre o ressurgimento da Aviação Naval, assim complementou o então Ministro:

O caminho a percorrer até a solução definitiva deste problema "primário" teria que ser forçosamente longo, porque no Brasil, eternamente em "formação", paupérrimo em estadistas que saibam abstrair-se dos casos pessoais e atender somente ao interesse público, o assunto foi sendo paulatinamente transformado em uma questão de classe que, embora inadmissível, tem encontrado eco em meios empenhados em fazer dele um assunto de natureza "política". Prevendo o que iria suceder, as etapas do "ressurgimento" foram cautelosamente estudadas e não tenho dúvidas sobre o resultado que há de surgir, mais dia menos dia, para a salvaguarda da Segurança Nacional, seja através de um retorno ao "bom senso", seja mediante a dureza trágica de um terrível castigo (GUILLOBEL, 1973, p. 262).

Em uma época de amadurecimento institucional e prevalência de personalismo em nossa sociedade, a capacidade de entendimento dos meandros políticos e o livre acesso à essa

elite, tornavam-se ativos mais importante para o atingimento de metas, do que os argumentos apresentados em defesa de determinadas causas. O então Ministro da Marinha, filho do também Almirante José Candido Guillobel, este último veterano da Guerra do Paraguai e posteriormente Ministro do Superior Tribunal Militar, desde cedo frequentou o círculo restrito do poder (GUILLOBEL, 1973).

Como Ministro da Marinha escolhido por Getúlio Vargas, a influência de Guillobel não se restringia somente ao executivo. Sobre a relação que mantinha com o Congresso Nacional, assim declarava o Ministro:

Muitos foram os amigos que fiz no Congresso. Seus nomes estão gravados em meu pensamento; me esquivo de citá-los porque certamente iria cometer imperdoáveis esquecimentos; passados tantos anos talvez minha memória me traísse ... De qualquer forma, durante minha administração consegui que 12% do Orçamento da República se destinasse à Marinha; creio que nunca mais essa percentagem foi atingida (GUILLOBEL, 1973, p. 266).

A Nova Organização Administrativa concebida por Guillobel, que criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, ensejou uma nova crise a ser gerenciada no âmbito do EMFA. Ao ser estabelecido o Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, por meio do Decreto nº 32.798, de 18 de maio de 1953, em termos bastantes amplos, na prática dando poderes à Marinha de constituir a Aviação Naval que julgar mais conveniente, provocou forte reação da FAB, em especial a alínea "e" do Art 2º, que estabelecia que à Diretoria de Aeronáutica competirá "estabelecer, atendendo às diretivas do Estado-Maior da Armada, os tipos de aviões necessários à MB, suas características, armamento, equipamento e petrechos bélicos" (BRASIL, 1953, p. 1).

Desse modo, tendo a Força Aérea alegado que o assunto do qual tratava o Decreto nº 32.798, de 18 de maio de 1953, seria do interesse de mais de uma Força, portanto, devendo ser tratado no âmbito do EMFA, resolveu o Presidente da República Getúlio Vargas assinar o Decreto nº 33.223, de 1 de julho de 1953, suspendendo a execução do regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, baixado em 18 de maio de 1953.

O debate acerca da Aviação Naval é retomado no âmbito do EMFA. Na 27ª Reunião do Grupo de Orientação e Coordenação (GOC), em 10 de setembro de 1953, o Marechal Mascarenhas de Moraes declarou desejar receber dos Chefes dos Estados-Maiores das três Forças Armadas, um trabalho sobre o tema, de modo a subsidiar a assessoria do EMFA ao Presidente da República. Para tanto, o Marechal informou que estava elaborando um questionário, de modo a nortear os trabalhos.

Na 28ª Reunião do GOC, em 18 de setembro de 1953, ficou definido que o questionário elaborado, de modo a nortear os trabalhos dos três Estados-Maiores, também seria enviado ao Comandante da Escola Superior de Guerra, ao Brigadeiro Eduardo Gomes e ao Almirante Ernesto de Araújo.

Conforme consta da ata da 33ª Reunião do GOC, realizada em 5 de outubro de 1953, encontra-se transcrito abaixo a versão final do questionário:

I - Doutrina

A - Variaram os fatores de decisão considerados no ofício 47-C, de 1947, e Exposição de Motivos 3/G, de 1952, do EMFA de maneira a justificar modificações na doutrina vigente? Como?

B - Há outros fatores a considerar, que justifiquem a modificação da referida doutrina? Quais são eles?

C - As modificações decorrentes de A e B, se for o caso, devem incidir na essência da doutrina ou nas suas medidas complementares?

D - Na hipótese de ser alterada a doutrina em apreço, para a sua modificação ou maior clareza, qual deve ser o seu enunciado?

II - Medidas Complementares

Em qualquer das soluções preconizadas, de manter a doutrina vigente ou modificá-la, total ou parcialmente:

E - Quais medidas complementares julgadas necessárias para a execução da doutrina (organização, meios e relação de Comando)?

F - Qual a prioridade para aquisição dos meios referidos em "E", tendo-se em consideração os meios atualmente disponíveis pelas Forças Armadas em conjunto?

G - Justifica-se a aquisição de NAe, considerados os meios operativos de que dispõe as Forças Armadas, e, particularmente, a Marinha? Qual a oportunidade dessa aquisição, levados em conta os fatores que a condiciona?

Serão apresentadas abaixo, de modo sucinto, por meio do Parecer do EMFA de 23 de setembro de 1954, as respostas das diversas autoridades, mais pertinente para este estudo.

Em relação ao questionamento do item A, a Marinha alegou que os fatores de decisão, que serviram de base para a elaboração da doutrina de 1947, eram diferentes daquele momento histórico, tendo em vista que o fator econômico, variável, segundo a Marinha, quase exclusivamente considerada para a elaboração da doutrina de 1947, teria tido o seu impacto diminuído com o Acordo Militar com os EUA e com a existência do Fundo Naval²², e que, uma vez que a FAB não possuía meios para cooperar com as Forças Navais, seria indiferente adquiri-los pela FAB ou pelo Ministério da Marinha.

O Almirante Ernesto Araújo acrescentou, em relação à cooperação da FAB com a Marinha, que "os esforços dos EE.MM. estimulados pelo EMFA, em sete anos, não tiveram resultado prático. É ilusório supor que o patriotismo e espírito de colaboração possam suprir vícios de organização" (ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS, 1954, p. 7).

Em essência, a posição em relação ao tema do Estado-Maior da Aeronáutica, do Exército, da Escola Superior de Guerra e do Brigadeiro Eduardo Gomes foram coincidentes, todos consideravam que os fatores condicionantes para a elaboração da doutrina de 1947, eram os mesmos, e as variáveis-chaves para as suas posições eram as limitações impostas pela situação financeira do País e os ganhos advindos da centralização das atividades aéreas na FAB.

Prosseguindo para o questionamento do item B, a Marinha defendeu que a experiência das guerras desaconselha esquemas híbridos e recomendam a aviação orgânica da Marinha, não havendo coordenação eficiente, dependente de pedidos de cooperação. Uma vez mais os demais atores apresentaram pareceres coincidentes advogando pela manutenção do *status quo*, estabelecido em 1947.

O questionamento C foi respondido pela Marinha alegando que as modificações decorrentes dos itens A e B deveriam incidir na essência da doutrina, tendo em vista que à época o Estado-Maior Geral aceitou a aviação orgânica da Marinha, mas emitiu a então vigente doutrina como solução temporária, imposta por condicionantes econômicas, que não mais se verificavam. Novamente os demais atores foram uníssomos, defendendo que não haveria necessidade de introdução de alterações na essência da doutrina vigente.

²² O Fundo Naval, cuja finalidade era a renovação da Marinha, recebeu uma forte capitalização, por meio da Lei nº 1.383, de 13 de junho de 1951.

O novo enunciado proposto pela Marinha, em atendimento ao questionamento D, seria o seguinte: A Aviação quer embarcada, quer em base em terra, necessária ao cabal cumprimento das missões peculiares às Forças Navais, constitui a Aviação Naval e é parte integrante da Marinha de Guerra.

O Estado-Maior da Aeronáutica, o Brigadeiro Eduardo Gomes, a Escola Superior de Guerra, não apresentaram proposta de modificação do enunciado. Entretanto, o Estado-Maior do Exército considerou mais adequado o texto, conforme a seguir: Forças Aéreas Táticas, de cooperação com a Esquadra e com bases em terra, integrantes das Forças Navais e cujos Comandos, para as tarefas operacionais de guerra, são exercidos pelas próprias entidades orgânicas da Aeronáutica.

Em relação à questão E, a Marinha sugeriu como medida complementar para a execução da doutrina, ato do poder legislativo autorizando a Marinha a possuir elementos aéreos orgânicos, a aquisição de navio-aeródromo, bem como algumas ações decorrentes dessas duas primeiras iniciativas. A Aeronáutica defendeu equipar convenientemente as unidades táticas de cooperação. A compra de navios-aeródromo acarretará a formação de Unidades Especializadas com aviões próprios.

A Marinha respondeu, referente à prioridade na aquisição de meios, que inicialmente devia-se adquirir o primeiro navio-aeródromo e helicópteros para os cruzadores, a instalação de base aérea própria e um Centro de Instrução especializado em Operações Aeronavais, aquisição de aviões e helicópteros, concomitantemente com a formação de pessoal especializado.

Segundo a Aeronáutica, na hipótese de emprego contra os rivais regionais, a prioridade deveria ser a aquisição de meios para a Força Aerotática, Defesa Aérea, Transporte Aéreo e meios para a Força Aerotática de cooperação com a Marinha. Na hipótese de emprego na defesa hemisférica a prioridade passaria a ser os meios para a Força Aerotática de cooperação com a Marinha, Transporte Aéreo, Defesa Aérea e meios para a Força Aerotática de cooperação com o Exército.

Ainda segundo o tema, a ESG considerou a prioridade a aquisição meios aéreos para embarcar nos cruzadores recém adquiridos, montar um sistema efetivo de cooperação entre a Marinha e a FAB e programar a aquisição de navios-aeródromo e meios próprios para neles operar.

Por fim, a última questão tratava sobre a pertinência de se adquirir navios-aeródromo e qual seria a oportunidade para essa aquisição. A Marinha defendeu que os navios-aeródromo eram indispensável para atender às missões prevista nas hipóteses de emprego contra possíveis rivais regionais e URSS.

O Estado-Maior da Aeronáutica não via a necessidade de navio-aeródromo, considerando que na hipótese de emprego contra os rivais regionais, esses países não os possuíam e aquisição por parte da Marinha do Brasil poderia estimular uma corrida armamentista na região, prejudicial ao interesse do país.

Em relação à hipótese de emprego contra a URSS, para a tarefa de proteção a comboios litorâneos não há necessidade de navios-aeródromo. Esse Estado-Maior defendeu que a aquisição de um navio-aeródromo só se justificaria se o Brasil tivesse assumidos compromisso de constituir Forças-Tarefas Navais, para operar em alto mar e mesmo nesse caso, a prioridade deveria recair sobre a aquisição de meios de proteção direta aos comboios litorâneos.

A ESG considerou pertinente a aquisição de navio-aeródromo para a Marinha, tendo em vista que, na opinião dessa instituição, não haveria força-tarefa equilibrada sem navios-aeródromo e a Marinha deveria ficar em condições de assegurar as comunicações marítimas interamericanas.

Ao término dessa fase do debate, as informações foram consubstanciadas pelo EMFA no documento E.M. nº 1-C (SECRETO), datado de 15 de janeiro de 1954, endereçado ao então Presidente da República Getúlio Vargas. Nesse documento, o EMFA apresenta um histórico do tema, desde a doutrina de 1947, e apresenta o seu posicionamento sobre o assunto. Abaixo serão apresentadas as linhas gerais do documento.

O texto explica que a elaboração do documento foi motivada pelo despacho presidencial de 10 de fevereiro de 1952, que determinou proceder o reexame da doutrina de cooperação aeronaval constante do ofício nº 47-C (SECRETO), de 6 de agosto de 1947, em face das dúvidas suscitadas na EGN, quanto à referida doutrina.

Outro tema alvo do referido documento, dizia respeito ao texto do Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, baixado pelo Decreto nº 32 798, de 18 de maio de 1953, segundo o qual, na visão do EMFA, a elaboração desse decreto teria sido realizada sem a anuência do desse órgão e continha prescrições que contrariavam a doutrina de cooperação

vigente, desde 1947. Por esse motivo teria sido o regulamento daquela Diretoria sustado pelo Decreto nº 33 223, de 1 de julho de 1953, até que o EMFA procedesse o devido reexame da matéria.

O histórico do tema, apresentado no documento, remetia ao ano de 1947, quando o EMFA, apesar de considerar as aparentes vantagens da Aviação Naval, opinava sobre a inexecuibilidade, naquele momento, da constituição de aviação orgânica da Marinha.

Antes restabelecer a Aviação Naval a Marinha, segundo ainda o EMFA, deveria equipar primeiro a esquadra, com meios de superfície adequados ao cumprimento de sua missão. Desse modo, o EMFA recomendava, segundo critérios econômicos, a centralização na FAB de todos os meios aéreos militares, com a aquiescência do Ministério da Marinha e da Aeronáutica à época.

Passando a tratar do reexame da matéria da cooperação entre as Forças, o EMFA emitiu parecer a favor da manutenção da doutrina de cooperação aeronaval, firmada em setembro de 1947, tendo em vista que os fatores condicionantes que embasaram a solução de 1947, permaneciam ainda inalterados, não havendo motivo, portanto, para revisão da doutrina, a menos que algum fato novo de vulto, venha impor a necessidade de modificação da organização, então vigente.

De modo a defender o parecer acima, o EMFA apresentou os seguintes argumentos: a centralização do poder aéreo na FAB representa a correta aplicação do princípio de economia de forças, já que a real situação brasileira não comportava a dispersão de meios; a criação da Aviação Naval agravaria a crise de pessoal que se abatia sobre a Marinha e a Aeronáutica; a duplicação da aviação representaria uma inversão de prioridades, o reaparelhamento naval em proveito da navegação ao longo do litoral deveria anteceder a cogitação de uma arma aérea para a Marinha; por fim, a singularidade da solução adotada pelo Brasil, com a doutrina de 1947, foi justificado pelo EMFA pelos imperativos da conjuntura nacional, não comprável a outros países.

Com esses argumentos o EMFA emitiu o parecer favorável a manutenção do *status quo*, entretanto, admitia a evolução do conjugado aeronaval, de acordo com duas distintas fases. A primeira fase previa o reaparelhamento da esquadra, com navios de superfície e submarinos, de modo garantir a devida proteção à navegação ao longo do litoral, em cooperação com as aeronaves da FAB, baseadas em terra.

A segunda fase, contemplaria a incorporação de um ou mais navios-aeródromo, além de outros meios de superfície necessários a proporcionar à esquadra o correto equilíbrio ao conjugado aeronaval, cabendo à FAB dotar o navio-aeródromo com meios aéreos, pessoal de manutenção das aeronaves e especializado em voo, exceto os Observadores Aeronavais (OAN), que seriam da Marinha.

O documento finaliza com algumas sugestões de medidas complementares a serem implementadas com o intuito de que não se deixem margens para lacunas de regulamentação que levem a novos atritos entre a Marinha e a Aeronáutica, na questão da cooperação entre as Forças.

Dentre essas medidas destacamos a recomendação para a criação do Comando Aerotático Naval, dotado dos meios materiais necessários ao adequado emprego combinado das forças; a criação do Centro de Instrução da Marinha, com a finalidade de realizar o treinamento das forças navais com as unidades aéreas de cooperação; dar início à aviação embarcada, dotando os cruzadores com as adequadas aeronaves; e por fim, a recomendação de que o conteúdo da doutrina seja rigorosamente respeitado pelas Escolas de Estados-Maiores das três forças.

O reexame da matéria mais uma vez verificou a pertinência de a Marinha possuir um navio-aeródromo, conclusão semelhante à inserida na doutrina de 1947, bem como recomendou que os OAN, a bordo das aeronaves da FAB, fossem militares oriundos da Marinha.

Sob a perspectiva da Marinha, o resultado do reexame da matéria, se não representou a retomada da Aviação Naval, ao menos permitiu que essa instituição obtivesse vitórias parciais no sentido dessa retomada.

Foi verificada a pertinência de a Marinha possuir um Centro de Instrução Aeronaval, ideia concretizada em 27 de maio de 1955, por meio da criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval²³ (CIAAN), situado provisoriamente na rua do Acre no Rio de Janeiro, transferido, em 1957, para o KM 11 da Avenida Brasil, nessa mesma cidade. A respeito do CIAAN, assim se manifestou a publicação oficial da MB:

Logo, o CIAAN iniciou o primeiro curso não regular de OAN. Após um

²³ Atualmente esse Centro de Adestramento funciona no interior da Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, no Rio de Janeiro.

período de aulas teóricas, os seis oficiais inscritos fizeram estágios no Exército e na FAB. Mesmo que as atribuições da DAerM e do CIAAN não mencionassem a operação de aeronaves pela Marinha, considerava-se que os observadores deveriam ser pilotos qualificados. Assim, terminada a primeira fase do curso, os oficiais foram matriculados no Aeroclube do Brasil para receber instruções de pilotagem, empregando especialmente dois aviões Fairchild PT-19 (MARINHA DO BRASIL, 2016, p. 96).

Nesse mesmo ano, a Marinha enviou, por meio do Programa de Assistência Militar com os EUA, oficiais para realizarem o curso no *Naval Aviation Ground Officers School* e *Helicopter Training Unit One*, ambos na Flórida (MARINHA DO BRASIL, 2016).

Em mais uma demonstração do firme propósito de restabelecer a Aviação Naval, independente do resultado do reexame da cooperação da FAB com as demais Forças, a Marinha já se encontrava em tratativas adiantadas, desde 1953, para a aquisição junto ao Reino Unido, de um casco de navio-aeródromo, chamado Leviathan, cujo estágio de construção encontrava-se com 30% do casco, 60% da propulsão e máquinas auxiliares e 5% da instalação elétricas concluídos, podendo ser entregue ao Brasil, totalmente acabado, em 1958 (NATIONAL ARCHIVES, 1954).

Em 9 de fevereiro de 1954, a Marinha do Brasil informou ao governo do Reino Unido, que em 4 de fevereiro daquele ano o Presidente da República Getúlio Vargas, teria autorizado a aquisição do Leviathan. Entretanto, em função de divergências acerca do preço final do navio acabado, as negociações não prosperaram (NATIONAL ARCHIVES, 1954).

4.3 Conclusões parciais

O reexame da questão da cooperação da FAB com a Marinha do Brasil, procedida pela EMFA, cujo resultado foi expresso por meio do documento E.M. nº 1-C (SECRETO), datado de 15 de janeiro de 1954, endereçado ao Presidente da República Getúlio Vargas, foi uma simples reedição dos argumentos constantes do ofício nº 47-C (SECRETO), de 6 de agosto de 1947.

A questão central girou, novamente, em torno dos ganhos decorrentes da concentração da atividade aérea militar na FAB, em detrimento da Aviação Naval e do Exército, que dependeriam da FAB para o atendimento de suas demandas administrativas e operacionais em relação à aviação.

Dessa forma, a FAB buscava a manutenção do *status quo*, por meio do argumento acima e das barreiras legais estabelecidas desde a criação do Ministério da Aeronáutica, de

modo a manter o seu monopólio da atividade aérea militar.

Por outro lado a Marinha buscou, paulatinamente, utilizar todas as brechas disponíveis na legislação, as interpretando de maneira flexível. O que se viu, foi que a cada discussão sobre o tema, a Marinha conseguia concessões, que a aproximavam do objetivo adotado por este estudo como hipótese para a questão de pesquisa proposta, de que a retomada da Aviação Naval foi a razão pela qual a MB decidiu adquirir o HMS Vengeance, posteriormente rebatizado de NAeL Minas Gerais, demonstrando que em momento algum a MB cogitou se conformar com o conjunto de normas que a impediam de desenvolver a sua atividade aérea.

O próximo capítulo tratará do ressurgimento da Aviação Naval e buscará analisar as evidências colhidas ao longo deste trabalho científico, de modo a corroborar ou refutar a hipótese estabelecida.

5. O RESSURGIMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL E O TESTE DA HIPÓTESE

O momento do ressurgimento da Aviação Naval é algo que ainda carece de consenso. Alguns alegam que o decreto que criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, seria o marco da retomada da Aviação Naval no Brasil. Entretanto, ainda levariam muitos anos até que um piloto da Marinha, pilotando uma aeronave dessa instituição, levantasse voo de um de seus navios ou base aeronaval.

A fim de contribuir com essa discussão, a Marinha do Brasil divide, esquematicamente, a Aviação Naval em quatro fases (MARINHA DO BRASIL, 2016). A primeira fase teria início em 1916, com a criação da Escola de Aviação Naval, e terminaria em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica e conseqüente extinção da Aviação da Marinha do Brasil.

A segunda fase seria limitada, em seu início, pela criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha em 1952, e finalizada em 1965, com a publicação do Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965, assinado pelo Presidente da República H. Castello Branco, uma vez mais argumentando que: considerando a situação financeira do país, que impossibilita aquisição de material bélico em grande escala e formação especializada do pessoal militar com novos meios, resolveu que nas Forças Armadas, a posse e a operação de aviões serão restritas à Força Aérea Brasileira, e a Marinha disporá de helicóptero anti-submarino e de emprego geral, por ela operados e guarnecidos (BRASIL, 1965).

A terceira fase da Aviação Naval situa-se compreendida entre 1965, período no qual a MB operaria apenas a aviação de asa rotativa, até a autorização para a MB operar aeronaves de asa fixa, por meio da assinatura, pelo Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, do Decreto nº 2.538, de 8 de abril de 1998, que definiu em seu Art 1º que "A Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral, todos orgânicos e por ela operados, necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional" (BRASIL, 1998, p. 1).

A assinatura desse decreto deu início à quarta fase da Aviação Naval e encerrou um dos episódios mais controversos de nossas Forças Armadas. Se por um lado foram dadas mostras incontestes de determinação e vigor na defesa de seus pontos de vistas, os atores envolvidos nessa longa batalha corporativa, deram também mostras de como é possível pautas classistas provocarem lutas fratricidas, com potencial para deixarem em segundo plano a

lógica e a análise isenta dos fatos, mesmo sob o risco de comprometer a soberania e a defesa do Estado.

Conforme apresentado na introdução, o recorte temporal desta pesquisa se limita à primeira e parte da segunda fase da Aviação Naval, segundo a divisão convencionalizada pela MB.

Tendo em vista que esta pesquisa segue o método hipotético-dedutivo, e que até aqui se dedicou a desenvolver questões referentes ao problema de pesquisa proposto e suas respectivas conjecturas, ou seja, segundo Lakatos (2010), propostas de soluções provisórias ao problema, passíveis de testes, chegou o momento de testarmos a teoria, que propõe que **a Marinha decidiu adquirir um navio-aeródromo, em 1956, a fim de restabelecer a Aviação Naval.**

Assim, a fim de evitar erros de percepção e julgamento, sendo um desses denominado por Kahneman (2012) como o *viés da confirmação*, segundo o qual ocorre um tipo de percepção seletiva na coleta de evidências e informações, em que os dados coletados que corroborem o cenário preconcebido, recebem mais importância do que aqueles que o contradizem, neste momento da pesquisa buscaremos, ao invés de apontar evidências que corroborem a teoria proposta, falsear a hipótese estabelecida, de que a aquisição do HMS Vengeance, em 1956, teve como propósito o restabelecimento da Aviação Naval na Marinha do Brasil.

Diante do exposto, seguindo as recomendações do método adotado per esta pesquisa, buscaremos tornar falsas as consequências deriváveis da hipótese estabelecida, por meio, inicialmente, do *modus tollens*, expresso sob a forma assim descrita: se p , então q , precisamos demonstrar que se não q , então não p , considerando que q é deduzível de p .

Dessa forma, a partir de evidências que serão demonstradas ao longo desta seção, esta pesquisa conjectura que a decisão da MB de retomar a Aviação Naval, foi a força motriz que impulsionou os movimentos dessa instituição, no sentido de adquirir o navio-aeródromo, por considerar que somente a aquisição desse meio, permitira a retomada da Aviação Naval.

Desse modo, a decisão antecedente de retomar a Aviação Naval teria condicionado a busca pela aquisição do navio, logo podemos escrever a sentença, conforme a seguir: se *intenciono retomar a Aviação Naval*, então *necessito adquirir um navio-aeródromo*, assim precisamos demonstrar a negação, conforme a seguir: se *não adquirir um navio-aeródromo*,

então não retomo a Aviação Naval.

Para dar início a investigação descrita no parágrafo anterior, é necessário inicialmente, definir o que seria Aviação Naval. Assim, esta pesquisa considera a Aviação Naval, como sendo a operação de meios aéreos militares orgânicos, mantidos, pilotados e sob o comando da Marinha, empregados em proveito de uma Força Naval ou nas atividades subsidiárias da Marinha.

A Aviação Naval pode existir sob três formas: emprego de aeronaves operadas a partir de terra, aeronaves de asa rotativa operadas a partir de meios de superfície, e aeronaves de asa fixa e rotativa operadas a partir de meios de superfície do tipo, ou classe, de navios-aeródromo.

Em relação à primeira forma, alguns Estados organizam a sua Aviação Naval sem, necessariamente, possuir aeronaves embarcadas, realizando operações com aeronaves baseadas em terra, em proveito da Força Naval.

No caso da MB seria muito difícil convencer o poder político e o estamento militar, acerca da conveniência de possuir Aviação Naval operada a partir de terra, considerando que a variável chave para definição doutrina de 1947, ratificada pelo reexame da matéria em 1954, a qual centralizava a aviação militar na FAB, seria a aparente vantagem econômica da centralização dessas atividades em uma única Força Armada.

Difícilmente, dada a percepção de ameaça reinante no período de que trata esta pesquisa, haveria argumentos referentes aos possíveis ganhos de eficiência operacional da MB, que justificassem essa modalidade de emprego da aviação, capazes de motivar a mudança no entendimento vigente, que atribuía à FAB o monopólio dos meios aéreos militares.

Desse modo, nos resta prosseguir para a segunda forma de Aviação Naval, aquela que opera aeronaves de asa rotativa, a partir de meios de superfície, de modo a verificar se haveria a possibilidade da MB retomar, ao menos em parte, a sua Aviação Naval, com base nessa modalidade de operação.

Para tanto, é necessário tratarmos acerca da aquisição dos Cruzadores Barroso e Tamandaré, em dezembro de 1951 e abril 1952, respectivamente. Esses navios trouxeram novas capacidades à MB, eram originalmente cruzadores da Marinha dos EUA, da Classe

Brooklyn, e tiveram participação expressiva na Segunda Guerra Mundial, entretanto, à época da transferência para a MB, encontravam-se compondo a Esquadra de Reserva do Atlântico, dos EUA.

Essa classe de navio possuía um convés e hangar embutido na popa, próprio para operação com helicópteros, empregados em tarefas de observação de tiro, operações de reconhecimento e salvamento no mar. Os referidos navios também eram dotados de radar aéreo SP, capazes de executar o controle aéreo de aviões em operações militares, por meio de controladores, operando a partir do Centro de Informações de Combate (CIC) do navio.

Para desenvolver essas novas capacidades a MB buscou a ajuda da FAB, tendo em vista que na base de Cumbica havia o Esquadrão de Controle e Alarme, equipado com o mesmo radar SP instalado nos Cruzadores Barroso e Tamandaré.

Nessa época o esquadrão da FAB era comandado pelo Capitão-Aviador Rubens Vaz²⁴, que cooperou, sobremaneira, com os esforços da MB, no desenvolvimento dessas novas capacidades. Para tanto, foi construída uma réplica da seção do CIC do navio, destinada ao controle aéreo dos caças P-47 e aviões bombardeiros A-20, disponibilizados pela FAB para treinar os controladores da Marinha, que simulavam o comportamento de aviões, em cooperação com a força naval. Por fim, nessa mesma ocasião, foi elaborado, também, um Código de Controle Aéreo comum entre a MB e a FAB (MARTINS, 1985).

A incorporação dos Cruzadores Barroso e Tamandaré à MB, poderia, potencialmente, permitir que fosse retomada a Aviação Naval ou, ao menos, permitir o emprego de aeronaves da FAB, em proveito das forças navais, operados ou controlados a partir dos navios da MB.

Portanto, releva questionar por qual motivo a MB não buscou, ou não logrou êxito, retomar a Aviação Naval, com base, inicialmente nos novos navios, ao invés de percorrer um trajeto mais difícil e penoso dessa retomada, a partir da aquisição de um navio-aeródromo?

A MB de fato tentou desenvolver a sua capacidade aérea a partir desses novos navios. A incorporação dos cruzadores à Esquadra brasileira, permitiu que fossem realizadas as primeiras experiência de emprego de aeronaves embarcadas em navios da MB.

Segundo a doutrina vigente de cooperação da FAB com a Marinha, cabia à FAB

²⁴ Esse Oficial mais tarde viria ser assassinado no atentado que sofreu o jornalista Carlos Lacerda, provocando uma crise que posteriormente culminaria com o suicídio do Presidente Getúlio Vargas.

fornecer todo o pessoal e material para a operação de aeronaves embarcada nos navios da MB. Assim, a FAB e a MB, em cooperação, realizaram as primeiras tentativas de operação do helicóptero Bell H-13D FAB-8501, à bordo do Cruzador Tamandaré. Sobre essa experiência precursora, assim relata a publicação oficial da MB, comemorativa dos 100 anos da Aviação Naval brasileira:

Os ensaios foram realizados em novembro de 1954, a bordo do Cruzador C-12 Tamandaré, e demonstraram que, sem rotores de pás dobráveis, a operação era impraticável. Apesar dos esforços da equipe da FAB, o helicóptero só saiu do navio ao fim do exercício para voltar de caminhão à sua base. Tornava-se claro também que a Marinha deveria dispor de observadores aéreos qualificados para interagir com os meios operados pela Força Aérea Brasileira (FAB). Assim, em dezembro, um aviso ministerial criou a especialidade de Observador Aéreo Naval (OAN) (MARINHA DO BRASIL, 2016, p. 95).

Diante da constatação de que não havia no inventário de meios da FAB, aeronave com capacidade de operação embarcada, criou-se um impasse e o processo de busca por uma aeronave que possuísse os requisitos necessários para esse tipo de operação.

O simples fato de a Marinha não conseguir dotar seus navios com os helicópteros necessários para realizar as suas operações navais, sendo que a responsabilidade de fornecimentos de pessoal e material, segundo a doutrina vigente, cabia à FAB, aponta para o fato de que, ou a FAB não possuía os recursos necessário para honrar com as suas responsabilidade na cooperação com a MB, ou essa instituição não possuía a disposição para fornecer os meios necessários para a MB realizar as suas operações aeronavais.

O depoimento de Almeida da Silva (1958), indica que a falta de cooperação entre a FAB e a MB, naquele momento, se dava, provavelmente, pela falta de disposição da FAB para tal:

No orçamento para o exercício financeiro de 1956 novamente figurou no anexo da Marinha uma verba de dez milhões de cruzeiros, para aeronaves. Nesse ano prosseguiram as negociações da Marinha com a FAB, para a aquisição de helicópteros, sem resultado, sendo de notar que dois Avisos do Ministro da Marinha ao Ministro da Aeronáutica, datados de 1º de março e 7 de agosto, sobre o assunto não tiveram resposta. Finalmente, em 28 de novembro, o Ministro da Marinha dirigiu Aviso ao Ministro da Aeronáutica informando haver recebido proposta de venda de dois helicópteros, cuja aquisição interessava à Marinha, para guarnecer os cruzadores, e tendo em vista a Doutrina, consultava se o Ministério da Aeronáutica tinha alguma objeção a que a Marinha fizesse a compra, para a qual dispunha de recursos. Esse Aviso não teve resposta e, ao findar o ano, na contingência de perder verbas, o Ministro da Marinha autorizou a compra dos helicópteros, comunicando ao Ministro da Aeronáutica, por Aviso de 23 de janeiro de

1957, a aquisição feita e os motivos que o levaram a autorizá-la (ALMEIDA DA SILVA, 1958, p. 13).

Até o ano de aquisição do NAeL Minas Gerais, em 1956, a Marinha tentava, desde 1951, dotar seus cruzadores de sua ala aérea embarcada, sem sucesso, mesmo dispor de recursos financeiros para tal.

Estava claro, naquele momento, que esse não seria o caminho para a efetivação da cooperação da FAB com a MB, de modo a permitir que seus navios dispusessem de seu recurso aéreo, mesmo que operados pela FAB, tampouco para a retomada da Aviação Naval, por meio da operação da aviação de asa rotativa própria.

Em nossa busca pelo falseamento da teoria proposta por esta pesquisa, de que a aquisição do navio-aeródromo teve como propósito primeiro a retomada da Aviação Naval, o que significa, nos termos definidos por esta pesquisa, o emprego de aeronaves orgânicas, operada e sob o comando da MB, é recomendável que os próximos passos se detenham em questionar que resultados a MB esperava alcançar com a aquisição do navio-aeródromo que não tivesse alcançado com a aquisição cruzadores, naquilo que diz respeito à Aviação Naval ou a cooperação com a FAB.

É possível especular que diferentemente dos cruzadores, que têm a operação de aeronaves, uma dentre as suas várias possibilidades de emprego, um navio-aeródromo, equipamento de grande visibilidade, elevado custo de manutenção e operação, não teria razão de existir sem a sua capacidade aérea embarcada. Seguramente, não haveria outra alternativa, senão dotar esse meio de aviões e helicópteros que justificassem a sua aquisição.

Nesse cenário, a falta de cooperação da FAB com a MB, seja qual fosse a razão, escassez de recursos ou a não disposição para cooperar, constituiria um fator de força para a MB, caso a força motriz para a aquisição desse navio, fosse realmente a retomada da Aviação Naval, tendo em vista que a força naval, poderia trabalhar para, em virtude da incapacidade ou falta de disposição da FAB de cooperar com a Marinha, dotar o seu navio-aeródromo com pessoal e material próprio.

Assim, uma maneira de refutar a hipótese estabelecida por esta pesquisa, seria investigar se a MB estaria satisfeita em apenas adquirir o navio-aeródromo consentindo, em consonância com a doutrina vigente, que a FAB fornecesse o pessoal e material necessário para compor a ala aérea embarcada no navio-aeródromo, ou se estaria trabalhando, de maneira ostensiva ou oculta, para, na omissão da FAB, dotar seu navio-aeródromo com

pessoal e material próprio.

O momento da pesquisa nos obriga a investigar a terceira possibilidade de retomada da Aviação Naval, ou seja, por meio da aquisição de um navio-aeródromo. Segundo a doutrina de 1947, nada impediria a MB de adquirir navios, tampouco navios-aeródromo.

Entretanto, essa doutrina previa que o todo o pessoal e material relacionado com a aviação seria disponibilizado pela FAB. Assim, não haveria nada de incomum se a MB adquirisse o navio-aeródromo e a FAB dotasse o navio dos recursos aéreos necessários.

Entretanto, encontrar evidências da atuação da MB no sentido de tentar prescindir da presença da FAB a bordo de seu navio-aeródromo, poderia ser considerado um indício da intenção da Força de se insubordinar contra a doutrina, então vigente. Assim os próximos parágrafos dessa pesquisa serão destinados a investigar a atuação da FAB e da MB, a partir da aquisição do NAeL Minas Gerais.

Cerca de três meses após o anúncio da compra do navio-aeródromo pela MB, o Presidente JK assinou o Decreto nº 40.859, de 6 de fevereiro de 1957, o qual criava o 1º Grupo de Aviação Embarcada, cuja finalidade era guarnecer os navios-aeródromo da Marinha brasileira.

A assinatura desse decreto deixa, uma vez mais, clara a intenção do Estado brasileiro de manter a organização das Forças Armadas então vigente, a qual previa a centralização na FAB das atividades aéreas militares.

Antes disso, a MB trabalhava de modo a aumentar a sua autonomia em relação à FAB. A citação abaixo demonstra a firme determinação da MB, mais de um ano antes da compra do seu primeiro navio-aeródromo, de contestar a organização em vigor, ao enviar aos EUA os seus oficiais, com intuito de os qualificar como aviadores navais:

Em 1955, obteve-se do Programa de Assistência Militar com os Estados Unidos a autorização para enviar seis oficiais para realizar cursos de aperfeiçoamento na U.S. Navy, com duração de pouco mais de um ano. O primeiro era o Naval Aviation Ground Officers School, ministrado em Jacksonville, na Flórida. Em seguida, os oficiais se formavam como pilotos na Helicopter Training Unit One em Ellyson Field, Pensacola, também na Flórida (MARINHA DO BRASIL, 2016, p. 96).

Não há como demonstrar de modo mais cabal, a determinação institucional da MB, de restabelecer, de modo autônomo, a sua aviação, mesmo diante das condicionantes legais, estabelecidas em relação à organização das Forças Armadas, determinadas pelo poder político,

desde a criação da FAB, mesmo antes de saber como se daria a cooperação da FAB com a MB, em relação a ala aérea do futuro navio-aeródromo.

Com a criação do Estado-Maior Geral em 1946, posteriormente, renomeado como Estado-Maior das Forças Armadas, o órgão passou a ser o fórum de discussões e deliberações sobre temas que interferissem em mais de uma das Forças Armadas. A ideia-força que animou a criação desse órgão, foi a de incentivo da cooperação e de operações conjuntas das Forças Armadas. Nesse sentido, sob a perspectiva da Marinha, em relação ao seu desejo de possuir aviação própria, esse não seria o ambiente mais favorável para o atingimento de seu objetivo de atuação autônoma nessa atividade.

Diante do debate que culminou com a doutrina de cooperação das Forças Armadas de 1947, e do reexame da questão da cooperação da FAB com a Marinha, determinado por Getúlio Vargas e concluído em 1954, é possível supor que teria ficado claro para a Marinha, que a meta de retomar a sua Aviação Naval não encontraria respaldo no interior do Estado-Maior das Forças, tampouco se cogitaria abrir mão das aparentes vantagens econômicas, decorrentes da centralização das atividades aéreas militares na FAB.

Diante disso, de modo a vencer as resistências para a retomada da Aviação Naval, seria imperativo para a Marinha, como primeiro passo, oferecer tarefas operacionais distintas daquelas que pudessem ser executadas pela FAB. Desse modo, a Marinha necessitava oferecer capacidades operacionais além do alcance das aeronaves de asa fixas da FAB, que operavam a partir de terra.

A Segunda Guerra Mundial mostrou, que a arma mais eficiente contra a ameaça submarina era o avião. Os Grupos de Caça e Destruição, nucleados em navios-aeródromo, se mostraram eficazes na Batalha do Atlântico. Tendo em vista o impacto dos *U-boats* na costa brasileira, não seria difícil para a Marinha sustentar o argumento de o país contar com um navio-aeródromo, que viesse a nuclear um Grupo de Caça e Destruição, em nosso litoral.

Entretanto, ainda havia uma barreira adicional a ser vencida, a autorização para a compra do navio-aeródromo e a disponibilização dos recursos para tal. Nesse aspecto, o Fundo Naval torna-se elemento central. A importância do Fundo Naval para os objetivos da Marinha, pode ser mensurada pelas palavras do Deputado Federal Mem de Sá, em seção do Congresso Nacional:

A compra desse porta-aviões - a ser verdadeira a notícia que o Correio da Manhã, com toda a sua autoridade, veicula - está sendo feita sem que se pedisse ao Congresso a abertura de crédito especial. Demonstra, portanto, que o montante de trinta e dois milhões de dólares será pago com recursos ordinários do Fundo Naval (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, 1956, P. 3580).

As palavras do Almirante Guillobel adicionam informações importantes sobre o assunto:

Na elaboração do meu programa administrativo, procurei estudar todas as perspectivas que se me ofereciam, de forma a poder realizá-lo sem maiores percalços. É necessário acentuar que naquela época nem mesmo o Presidente da República podia autorizar qualquer despesas sem a audiência do Congresso; vivia-se "pregado" ao Orçamento aprovado pelo Congresso (GUILLOBEL, 1973, p. 288).

Desse modo, com a existência do Fundo Naval, a decisão sobre a compra do navio-aeródromo dependeria, exclusivamente, da Marinha e do Presidente da República, prescindindo, assim, de discussões com o Legislativo e no interior das Forças Armadas, no âmbito do EMFA.

Assim, estavam dadas as condições para a concretização da aquisição do primeiro navio-aeródromo brasileiro, restando apenas o surgimento da oportunidade propícia para tal. A oportunidade surgiu com o infarto, em 26 de junho de 1956, do então Ministro da Marinha, Almirante Câmara. No seu lugar assumiu, de modo interino, o Almirante Guillobel. Nessa ocasião, foram retomadas as negociações para aquisição do HMS Vengeance, conforme atesta o próprio Almirante:

Nessa ocasião, pude retomar as negociações para a compra do "Minas Gerais", cujo preço de 1.100.000 libras era mantida pelo Almirantado Inglês, mas com o prazo limitado até 10 de novembro. Como havia urgência na conclusão do assunto, em virtude de apresentarem-se outros candidatos à compra do navio, fui ao Presidente Juscelino, acompanhado do Chefe de Gabinete, Comandante Sylvio Motta e do Deputado Renato Archer, que ocasionalmente se achava no Gabinete. O Presidente concordou com o pedido que lhe fiz, mas condicionou-o à aceitação do Ministro da Fazenda, Dr. Alkmin. Fui a seguir ao Ministério da Fazenda e contei a história ao Ministro Alkmin dizendo-lhe que se não concordasse em me dar o crédito pedido ele nunca mais seria eleito em Minas, porque eu espalharia a notícia que o Estado de Minas não tinha o seu nome na Esquadra por culpa de um mineiro que, sendo Ministro da Fazenda, havia negado dinheiro necessário à compra etc... etc... É evidente que estava apenas brincando e que o Dr. Alkmin tudo faria para ser agradável à Marinha a que serviria da melhor boa vontade. O certo é que saí do Ministério da Fazenda com o crédito concedido e isto me permitiu tratar da papelada para que, ao retornar à pasta, o Ministro Câmara concluísse o ato. E assim se fez. O curioso é que o navio a ser adquirido não tinha nome indicado e foi essa brincadeira, na qual fiz o

papel de "Gato de Botas", que determinou o batismo do nosso Porta-aviões "Minas Gerais" (GUILLOBEL, 1973, p. 362).

A atuação do Almirante Guillobel, como interino da pasta, não ocorreu, segundo ele, sem o conhecimento do titular licenciado, conforme atesta o próprio:

Devo dizer que, quando assumi a Chefia do Estado-Maior da Armada, a convite do Ministro Câmara, disse-lhe que ia retomar as conversas com o Almirantado Inglês sobre a compra do "Vengeance", o Porta-aviões que nos havia oferecido e cuja compra fora interrompida pelo Ministro Amorim do Vale, quando deixei o Ministério. Eu julgava essa compra imprescindível e vital para a Marinha. Câmara disse-me: "Olhe Guillobel, você vai, com isto, me arranjar aborrecimentos". Ao que retruquei: "Câmara, fui Ministro vários anos e sei perfeitamente que esse cargo é justamente feito para arranjar aborrecimentos". Ele concordou comigo (GUILLOBEL, 1973, p. 362).

Não é sem propósito supor, que a dor de cabeça a qual se referia o Almirante Câmara, seria o embate subsequente com a FAB, sobre o emprego do navio-aeródromo, caso esse navio fosse o meio pelo qual a Marinha buscaria a sua retomada da Aviação Naval.

Antes de prosseguimos, faz-se necessária uma reflexão sobre a acima citada necessidade de créditos para a aquisição do HMS Vengeance. Tendo em vista a capitalização do Fundo Naval, podemos supor que a necessidade dos citados créditos eram fruto da crise cambial que se abatia sob o país naquela época, e a conseqüente reduzida disponibilidade de divisas necessárias para os gastos do Estado no exterior. Podemos encontrar maiores esclarecimentos nas palavras do próprio Almirante Guillobel:

O regime dos ágios aplicados às divisas destinadas a cobrir as compras que forçosamente deveríamos fazer no estrangeiro e que versavam sobretudo sobre material sobressalente especializado, não havia sido estendido até então, à Marinha, cujas limitadas possibilidades não escapavam à atenta consideração do governo. Aplicado ao Ministério da Marinha para as remessas para o exterior, esse regime veio afetar consideravelmente as possibilidades oferecidas pelo Fundo Naval (GUILLOBEL, 1973, p. 285).

Resolvidas as questões administrativas a Marinha concluiu o acordo com o Reino Unido para a compra do HMS Vengeance, posteriormente, rebatizado Navio-Aeródromo Ligeiro Minas Gerais.

Desse modo, esta pesquisa defende que, a Marinha do Brasil, pioneira na aviação militar no país, ressentida por ter perdido a sua Aviação Naval, em função movimento político-estratégico, que culminou com a criação do Ministério da Aeronáutica, buscou meios de retomar a sua aviação perdida.

Contribuíram para o desejo de retomada da Aviação Naval, os acontecimentos

verificados na Segunda Guerra Mundial. Nesse conflito, o navio-aeródromo tomou o espaço, até então ocupado pelos grandes encouraçados, como núcleo central das grandes Esquadras e na Batalha do Atlântico, o avião se consolidou como a arma mais eficiente contra a ameaça submarina, ameaça essa que impactou sobremaneira o Brasil na ocasião.

Para o atingir esse propósito, a MB se viu restrita pelo arcabouço legal que a impedia de possuir aviação própria, muito motivado pelo critério econômico, a partir do qual se defendia a aparente vantagem de centralizar as atividades aéreas militares em uma só Força Armada.

Assim, de modo a superar as barreiras para atingir o seu propósito de retomar a Aviação Naval, "as etapas do ressurgimento foram cautelosamente estudadas" (GUILLOBEL, 1973, p. 262), nas palavras do Almirante Guillobel acerca do ressurgimento da aviação na Marinha.

Essas etapas, das quais tratava Guillobel, puderam ser identificadas em relação à questão operacional, tendo em vista a necessidade, defendida pela MB, de proteção das linhas de comunicações marítimas, contra a ameaça submarina oriunda do bloco comunista, por meio do Grupo de Caça e Destruição, nucleado por um navio-aeródromo.

A segunda de ordem legal, facilitada pelo reconhecimento no âmbito do EMFA, da possibilidade de a Marinha possuir um navio-aeródromo, no momento em que o país pudesse contar com recursos para tal.

A terceira de ordem econômica, viabilizada pelo movimento político que permitiu a capitalização do Fundo Naval, a ponto de o mesmo dispor de recursos que permitissem a MB prescindir da necessidade de dotação orçamentária, evitando, assim, as discussões no legislativo, o qual poderia reverberar questões político-partidárias contra JK, bem como reverberar o *lobby* corporativo, daqueles que se sentissem contrariados pela iniciativa da MB de possuir aviação própria.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa mostrou que a invenção do avião e seu emprego em combate, trouxe uma nova dimensão para guerra, de tal modo revolucionária, a ponto de desestabilizar e provocar uma clivagem no interior das Forças Armadas, sobre o método mais eficiente de empregar essa nova arma.

Nesse debate, ficaram claros os riscos impostos à sobrevivência dos Estados, quando políticas de defesa são formuladas, sem levar em consideração as variáveis chaves do domínio da estratégia e os ditames básicos da natureza humana. Foi possível perceber, por meio das circunstâncias descritas nesta pesquisa, que o interesse nacional, por vezes, não é estímulo suficiente para vencer a força das pautas corporativas, no interior do Estado.

Os efeitos psicológicos da Primeira Guerra Mundial foram um terreno fértil para o surgimento de soluções simplistas, que ofereciam grandes vantagens, de modo a evitar no futuro a carnificina daquele conflito. O surgimento do avião nesse contexto, despertou a imaginação dos entusiastas da nova arma, que propagaram ideias, em alguns casos pouco realistas, acima do que o invento poderia oferecer em combate.

Esta pesquisa também pode provocar reflexões, acerca dos perigos dessas soluções fáceis, para temas de importância vital aos Estados, como a defesa nacional. Não raro oportunistas oferecem, de modo intencional ou não, à sociedade aquilo que ela demanda, independente de sua eficácia.

No caso concreto do período pós-Primeira Guerra Mundial, ideias que remetessem a redução de perdas de vidas humanas, posturas defensivas e soluções rápidas para problemas complexos, teriam adesão quase automática de algumas lideranças políticas e da opinião pública. Além de alguns pensamentos sobre o poder aéreo no período entreguerra, temos também a linha Maginot, na França, como materialização cabal do estado de espírito daquele tempo, solução sedutora, mas de pouca, ou nenhuma, utilidade militar.

Também foi possível concluir, que há uma imposição sistêmica que implica em uma uniformização da ocorrência de fenômenos similares, em Estados com características culturais e econômicas totalmente distintas. Desse modo, as discussões sobre o emprego do avião em combate obedeceram, em essência, à lógicas parecidas, nas principais potências que combateram na Segunda Guerra Mundial.

A prova disso pode ser observada no alto grau de padronização, ao final do processo de amadurecimento institucional, observado entre os países, na organização de suas Forças Armadas, a partir da invenção do avião, com a constituição básica de três ramos distintos, marítimo, terrestre e aéreo, e com a autonomia da Aviação Naval, dentre aqueles países que a possuem.

A constituição do terceiro ramo das Forças Armadas seguiu também as mesmas linhas gerais nos diversos países. O conservadorismo característicos da instituição castrense, apegado às armas e métodos, cuja eficiência tenha sido provada em combate, os tornava resistente à grandes inovações, a tendência natural desses indivíduos era a de encaixar as novidades dentro do sistema vigente, o que, segundo os teóricos do poder aéreo, subutilizava a nova arma.

Desse fato decorre o movimento de emancipação dos militares envolvidos nas atividades aéreas, fenômenos que ocorreu em praticamente todos os países, em diferentes graus, que possuíam a capacidade de operar aeronaves militares.

Dessa maneira, é compreensível o vigor com que os apologistas do poder aéreo perseguiram os seus objetivos em seus respectivos países. Somente com muita energia, um novo ramo das Forças Armadas, ainda não testado em combate, emergiria entre dois ramos da atividade humana, tão antigos quanto a história, com a promessa de torná-los coadjuvantes na guerra, a partir de então.

Diante disso ficaria claro que apresentar apenas bons argumentos não seria suficiente para acomodar a nova Força, em meio ao sistema vigente. Nessa mesma lógica, a utilização do avião como arma, tendo em vista a sua capacidade de atuar no ambiente terrestre e marítimo, deu origem a uma tensão, até então praticamente inexistente, que foi a necessidade de cooperação entre ramos distintos das Forças Armadas.

Na guerra, somente em situações muito excepcionais, algum chefe militar aceitaria drenar parte de seu poder combatente, e correr o risco de ser responsabilizado pelo insucesso de seu país na guerra, em favor do cumprimento da missão de outro ramo das Forças Armadas, o que torna a chamada cooperação entre as Forças, algo altamente precário e contestável. Em caso de emprego real, a natureza humana indica que os representantes de cada instituição, zelarão pelo cumprimento de suas missões com toda as suas forças.

No Brasil, as linhas gerais também foram semelhantes. Foi possível observar pessoas se aglutinando nesse novo ramo de atividade, selecionadas, principalmente, pelo ambiente peculiar de operações, bastante distinto dos outros demais ramos de atividade militar. Isso permitiu a criação de um *ethos* específico dos aviadores, que estabeleceram um espírito de corpo, que sobrepujava seus laços com as suas respectivas forças.

É possível apontar também, a construção dos argumentos que forneciam a base teórica para o nascimento da nova instituição militar. Aproveitando as peculiaridades locais, esse formadores de opinião do cenário nacional, acresceram aos argumentos consagrados nos demais países, outros argumentos, com baixa ou nenhuma aderência ao domínio da estratégia, tais como, a possibilidade fomento da base industrial aeronáutica, a integração nacional e, principalmente, a racionalização do emprego de recursos públicos, por meio da centralização da atividade aérea no novo órgão. Tudo isso ocorreu em detrimento da aviação da Marinha e do Exército.

Entretanto, com o resultado da Segunda Guerra Mundial, o avião não tornou as Marinhas e os Exércitos obsoletos. Ao contrário, a introdução dessa nova arma na guerra, trouxe novas dimensões de atuação para as Marinhas, que passaram a interferir cada vez mais nos acontecimentos em terra, capazes de projetar poder avassalador sobre o território.

A partir desse conflito, a aviação tornou-se elemento indispensáveis às grandes forças navais, o que implicou numa transferência de *status* como espinha dorsal das esquadras, dos grandes encouraçados para os navios-aeródromo.

Especificamente na Batalha do Atlântico, ficou patente a importância da aviação na guerra anti-submarino, tanto aquela baseada em terra, quanto a aviação embarcada. Esse tópico ganha, particularmente, maior relevância para esta pesquisa, tendo em vista a concepção estratégica na Marinha brasileira, predominantemente defensiva e anti-submarino, no pós-Segunda Guerra Mundial.

Os acontecimento observados acima renovaram o ânimo da MB na perseguição da meta de restabelecer a sua aviação. Assim, a MB aumentou o vigor com que perseguiu esse objetivo, dando demonstrações diversas de que não se limitaria pela legislação vigente, que a impedia de possuir aviação própria.

Desse modo, foi possível constatar nesta pesquisa, que a chave de compreensão, que confere sentido lógico, de modo consistente, às várias iniciativas da MB, desde 1941, dentre

elas a aquisição do NAeL Minas Gerais, era a tentativa de restabelecer a sua Aviação Naval.

REFERÊNCIAS

FONTES PRIMÁRIAS

BRASIL. Decreto n. 12.364 de 17 de janeiro de 1917. Aprova o regulamento da Escola de Aviação Naval.

_____. Decreto n. 2961 de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro.

_____. Decreto-Lei n. 4.478 de 14 de julho de 1942. Organiza a Força Aérea Brasileira em tempo de paz e dá outras providências. Rio de Janeiro.

_____. Decreto-Lei n. 9.520, de 25 de julho de 1946. Organiza Estado-Maior Geral. Rio de Janeiro.

_____. Decretos-Leis n. 9.888 de 16 de setembro de 1946. Lei de Organização do Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro.

_____. Decretos-Leis n. 9.889 de 16 de setembro de 1946. Lei de Organização da Força Aérea Brasileira em Tempo de Paz. Rio de Janeiro.

_____. Lei n. 1383 de 13 de junho de 1951. Capitaliza o Fundo Naval. Rio de Janeiro.

_____. Lei. 1.658 e 4 de agosto de 1952. Nova Organização Administrativa ao Ministério da Marinha. Rio de Janeiro.

_____. Decreto n. 55.627, de 26 de janeiro de 1965. Estabelece Normas Para o Emprego de Meios Aéreos Para as Operações Navais. Rio de Janeiro.

_____. Decreto n. 2.538, de 8 de abril de 1998. Dispõe sobre os meios aéreos da Marinha e dá outras providências. Rio de Janeiro.

COUTINHO, Lourival. O General Góes depõe... Rio de Janeiro: Livraria Editora Coelho Branco. 1955. p. 546.

ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS. Exposição de Motivos 3-G de 31 de janeiro de 1952. Controvérsia na EGN. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

_____. Exposição de Motivos 44-G de 31 de janeiro de 1952. Controvérsia na EGN. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

_____. PARECER [s. n.] de 23 de setembro de 1954, Reexame do regulamento da Diretoria de Aeronáutica da Marina. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

ESTADO-MAIOR GERAL. Documento Interno n. 10-A, de 2 de abril de 1947. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

_____. Ofício n. 47-C, de 6 de agosto de 1947. Organização da F. A. Brasileira, tendo em vista a cooperação com o Exército e Marinha. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL. Seção II, de 30 de novembro de 1956.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Porta-Aviões "Minas Gerais" Capitaneará o Grupo de Caça e

Destruição na Defesa do Atlântico Sul. Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1959.

FRUS. Memorandum by the Assistant Secretary of States for Inter-American Affairs (Holland) to the Deputy Under Secretary of State (Murphy). Foreign Relations of the United States, 1952-1954, The American Republics, Volume IV. p. 213.

GORDON, Lincoln. A segunda chance do Brasil: a caminho do primeiro mundo. São Paulo: Editora SENAC São Paulo. 2002. 415 p.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. Memórias. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico da Fundação IBGE. 1973. p. 555.

MAIA JÚNIOR, Francisco de Souza. Ressurgimento da aviação naval brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953. 31 p.

MINCARONE, Paulo. Escândalo do Minas Gerais. Rio de Janeiro, 1959. 149 p.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. Requerimento [s. n.] de 16 de julho de 1951. Solicitação do Tenente-Coronel Berna de exoneração da função de instrutor da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Parecer nº 29 de 1939. A Respeito da Criação do Ministério do Ar no Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

_____. Nota n. 1983 de 23 de julho de 1951. Solicitação exoneração do Tenente-Coronel Berna. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

NASSER, David. O eunuco dos verdes mares. O Cruzeiro, n.3, 1959.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Dotada de um porta-aviões a Marinha de Guerra do Brasil. São Paulo, 14 de dezembro de 1956.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Entregue a Rojas a Comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul. São Paulo, 18 de dezembro de 1956.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Despacho sobre a Exposição de Motivos n. 3-G de 3 de janeiro de 1952. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

RODRIGUES, Lysias. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. O Jornal, 07 de outubro de 1928.

THE NATIONAL ARCHIVES. Negotiations for sale of aircraft carrier to Brazilian Navy. 1954. Disponível em: <<https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C2866332>>. Acesso em 18/11/2021.

FONTES SECUNDÁRIAS

ALMEIDA DA SILVA, Fernando. O problema da aviação embarcada. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1958. 27 p.

_____, Vágner 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, 2005. p. 151-177.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Hebert William Richmond. Curitiba: Editora Prisma, 2015. 307 p.

BELOT, R. de. A guerra aeronaval no Pacífico. Rio de Janeiro: Editora Record, 1957. 273 p.

_____, R. de. A guerra aeronaval no Atlântico. Rio de Janeiro: Editora Record, 1949. 278 p.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Delineamentos da Estratégia. Rio de Janeiro: Bibliex, 1982.

CROWL, Phillip A. Alfred Thayer Mahan: o historiador naval. In: PARET, Peter; CRAIG, Gordon A; GILBERT, Felix. Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear Tomo I. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2015. p. 541 - 578.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2017. 320 p.

FALCONI, Paulo Gustavo. Aviação naval brasileira: rivalidade 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. Franca-SP, 2009.

FELIX, Marcelo Marcel. O inimigo desconsiderado: isomorfismo e dependência na construção da estratégia naval brasileira (1917-1942). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e Segurança da Universidade Federal Fluminense, para a obtenção do título de mestre. Niterói-RJ, 2020.

FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da EMBRAER. Tempo Social. São Paulo, v. 17, n. 1, 2005.

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Quinto Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 1985.

HUGHES, Wayne P. Fleet tatics: theory and practice. Maryland: Naval Institute Press. 1986. p. 316.

HUNTINGTON, Samuel P. O Soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2016. 590 p.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. História geral da Aeronáutica brasileira: Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Villa Rica Editoras Reunidas Limitada, v. 3, 1991.

KAHNEMAN, Daniel. Rápido e devagar: duas formas de pensar. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. 607 p.

KENNEDY, Paul. Engenheiros da vitória: os responsáveis pela reviravolta na Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Companhia da Letras, 2014. 485 p.

LEMOS, Clovis Labre de. A Marinha brasileira deseja aviação própria. 1960. 185 p.

LUTTYWAK, Edward N. Estratégia: a lógica da guerra e da paz. Rio de Janeiro: Bibliex, 2009. 368 p.

- LYNCH, Pedro Augusto Bittencourt. O voo do falcão cinza. Rio de Janeiro: [s.n.], 2003. 395 p.
- MACINTYRE, Donald. Porta-aviões: a arma majestosa. Rio de Janeiro: Editora Renes Ltda, 1974. 156 p.
- MACISAAC, David. Vozes do azul: teóricos do poder aéreo. In: PARET, Peter; CRAIG, Gordon A; GILBERT, Felix. Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear Tomo II. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2016. p. 195 - 223.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de Metodologia Científica. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- MARINHA DO BRASIL. 100 anos da aviação naval. Rio de Janeiro: FGV Projetos, 2016. 251 p.
- MARTINS FILHO, João R. As políticas Militares dos EUA para América Latina (1947/1989). São Carlos: Teoria & Pesquisa, Nr 46, Jan 2005.
- MARTINS, Hélio Leoncio; Castro, Antonio Augusto Cardoso de. Estórias navais brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985. 210 p.
- MENDONÇA, Maria Gusmão. O Demolidor de Presidentes. São Paulo: Codex, 2002.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA. O chamado caso da aviação embarcada. 1964.
- MORAN, Daniel. Strategic Theory and the History of War. In BAYLIS, John et al. Strategy in the contemporary world: an introduction to strategic studies. New York: Oxford University Press, 2002.
- MOURA, Gerson. Avanços e recuos: a política externa de JK. In GOMES, Angela de Castro. O Brasil de JK. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- MOURA, Gerson. Sucessos e Ilusões: relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1991.
- PRESTON, Antony. Porta-Aviões. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S/A, 1983. 64 p.
- REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Vol. 116. Jul/Set. Dia do aviador naval (editorial). Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1996.
- RICUPERO, Rubens. A Diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016. 1. ed. Rio de Janeiro: Versal, 2017.
- SIQUEIRA, Mauro Brabosa. Giulio Douhet: pioneiro, progeta e teórico do poder aéreo ainda atual. Ideias em destaque. n. 34, 2010.
- SKIDMORE, Thomas. Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco, 1930-1964. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. 512 p.
- SHY, John. Jomini. In: PARET, Peter; CRAIG, Gordon A; GILBERT, Felix. Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear Tomo I. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2015. p. 185 - 234.

TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos. A Batalha do Atlântico: a luta pelo domínio dos mares na Segunda Guerra Mundial. In VIDIGAL, Armando; ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história. Rio de Janeiro: Record, 2009.

TOSTA, Octávio. Teorias geopolíticas. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.

TOTA, Pedro. Segunda Guerra Mundial. In MAGNOLI, Demétrio. História das Guerras. São Paulo: Contexto, 2011. p. 479.

TSEBELIS, George. Jogos Ocultos: escolha racional no campo da política comparada. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998. 249 p.

VAISSE, Maurice. As relações internacionais depois de 1945. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013. 355 p.

YIN, Robert K. Estudo de Caso: Planejamento e Método. 3ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro. 2ª ed. 1983.