

O PODER AÉREO e seus teóricos



Ensaaios - 10

Lauro Ney Menezes



Ensaaios (10)

O PODER AÉREO e seus teoristas

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes



Editora Revista Aeronáutica
Rio de Janeiro
2013







PREÂMBULO

ENSAIOS SOBRE O PENSAMENTO BRASILEIRO

O objetivo desta série de ensaios é entender e preservar o ser brasileiro e a nossa nação.

Elaboramos uma síntese sobre o Pensamento Brasileiro com objetivo de entendê-lo, bem como de iluminar a base do conteúdo dos ensaios.

Expressar a essência do pensamento brasileiro não é, certamente, uma tarefa simples, mas a presente tentativa tem por objetivo servir como uma aproximação ao tema, como um meio para facilitar e estimular seu aprofundamento.

Em poucas linhas, é possível dizer que o pensamento brasileiro nasce, propriamente, no século XVIII, com as ideias do Marquês de Pombal, que procurava transformar o chamado “saber de salvação”, no ensino da Universidade de Coimbra, em um saber, de fato, científico. Estes primeiros parâmetros acabaram por orientar o desenvolvimento das instruções estratégicas do “Novo Mundo”.

Outro aspecto relevante a ser destacado foi o encontro de culturas em nosso território. Chegando nestas terras, o conquistador português já encontrou os indígenas, incorporando ao território, logo depois, o trabalho escravo do negro africano. As peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, gerou uma verdadeira “miscigenação cultural”, que hoje perfaz concretamente a nossa cultura.





Além dessa experiência singular e bela da miscigenação, dois fatores muito importantes alicerçaram as bases da nascente civilização: o primeiro foi a determinação de se manter um território indiviso e o segundo foi a necessidade de se preservar a unidade da língua trazida pelo colonizador.

A partir da Escola do Recife (século XIX), inicia-se, com Tobias Barreto, uma corrente filosófica nitidamente brasileira, o “Culturalismo”. Essa corrente sugere que o homem através das potencialidades da cultura viabilize a necessária integração com o mundo científico. Tal pensamento permeou a construção do pensamento brasileiro unindo matizes do positivismo, do liberalismo e do idealismo kantiano ao âmbito da moralidade, alicerçada, por sua vez, a partir de fundamentos oriundos do Cristianismo. Dessa inter-relação de correntes nasceu o pensamento filosófico brasileiro.

Tal pensamento perpassa, na História do Brasil, o Império, a República, a Guerra do Paraguai, o Estado Novo, a Segunda Guerra Mundial, A Semana de Arte Moderna e tantos outros momentos históricos marcados pela superação de conflitos. Essa superação delineou, também, a formação do espírito do brasileiro tão bem sintetizado por Cassiano Ricardo como sendo o espírito do “homem cordial”.

O pensamento nacional é, em suma, erigido pelo seu valor universal. Nisto reside sua força e sua presença junto aos outros povos. Assim sendo, a alma cordial de nosso povo tem sido, no transcurso do tem-





po, um exemplo de diplomacia, tolerância e entendimento para todas as culturas, os credos e os povos.

Estudar o pensamento brasileiro nos permite tomar consciência, gradativamente, do que é, de fato, “ser brasileiro”, além de nos estimular a preservar a cultura e os valores nacionais, partes singulares da nossa brasilidade daquilo que nos constitui como nação.

Araken Hipólito da Costa – Cel Av
Diretor do Departamento Cultural





Ilustração e Capa

Araken Hipolito da Costa

Coordenação Editorial

Araken Hipolito da Costa

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Impressão

Abegraph Gráfica e Editora Ltda

Revisão

Marcia Helena Mendes dos Santos

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

M543p

Menezes, Lauro Ney – Maj. Brig do Ar
O Poder Aéreo e seus teóricos/ Lauro Ney Menezes.
Rio de Janeiro: Editora Revista Aeronáutica, 2013.
(série ensaios;10). 69p.

1. Aeronáutica militar – poder aéreo - Ensaios. I. Título. II. Série.

CDU 355.469(81)





AGRADECIMENTOS

Ao Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota, Presidente do Clube de Aeronáutica, e Cel Av Luis Mauro Ferreira Gomes, seu 2º Vice-Presidente pelo estímulo aos trabalhos do Grupo de Estudo e a realização deste Ensaio





SUMÁRIO

Apresentação.....	13
O Poder Aéreo e Seus Teoristas	15
Reflexões finais	57 .
Anotações	63 .







APRESENTAÇÃO

O Maj Brig Lauro Ney Menezes iniciou sua carreira na Aeronáutica, no legendário Campo dos Afonsos, em 1945, e permaneceu no serviço ativo durante 38 anos. Dedicou-se integralmente à vida operacional, em especial, à aviação de caça. Este amor levou-o a conceber, com apoio do saudoso Brig Magalhães Mota, a Associação Brasileira de Pilotos de Caça, sendo seu presidente de 1995 a 2012.

Mas, o lado pesquisador e culto mostrou-se inicialmente no jovem capitão em seu artigo “A Sobrevivência da Força”, publicado em novembro de 1958 na Revista Aeronáutica. Daí para a frente foram mais de 70 artigos publicados na nossa revista.

É com grande alegria que o jovem caçador oitentão nos brinda com este ensaio “O Poder Aéreo e seus Teoristas” no auge da sua maturidade intelectual.

O Maj Brig Menezes é um exemplo de como aliar prática e teoria em proveito da coletividade, daquela boa árvore que dá bons frutos.

À LA CHASSE! Ou melhor, à caça cultural brasileira.

Araken Hipolito da Costa

Cel Aviador -Diretor do Departamento Cultural

Rio, abril de 2013







O PODER AÉREO E SEUS TEORISTAS

Lauro Ney Menezes

Passaram-se dezenas de anos desde que o advento das aeronaves tripuladas resultou na extensão das formas tradicionais de guerra para os céus sobrejacentes à superfície em que operam os Exércitos e Marinhas. Na realidade, para muito além. O Poder Aéreo, termo genérico mais utilizado para identificar esse fenômeno, ainda precisa encontrar um lugar mais claramente definido (ou indiscutível) nas teorias ou estratégias militares. Não têm faltado estrategistas neste domínio, mas suas influências têm-se limitado a um campo em que, desde o início, os efeitos da tecnologia e das realizações dos profissionais desempenharam papéis mais importantes do que os das ideias. Para os historiadores, surgem dificuldades adicionais devidas à confusão e às controvérsias resultantes dos diversos pontos de vista referentes aos múltiplos meios de empregar as Forças Aéreas: se deveriam ser usadas para cooperar com as Forças de Superfície ou para conduzir operações independentemente do Exército ou Marinha. Por estas e outras razões, a abordagem adotada neste ensaio o divide em cinco partes de extensões variáveis.

A primeira parte apresenta algumas reflexões a respeito do termo "Poder Aéreo", de uma forma mais





abrangente, e dos problemas por ele impostos como as questões relativas ao vocabulário, à mística e à falta de familiaridade com o cotidiano desse tema por parte da maioria dos estudiosos. Na segunda parte, discute-se o capítulo anterior cuja aceitação, entre os escritores e professores, lhe outorga especial destaque. A terceira parte trata, principalmente, do papel desempenhado pelo Poder Aéreo durante a Segunda Guerra Mundial – um tópico que suscita intermináveis controvérsias. E por último, e de maneira mais exploratória, discute-se o período mais difícil de todos: as décadas, desde a Segunda Grande Guerra até os dias de hoje, durante as quais os conceitos básicos, finalmente concebidos e testados, precisam ser adaptados à realidade das armas atômicas, ao voo transatmosférico e à revolução na aero eletrônica.

Clausewitz iniciou seu capítulo inovativo “Os Povos em Armas” com a observação de que “qualquer nação que utilize o Poder Militar inteligentemente ganhará, via de regra, alguma superioridade sobre aqueles que desdenham sua utilização”. Se isso for verdade, a única dúvida restante é se a humanidade como um todo se beneficiará em consequência dessa expansão do elemento “guerra”: uma questão à qual se poderia responder de forma semelhante à indagação a respeito da guerra propriamente dita. Deixemos ambos os questionamentos aos ideólogos...[1]

Se considerarmos quão precariamente as nações ocidentais – principalmente os Estados Unidos da América (EUA)– compreendem as “guerras”, apesar





dos 200 anos de repetidas tentativas de lidar com elas, não nos surpreenderemos com o fato de que o “Poder Aéreo” (peculiar contribuição do século XX à guerra) continue a desafiar nossas tentativas de análise. Mesmo o primeiro passo para tal – a aceitação de um vocabulário adequado – continua a ser um empecilho aos nossos esforços. Termos usuais como “bombardeio estratégico”, “interdição” e “superioridade aérea” têm significados diferentes para escritores diferentes e, ocasionalmente, significados diferentes para os mesmos escritores em momentos diferentes. Dentre outros termos que em geral suscitam dúvidas, destacam-se: supremacia aérea, domínio do ar e um amplo espectro de neologismos de trato difícil (mas aparentemente necessários), como “contra-contramedidas eletrônicas” etc. Tratar-se-á de toda essa terminologia à medida que for surgindo. Mas, é preciso entender, desde o início, que o elemento aéreo da moderna estratégia militar ainda é um tópico sem vocabulário definido “a partir do qual, com base no seu emprego observado cotidianamente, se poderia compilar a gramática do Poder Aéreo”[2]. Há muitas razões que explicam o problema.

A ideia de voar, cuja manifestação pode ser identificada já na mitologia grega, desde o início, precisou enfrentar o sentimento de que era presunção humana brincar com prerrogativas dos deuses – e, mais tarde, dos anjos. Até o século XIX, porém, tinham surgido dois pontos de vista diferentes, relativos ao provável efeito da conquista dos céus pelo homem. O primeiro – que





ressaltava imagens de morte e destruição proveniente dos céus – defendia a tese de que a natureza da guerra seria direta e completamente alterada, o que implicaria na impotência e na consequente obsolescência do Exército e da Marinha. O outro ponto de vista, que refletia o primeiro de modo mais impositivo, acreditava que “o efeito final será o da expressiva redução da frequência das guerras e da escolha de métodos mais racionais para chegar a acordos nos desentendimentos internacionais”. Isso pode vir a acontecer não apenas devido aos horrores adicionais ocorridos nas batalhas, mas, porque nenhum território do mundo estará em segurança, independentemente da distância entre ele e o cenário real do conflito[3]. Assim, mesmo antes dos primeiros voos do homem, já estavam presentes nas discussões, os elementos de controvérsia que envolvem sentimentos e paixões...

Após Santos Dumont, os irmãos Wright e outros terem desvendado os mistérios do voo motopropulsado, a aviação tornou-se, predominantemente, uma disputa de jovens, em que a própria natureza desse jogo atraía espíritos aventureiros que precisavam estar fisicamente aptos e mentalmente alertas. E serem mais inclinados ao pragmatismo do que à filosofia. Quando essas pessoas falavam ou escreviam acerca de suas experiências, o faziam em relação ao ar como um “novo ambiente para empreendimentos”, sem quaisquer entraves ou impedimentos provenientes dos hábitos e dos costumes do passado. Apaixonados pela arte de voar e pelo progresso da aviação, os escritores que





surgiram, dentre os pioneiros da aviação, raramente tinham espírito analítico e (nunca) ponderado. Sua visão do papel a ser desempenhado numa guerra pelo Poder Aéreo invariavelmente excedia à realidade do momento, o que provocava desapontamento entre os adeptos e escárnio entre os descrentes. Acrescenta-se, ainda, o fato de que os aviadores se consideravam, em geral, uma “raça à parte”, possuidores do que Tom Wolfe denominou de “a substância certa”. Tal atitude desencorajou muitos dos que não pertenciam àquele limitado círculo a tentar desvendar os segredos ocultos no sacerdócio dos aviadores.

Há ainda outro fator que afastou da aviação militar aqueles com veia mais filosófica ou contemplativa – quer como partícipes, quer como historiadores, quer como analistas. Trata-se de certo desconforto em relação ao que parecia ser um pressuposto desumano entre os aviadores: que o tipo de guerra futura, a respeito da qual discorriam, poderia prover soluções rápidas, limpas, mecânicas e impessoais para problemas com que outros tinham se defrontado durante séculos[4]. Uma consequência dessa sensação foi a relutância dos estranhos, principalmente dos historiadores acadêmicos, em se especializar no campo da aviação militar, deixando terreno livre, durante muito anos, a uma mistura de historiadores oficiais das diversas Forças Aéreas e daqueles que se autodenominavam “escritores de obras de aviação”. Um grupo que variava de calouros entusiasmados, mas inexperientes, até veteranos desejosos de reviver, no





papel, seus dias de glória no ar. Tais reflexões acerca da natureza do Poder Aéreo como objetivo de um estudo analítico sério, embora possam parecer incompletas ou desnecessárias, precisam ser colocadas no início da nossa discussão. Suas implicações nem sempre são aparentes aos novatos neste campo, os quais, em geral, ficam precocemente desencorajados com seus próprios esforços[5].

O próprio termo Poder Aéreo[6] remonta, pelo menos a H.G. Wells em "War in the Air" (1908): outros termos deste vocabulário, ainda incipiente, são mais antigos. Por exemplo, a noção de que o avião obrigaria os governos a se prepararem para uma guerra relâmpago, na qual os combates marítimos ou terrestres só seriam possíveis após a nação ter adquirido o "domínio do ar", foi inicialmente expressa em conferência de peritos militares na World Columbian Exposition de 1893, em Chicago, pelo Major J.D. Fullerton, British Royal Engineers. Dez anos antes do voo de Santos Dumont e dos irmãos Wright, Fullerton falava de uma "revolução na arte da guerra", que exigiria mudanças nos projetos dos navios de guerra, dispersão dos exércitos nos campos de batalha e novos padrões de construção para as fortalezas. Em todo caso, dizia que "o trabalho principal será feito no ar, e a chegada da frota aérea sobre a capital inimiga provavelmente significará o fim da campanha"[7]. A maioria dessas predições de longo alcance, contudo, recebeu pouca atenção além do pequeno círculo dos visionários da aeronáutica.





Duas décadas mais tarde, às vésperas da Primeira Grande Guerra, as recentes, pequenas e frágeis aeronaves – construídas principalmente de madeira, tela e cabos de aço – ainda não eram levadas a sério pela maioria dos militares que já tinham suficientes dificuldades em decidir o que fazer em relação às metralhadoras, à possibilidade de transporte motorizado e às revoluções simultâneas em blindagem e armamentos navais. No máximo – racionavam – as novas aeronaves poderiam vir a ser um modesto acréscimo aos meios tradicionais de combate. Entretanto, as limitações apontadas em termos de autonomia, velocidade, teto e segurança seriam superadas muito mais rapidamente do que se imaginava.

Nos alvares da Primeira Guerra Mundial, o único uso considerado provável para as aeronaves era como “extensão dos olhos dos Comandantes de Superfície”, do mesmo modo que os balões tinham sido utilizados, ocasionalmente, durante a Revolução Francesa.

A grande mobilidade e alcance das aeronaves motorizadas, quando comparadas aos balões estáticos (lastreados), possibilitou seu emprego em atividades de reconhecimento – então, denominadas de observação – desde o começo da guerra. Ao mesmo tempo, as aeronaves utilizadas para o balizamento dos tiros de artilharia transformaram-se numa grave ameaça às tropas de terra. Uma vez que ainda não tinha sido desenvolvida a artilharia para uso especificamente antiaéreo, o único modo de repelir intrusos decididos a





fazer o reconhecimento das posições de superfície era tentar abatê-los com armas disponíveis – inicialmente revólveres e rifles – e, mais tarde, metralhadoras montadas nas próprias aeronaves. Assim, os papéis de reconhecimento e caça foram os primeiros a surgir de modo definido para, logo em seguida, aparecerem outros empregos dos meios aéreos.

Uma inovação foi o apoio tático às Forças Terrestres, no qual o armamento das aeronaves e suas bombas seriam utilizados contra as tropas terrestres inimigas, visando apoiar o avanço das tropas amigas e impedir o deslocamento do adversário. Utilizadas desta maneira (geralmente, consideradas como missão de ataque ao solo), as aeronaves operavam próximo às tropas ou a pequenas distâncias, na retaguarda do inimigo, contra pontos de reagrupamento, depósitos de suprimentos, entroncamentos rododferroviários, quartéis-generais, terminais ferroviários e outros (missões hoje conhecidas como de apoio aéreo aproximado e interdição). No fim da guerra, inspirada principalmente pelas incursões alemãs sobre a Inglaterra, surgiu uma nova visão – a da aeronave (ou frotas aéreas) operando independentemente do Exército e da Marinha. A nova missão seria atacar alvos distantes das linhas de frente, com o objetivo de destruir elementos essenciais da capacidade bélica do inimigo, bombardeando suas fábricas, pólos de transporte e órgãos de governo. O Memorando de Smuts de agosto de 1917, documento que motivou a criação da Real Força Aérea, discutia a guerra aérea





nos seguintes termos:

“No futuro próximo, não haverá limites ao seu uso bélico independente. E pode não estar longe o dia em que as operações aéreas, com sua devastação do território inimigo e destruição dos centros industriais e populacionais numa vasta escala, se tornem as principais operações bélicas, em relação às quais as formas mais antigas de operações militares e navais venham a se tornar secundárias e até subordinadas”[8].

Quando a guerra terminou em novembro de 1918, o Poder Aéreo ainda não tinha atingido tal primazia. Como instrumento de guerra estava ainda em sua infância após ter desempenhado papel muitas vezes espetacular, gradativamente importante, mas, em grande parte, dispensável para o resultado do esforço bélico final. Superior ao impacto do Poder Aéreo na guerra foi a influência da própria guerra no desenvolvimento subsequente do Poder Aéreo. Isso é particularmente verdadeiro se considerado que, durante o curso dos combates, a quase totalidade das teorias, das atitudes, dos ideais, das esperanças, dos sonhos e dos debates que marcariam o progresso da guerra aérea já haviam sido renunciados. “Apenas num sentido muito limitado é possível falar com precisão literal das teorias relativas ao Poder Aéreo”. Assim, começa o ensaio de Edward Warner, de 1943,





“Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare”, cujo amplo uso nas escolas militares tem-lhe outorgado significado especial[9]. Warner, em seu argumento inicial, afirmava que os primeiros teóricos, trocando desembaraçadamente os tempos verbais do futuro para o presente (após 1918), nunca reconheceram adequadamente que os debates ocorridos durante o período entre as guerras se relacionavam, menos à escolha entre diversas teorias referentes ao uso da aviação, do que a aceitação ou rejeição de uma doutrina fundamental: “as aeronaves têm tal ubiquidade e tais vantagens de velocidade e altitude, que podem destruir qualquer instalação ou elemento na superfície da terra ou do mar, enquanto permanecem relativamente a salvo de represálias efetivas de terra”[10]. A partir deste ponto de vista, argumentava Warner, o que estava sendo descrito era uma teoria de guerra que postulava o poderio fundamental de uma arma em particular – a aeronave – como instrumento bélico predominante.

A partir daí, Warner passou a uma análise dos trabalhos publicados de Giulio Douhet (1869-1930), William Mitchell (1879-1936) e Alexander de Seversky (1894-1930), tendo dedicado nove páginas ao primeiro, cinco ao segundo e somente duas ao terceiro. Nesta tarefa, Warner empregou todo seu talento como engenheiro aeronáutico e toda sua experiência em altos postos governamentais e como professor do Massachusetts Institute of Technology (onde um dos seus alunos de doutorado, entre 1923 e 1925, foi um jovem tenente da Força Aérea – James H. Doolittle). Sua





vivência o qualificava singularmente para análise das limitações teóricas e práticas aplicáveis às existentes ferramentas de guerra no ar[11].

Talvez com uma exceção, as páginas de Warner a respeito de Douhet são válidas e úteis até hoje. Conforme Warner esboçou, a teoria de guerra de Douhet se desmembrava em alguns pontos-chaves que assim podem ser resumidos: 1) a guerra moderna não permite qualquer distinção entre combatentes e não-combatentes; 2) as ofensivas bem-sucedidas por forças de superfície não são mais exequíveis, se feitas isoladamente; 3) as vantagens de velocidade e altura, na arena tridimensional da guerra via aérea, inviabilizariam as medidas defensivas contra uma estratégia aérea ofensiva; 4) a nação deverá estar sempre preparada para desencadear bombardeios maciços contra centros populacionais, governamentais e industriais inimigos. Atacar primeiro e atacar durante para aniquilar o moral civil do inimigo, deixando o governo adversário sem outra opção a não ser propor a paz; 5) para isso é requisito primordial construir uma Força Aérea independente, dotada de aeronaves de bombardeio de longo alcance, mantidas em permanente estado de prontidão[12].

Warner, acertadamente, reconhece que a teoria de Douhet reflete a posição geográfica da Itália, muito mais do que já se tinha percebido. E, também, o fato de Douhet não ter podido prever a invenção do radar, o que o levou a subestimar as possibilidades de defesa contra ataques aéreos. Contudo, discorrendo acerca





dos eventos de 1943-1949, Warner pode ter criticado Douhet injustamente num determinado caso. Trata-se do que se denominou “a superestimativa de Douhet” quanto aos efeitos destrutivos e desmoralizantes dos bombardeios na moral da população civil. Neste particular, Warner e alguns dos seus sucessores^[13] parecem não ter considerado devidamente o pressuposto de Douhet de que nos ataques contra a população e os centros industriais seriam empregados três tipos de bombas: explosivas, incendiárias e de gás venenoso. Cada qual “na sua correta proporção”, como ele mesmo disse, sem maiores explicações. A rigor, a recusa dos antagonistas na Segunda Guerra Mundial de utilizar bombas químicas – por medo de retaliações – não deveria ser ignorada quando se criticam as previsões de um autor que, explicitamente, presumia a utilização de tais armas.

As páginas de Warner a respeito de “Billy” Mitchell não resistiram tão bem ao tempo quanto a sua análise de Douhet. Em parte, isso se deve à tendência de Warner de ressaltar – com Mitchell e Seversky, assim como com Douhet – a ênfase dada por cada escritor à estrutura da base industrial e econômica do inimigo como “alvo preferencial” para as operações de bombardeio. Este aspecto da obra de Mitchell só se tornou importante bem mais tarde: ressaltá-lo afastou a atenção dos leitores das muitas outras contribuições de Mitchell, como líder, inovador, defensor e símbolo de toda forma, pois considerava as outras aeronaves, além dos bombardeiros, como meros complementares – “bons





de se ter, mas perfeitamente dispensáveis” – Mitchell expunha as vantagens de todos os tipos de aeronaves. Para ele, o importante não eram os bombardeios estratégicos, mas, a coordenação centralizada de todos os meios sob o controle de um Comando de Aviação autônomo, sem qualquer dependência do Exército. Se essa meta pudesse ser alcançada, acreditava, tudo estaria no seu devido lugar.

Outro ponto: quando Warner se refere a Mitchell como “um criador”, isso não deve ser interpretado como significando um pensador original, fato que não ficou amplamente conhecido até a publicação de “Billy Mitchell: Crusader for Air Power”, de Alfred F. Hurley[14]. Embora o subtítulo do livro de Hurley frise a grande importância de Mitchell como cruzado, tende a esconder o verdadeiro tema do livro, que é o ideário aeronáutico do principal aviador militar americano. Hurley conclui que as realizações de Mitchell não residem no âmbito do pensamento original, mas, no fato de que “ele tomou suas ideias emprestadas, principalmente da comunidade internacional dos aviadores, à qual ele tinha aderido durante a Primeira Grande Guerra”[15]. Esta conclusão é igualmente aplicável a Douhet, cuja importância, como a de Alfred Thayer Mahan, consiste menos na sua originalidade do que em ser o primeiro a reunir em um documento de maneira estruturada, ideias amplamente disseminadas àquela época[16].

A inclusão, por Warner, de alguns comentários de Alexander de Seversky em “Victory Through Air Power” (1942) foi de fato elusiva. Mas isso, ao longo





do tempo, fez com que os estudantes iniciantes do Poder Aéreo concedessem um lugar mais importante a Seversky, como teorista, do que é merecido. Entretanto, como defensor de uma tese generalizada que privilegia o Poder Aéreo acima de qualquer outro elemento bélico, sua influência junto à opinião pública foi superior ao que qualquer pessoa nascida após 1935 poderia imaginar – visto que essa tese se originava de um filme de propaganda de guerra produzido por Walt Disney[17].

Observando, em retrospecto, o período entre as guerras, e ampliando o foco de Warner sobre o Poder Aéreo às teorias específicas de utilização das aeronaves na guerra e das contribuições individuais às corporativas, é possível identificar vários importantes trabalhos que merecem, pelo menos, uma breve referência[18].

Aparecendo com alto grau de qualidade nesta listagem estão as ideias de J.F.C. Fuller e Basil H. Liddell Hart, estabelecendo a estrutura teórica da equipe ar-terra em conflitos blindados. A Blitzkrieg, conforme empregada pela Alemanha deve muito a essas ideias e, ao contrário do que se pensa, envolvia aeronaves num nível de importância idêntica à dos tanques e da infantaria motorizada. Seu uso na França e na Rússia, em 1940 e 1941, dependia substancialmente de ataques aéreos coordenados – na realidade, liderando a batalha – utilizando, portanto, as aeronaves de um modo que Mitchell teria entendido muito bem, mas, que Douhet e Seversky teriam considerado ineficiente[19].





Simultaneamente, nos EUA e no Japão foram importantes os avanços teóricos e tecnológicos relativos à aviação naval a partir de porta-aviões, nos quais Mitchell, com o afundamento do Ostfriedland em 1921 e a precoce profecia – em 1912 e, novamente, em 1914 – de guerra iminente com o Japão, desempenhou papel de catalizador involuntário. Inicialmente, a Marinha dos EUA considerava que as aeronaves embarcadas seriam úteis, principalmente, na proteção para a frota (principal) de combate. Alguns apóstatas tinham ideias mais abrangentes a respeito do que poderia denominar papel de projeção do poderio contra alvos em terra, mas, ninguém teve grande êxito ao prever e propor aeronaves embarcadas afundando navios principais num combate entre frotas. O Japão, menos comprometido com as tradicionais belonaves e mais preocupado com projetar seu poderio do que com defesa pura, provou sua prontidão tática em Pearl Harbor, em dezembro de 1941.

Na Grã-Bretanha, após a Primeira Guerra Mundial, a Real Força Aérea, criada em 1918 a partir dos serviços aéreos das Forças mais antigas, iniciou a luta de 20 anos para manter seu status de entidade independente. Em dezembro de 1919, Winston Churchill, então Ministro de Guerra e Ar, declarou que “o primeiro dever da RAF é proteger o Império Britânico”. O Marechal-do-Ar, Sir Hugh Trenchard (Chefe de Estado-Maior do Ar de 1919 a 1929) tinha inicialmente sugerido a ideia de a RAF adaptar-se para as funções de policiamento do ar. Em 1920, Churchill pediu que também fosse elaborado um





esquema prático para o “controle do ar” da Mesopotâmia (Iraque). As Forças Aéreas foram usadas pela primeira vez em 1922 e enfatizavam presença, coerção e mínima aplicação de Força: empregá-las em substituição às Forças Terrestres no Oriente Médio. Isso implicou em um corte dos custos anuais da ordem de 750.000 libras esterlinas. Em meados da década de 1930 tinha-se desenvolvido uma doutrina para o emprego da Força Aérea, a qual era ensinada na Escola de Comando e Estado-Maior da RAF e na Imperial Escola Superior de Defesa[20].

O outro principal tema do desenvolvimento da RAF entre as guerras focalizava o futuro e enfatizava operações aéreas independentes contra os recursos materiais e morais do inimigo. A repetição da “carnificina da Primeira Grande Guerra” deveria ser evitada a qualquer custo, ponto de vista amplamente compartilhado em toda a Grã-Bretanha e, nitidamente, aceito pelos componentes do Estado-Maior da RAF. Os ataques aéreos dirigidos “ao coração do inimigo”, ao invés de permitir as manifestações e a tomada de iniciativa do inimigo – dizia-se – tanto restabeleceriam a decisão do combate quanto levariam a um desfecho mais rápido e, por isso, mais humano. Aqui, Trenchard também tomou a liderança, enfatizando, cada vez mais, a natureza decisiva de um ataque ao moral do adversário. O inimigo presumido durante a década de 1920 – para Trenchard, não para o Governo – era a França, substituída pela Alemanha somente após a ascensão de Hitler. O etnocentrismo de Trenchard o





impediu de se preocupar com uma guerra aérea de “mão dupla”: os franceses – acreditava-se – “estrilariam” primeiro. Só após 1936-1937, “cabeças mais frias” no Governo, principalmente no Tesouro, derrotariam a posição da RAF que insistia em comprometer a maior parte dos seus recursos no Comando de Bombardeio. A decisão de mudar a ênfase para a Defesa Aérea e para o Comando de Caça surgiu no momento oportuno, mas, não refletia a opinião da maioria do Estado-Maior

Nos EUA, a tradução dos conceitos mais abrangentes de Douhet e Mitchell numa detalhada doutrina de emprego das Forças Aéreas em operações contra o parque industrial do inimigo, resultou do trabalho da Air Corps Tactical School, do Exército Americano. Desde sua criação em 1920, o currículo de Tactical School incluía todos os diferentes aspectos da tática e estratégia aéreas. Entretanto, começando por volta de 1926, o papel estratégico dos bombardeios operando independentemente das Forças de Superfície surgiu como tema importante e, após 1932, se tornaria dominante. Talvez porque fosse impossível imaginar frotas de bombardeios das dimensões evocadas por Douhet. Alguns instrutores começaram a ponderar se, após um estudo cuidadoso e científico do parque industrial de uma nação, seria possível selecionar alvos específicos cuja destruição, de per si, poria em cheque toda uma indústria ou uma série de indústrias. Mas, se um determinado número desses “gargalos” fosse identificado e destruído, seria possível, com uma força relativamente pequena, interromper a produção bélica





do inimigo com precisão quase cirúrgica tornando, deste modo, incapaz de continuar a resistir. Por conseguinte, foram desenvolvidos estudos utilizando os EUA como caso-teste, a fim de determinar o grau de concentração industrial, as partes componentes das várias indústrias, a importância relativa das partes e a vulnerabilidade a ataques aéreos daqueles que pareciam ser os alvos mais críticos.

Identificar um alvo é uma coisa: acertá-lo do ar, outra. Entretanto, a tecnologia, pelo menos para os mais otimistas, parecia estar emparelhada com a estratégia. O novo B-17 tinha a autonomia de voo, a velocidade, a altitude e a capacidade de carga de bombas consideradas necessárias. E quando foram encomendados modelos aprimorados do visor de bombardeio Sperry e novo visor de bombardeio Norden Mark alçaria voo de uma Base amiga (por exemplo, na Inglaterra), voaria a grandes altitudes (talvez a 25.000 pés acima do alcance efetivo da artilharia antiaérea e dos Caças de Defesa Aérea do inimigo) por vários milhares de milhas. Depois, agrupadas numa grande formação, de modo a multiplicar a quantidade de elementos destrutivos lançados.

Dessa forma, as aeronaves visariam cuidadosamente o alvo com os novos visores, lançariam as bombas e voltariam, voando de volta muitas centenas de milhas. Na sua esteira deixariam uma indústria (até mesmo apenas uma fábrica que fosse, porém, escolhida porque sua destruição inevitavelmente alejaria toda uma indústria) gravemente incapacitada,





senão devastada. Decidiu-se que tais ataques seriam realizados de dia para se obter maior precisão. A ideia de o grupo de bombardeiros ser escoltado por aeronaves de Caça foi rejeitada, principalmente porque estas últimas ainda não possuíam o suficiente raio de ação[21].

De modo geral, esta era a teoria do “bombardeio diurno de precisão, de alvos selecionados, a grande altitudes” que as US Army Forces levaram a cabo na Segunda Guerra Mundial. Eventos subsequentes revelariam as muitas falhas na teoria, dentre as quais é necessário incluir: 1) o pressuposto (não declarado) de que haveriam informações precisas a respeito dos alvos inimigos; 2) uma tendência prevalecente de superestimar a futura capacidade das aeronaves, resultantes de projetos ainda na prancheta; 3) minimização dos prováveis efeitos dos fatores limitantes, dentre os quais, o impacto das condições meteorológicas nas operações; 4) tendência a examinar as partes do problema em detrimento do todo (uma forma de reducionismo que, certamente, não se limita aos teóricos do ar, mas, que leva a visar os meios e não os fins, e que é paralela àquela de confundir destruição com controle e, ao mesmo tempo, reduzir a estratégia a um problema de escolha de alvo) e 5) uma crua superestima da capacidade de autodefesa dos bombardeiros contra uma Força Aérea de Defesa, especialmente treinada. Do ponto de vista teórico, porém, deve ficar claro que o conceito inicial americano, com exagerada ênfase na “economia de meios” aplicada com arte, não pode ser desprezado





como “fantasia douhetana”.

Nos anos entre as duas Grandes Guerras, as diferentes abordagens acerca da guerra aérea, por parte dos diversos teóricos e das principais potências mundiais, não resultaram de princípios aceitos por todos a respeito do Poder Aéreo. Apesar dos esforços de Douhet e de Mitchell, nenhum dos dois provou ser um Mahan ou um Jomini, dos quais os entusiastas do Poder Aéreo pudessem extrair os segredos da “terceira dimensão” da guerra. Pelo contrário, o emprego das aeronaves resultou de seleções isoladas em cada nação, as quais refletiam um esforço de integração das características únicas das aeronaves no apoio às Forças Terrestres e Navais, ou em operações independentes, de forma a se tornar economicamente possível e ajustada à consecução dos objetivos nacionais. Uma meta secundária, adotada principalmente nos EUA, foi o esforço para se criar uma Força Aérea independente, que devesse sua constituição à sua capacidade de desempenhar uma missão singular, que não pudesse ser executada por qualquer outra Força.

Dois anos após a publicação do ensaio de Edward Warner em “Makers of Modern Strategy”, as potências aliadas conduziram a guerra a seu término.

O “Poder Aéreo”, como escreveu mais tarde Bernard Brodie, “viu-se justificado na Segunda Guerra Mundial”. Mas, foi o conceito de Mitchell – de “qualquer coisa que voe” – e não o de Douhet é que foi comprovado. O sucesso mais espetacular foi o uso tático, e com isso as Forças Aéreas ganharam o





total respeito e admiração das Forças mais antigas. Em contrapartida, os êxitos apenas estratégicos, independentemente da importância das circunstâncias específicas, nunca convenceram completamente os observadores descompromissados[22].

A massa de dados posta à disposição de ambos, teóricos e críticos, não tinha precedentes na história da guerra. As atividades aéreas dos principais partícipes, com exceção da Rússia, ficaram manifestas: para a Alemanha e o Japão, pois não tiveram escolha; para a Itália e a França, porque não havia grande coisa a relatar e para os EUA, porque seu governo, os grandes aviadores e o público sentiam-se seguros e amparados pelo seu recém-encontrado “escudo”. No Reino Unido – como é tradição – o governo foi discreto, mas não a ponto de impedir a objetiva avaliação do seu Comandante-em-Chefe do Ar, Marechal Sir Arthur Harris[23].

A interpretação de Brodie, com relação ao que tinha acontecido às teorias de Douhet e Mitchell, foi a de um crítico das campanhas aéreas de natureza estratégica contra a Alemanha e o Japão. Aliás, a de um crítico que, em meados da década de 1950, já considerava tais campanhas inexoravelmente derivadas da tendência prevalecente entre as nações industrializadas dos séculos XIX e XX, de utilizar a força além da razão. Outrossim, Brodie acreditava que as campanhas apontavam para um futuro ainda mais devastador. Entretanto, embora influenciado pelos seus receios quanto ao futuro de armas atômicas e termonucleares, Brodie conteve suas críticas, que se





limitaram às evidências como ele as vislumbrava. Muitos outros também assim agiram. Para eles, o inesquecível comentário de Noble Frankland – “as pessoas preferem mais imaginar do que conhecer a fundo os bombardeios estratégicos” – é mais apropriado... Embora não seja este o veículo adequado para resumir o debate infindável acerca da eficácia dos bombardeios estratégicos na Segunda Guerra Mundial, alguns temas principais precisam ser mencionados[24].

Em relação à guerra na Europa Ocidental, a controvérsia está centrada: 1) na ineficácia e inumanidade da política adotada pelo Comando de Bombardeio da RAF em utilizar bombardeios de área dirigidos contra o moral da população civil alemã; 2) no retardo na obtenção da eficácia nos “bombardeios de precisão” americanos; 3) na mudança dos ataques aéreos americanos, no início de 1945, quando a ação dos bombardeios ficou mais semelhante “à de um porrete do que à de uma espada” e 4) na possibilidade de os imensos recursos materiais e humanos empregados nas campanhas de bombardeio serem mais bem utilizados em outras missões, dada a inexequibilidade de a vitória resultar exclusivamente do Poder Aéreo nas circunstâncias então dominantes. Quanto ao Japão, a controvérsia centra-se na decisão de usar a bomba atômica. A eficácia de seu uso tornou-se controvertida, uma vez que a rendição foi obtida sem ser necessário recorrer à temida invasão. A adoção pelos EUA, em março de 1945, de novas táticas resultantes da queima de cidades japonesas tem recebido, ao longo





dos anos, menos críticas do que seria de se esperar. Pearl Harbor e as subsequentes atrocidades japonesas contra prisioneiros de guerra pareceram justificar maior reação e, de todo modo, a questão da bomba atômica foi rapidamente “devorada” pelos outros assuntos. Sucesso de mídia?

Embora as campanhas de bombardeio estratégico, dos EUA e da Grã-Bretanha durante a Segunda Guerra Mundial, tenha recebido muita atenção e, na realidade, tenham sido a base da maioria do planejamento no pós-guerra em ambos os países, alguns dos aspectos não-douhetanos do combate aéreo são igualmente importantes - principalmente quando mensurado em termos do esforço despendido e do êxito tático alcançado em todos os Teatros de Operações.

Apesar do seu status técnico como força autônoma, a Luftwaffe, do início ao fim, permaneceu sob o controle do Alto Comando no que diz respeito ao equipamento e ao desenvolvimento doutrinário. Os papéis desempenhados pelas suas aeronaves de caça, pelos seus paraquedistas e pelas suas forças aerotransportadas foram concebidos para prover apoio às operações da Wehrmacht. A capacidade alemã de conduzir operações de longo alcance do tipo que poderia originar decisões independentes das forças terrestres inexistiu durante toda a guerra. Não se sugere, aqui, que foi fácil para a RAF ganhar a Batalha da Inglaterra: ela esteve mais “por um fio” do que outra coisa. Mas, o equipamento, a doutrina para seu emprego e a má liderança da Alemanha impediram





que a Luftwaffe tivesse qualquer possibilidade real de êxito, igualmente como ocorreu, mais tarde, nas operações da ponte aérea em Stalingrado. Surgiram, aliás, alguns alemães “douhetistas”, vez por outra, durante a década de 1930 – o mais proeminente deles foi o General Walter Wever, até a sua morte em 1936. Mas, não houve espaço para eles. Ressalta-se que o próprio Hitler, pelo menos até 1943, tinha visões de conquista que não seriam apenas escombros inúteis, mas que contribuiriam para o aumento do poderio econômico e militar alemão.

O Exército e a Marinha japonesa possuíam contingentes aéreos, mas, somente o serviço aéreo da Marinha desenvolveu uma força de ataque de longo alcance, de significativas proporções. Quatro meses após seu sucesso em Pearl Harbor, em abril de 1942, a incursão de Halsey/Doolittle contra Tóquio, a partir do porta-aviões Hornet (de Shangri-La, disse o Presidente Roosevelt), apontou uma nova vulnerabilidade que não tinha sido considerada pelos planejadores japoneses. Em maio, a batalha do Mar de Coral tornou-se a primeira ação naval em que as frotas antagonistas nunca estiveram à vista, uma da outra. E em Midway, em junho de 1942, o afundamento de quatro porta-aviões japoneses, como resultado de uma combinação de sorte e coragem, deixou claro que a guerra naval havia adentrado numa nova era.

As contribuições da Força Aérea da União Soviética a vitória final permanecem encobertas por um véu impenetrável. Melhor refletido na desenfatização,





no pós-guerra, da adoção do tipo de Força Aérea desenvolvida pelos EUA nos anos imediatamente após 1945: as Forças de Superfície que, durante a Segunda Grande Guerra, eram, primordialmente, Forças Terrestres, agora também incluem unidades navais. O hiato proveniente da inexistência dos bombardeiros russos na década de 1950, como o também inexistente do início dos anos 1960, foi mais um produto da falta de imaginação dos seus planejadores do que das Forças em questão.

Um aspecto da teoria do Poder Aéreo, de grande importância para a Força Aérea do EUA após 1945, e que tem sido negligenciado pelos historiadores, está relacionado com o que atualmente se denomina Poder Aeronáutico – principalmente, seu comando e controle quando empregados para apoiar Forças Terrestres. Na Air Corps Tactical School, na década de 1930, foram atribuídas três funções à aviação de ataque (como, então, era e devia ser denominada). Primeiramente, com o apoio de Aviação de Caça, quando necessário, alcançar a superioridade Aérea no Teatro de Operações ser a maior contribuição que uma Força Aérea poderia emprestar às Forças de Superfície amigas. A seguir, em ordem decrescente da prioridade, vinham os esforços para isolar o campo de batalha mediante um ataque às Forças e ao aprovisionamento inimigos que estivessem além do alcance efetivo da artilharia (o que se denomina de interdição do campo de batalha). Em terceiro e último lugar, seriam deflagrados ataques diretos às tropas adversárias no campo de batalha (apoio aéreo aproximado).





As experiências no Norte da África, no fim de 1942 e no início de 1943, pareceram confirmar este arranjo de prioridades, pelo menos para os aviadores. Os comandos terrestres continuaram céticos quanto a isso, até o fim da campanha da Tunísia, em maio de 1943. Em parte porque se ressentiam dos esforços dos comandantes do ar para estabelecer controle centralizado de todos os meios aéreos. E, conseqüentemente, aumentar a flexibilidade do seu emprego contra objetivos primordiais, de acordo com o Comandante-Geral do Teatro de Operações. Os aviadores conseguiram uma espécie de vitória com a publicação, pelo Departamento de Guerra, em julho de 1943, do Manual 100-20, Command and Employment of Air Power, documento preparado pelas Army Air Forces sem auxílio das Army Ground Forces. O Manual iniciava-se com a seguinte afirmativa, escrita em letras maiúsculas: "O Poder Terrestre e o Poder Aéreo são forças co-iguais e independentes: nenhuma delas é auxiliar da outra".

O manual explicava, em detalhes, que a "flexibilidade inerente" devia ser considerada como característica capital de uma Força Aérea. Que essa flexibilidade só podia ser eficaz quando o comando estivesse nas mãos de um Comandante Aéreo responsável pelo Poder Aéreo, resultante da partilha dos meios aéreos entre Comandantes de Divisão e de Corpo. O Manual também detalhava uma hierarquia explícita de propriedade para as Forças Aéreas: 1) superioridade aérea; 2) interdição; 3) apoio aéreo aproximado.





Na Europa, após os desembarques na Normandia, em junho de 1944, a abundância de aeronaves e tripulações disponíveis (contra uma Luftwaffe já cambaleante), tornou desnecessário aos aviadores “esfregar” os FW 109 abatidos no rosto dos seus parceiros das Forças Terrestres: as oportunidades e as circunstâncias proveram suficientes recursos, em termos de Força Aérea, para realizar qualquer tarefa desejada. E os debates, quando ocorriam, se relacionavam a operações específicas e não a diferenças doutrinárias, embora estas últimas ainda fossem muito relevantes para os teóricos de ambos os lados.

Para nossos propósitos, há dois importantes aspectos da maturação da teoria do Poder Aéreo, conforme aplicada às Forças Aerotáticas: no período imediatamente após a guerra, em virtude da ênfase dada ao desenvolvimento de Forças Aeroestratégicas visando a “nova Era Aérea Atômica”, as Forças Aerotáticas e a doutrina foram negligenciadas e, em meados da década de 1960, na Indochina, a antiga batalha de 1943, a respeito do controle centralizado, precisou ser travada novamente. Agora, não apenas com as Forças Terrestres, mas, com as três outras Forças Aéreas – as do Exército, da Marinha e a dos Fuzilheiros[25].

Passaram-se décadas após o lançamento das duas bombas atômicas sobre o Japão, em agosto de 1945. Nesse período, as teorias relacionadas ao combate aéreo – e, agora o combate espacial – transformaram-se numa verdadeira indústria, em que





pululavam os teóricos, os cientistas do comportamento com orientação estatística e outros cientistas sociais – muitos dos quais utilizam um jargão que pode ser subconscientemente dirigido a fazer o “impensável parecer racional”. Embora o tópico da estratégia, na sua relação com as armas nucleares, não esteja no âmbito desta discussão, incide tão intimamente no Poder Aéreo após 1945, que é inevitável tecer algumas observações acerca deste assunto.

É longa a relação dos participantes no campo da estratégia nuclear, cujas ideias têm apresentado um impacto substancial, embora, algumas vezes, apenas momentâneo[26]. De maneiras distintas, a maioria destes autores têm discutido a questão da guerra na era nuclear, ao invés do combate aéreo específica ou exclusivamente – imitando, neste ponto, os entusiastas da aviação do início do século XX. A maior parte das obras importantes provêm de meados da década de 1950 até o final da década de 1960 e, coletivamente, o grupo constituiu o âmago dos chamados “intelectuais estrategistas”. Não é possível esperar dos aviadores um exame paciente desses esforços coletivos. Provavelmente, não faz diferença alguma, uma vez que seu ceticismo inato em relação ao teórico, com certeza, os faria indagar o por quê de tanta agitação. Aqueles que se esforçam, adotam um teste com dois resultados previsíveis: enredam-se nas complexidades conceptuais que separam as diversas “escolas” ou chegam à dura conclusão – capaz de abalar qualquer senso de confiança – de que o número de ideias





realmente originais, surgidas após o outono de 1945, é desconcertantemente pequeno.

O trabalho de Bernard Brodie "The Atomic Bomb and American Security", de novembro de 1945, incluído mais tarde, como uma apresentação mais extensa – como dois capítulos de "The Absolute Weapon" – apontava para a dissuasão como o conceito dominante na estratégia nuclear: "até agora, o principal objetivo das Forças Armadas tem sido o de ganhar as guerras. De agora em diante, sua principal finalidade deverá ser a de evitá-las. Não podem ter nenhum outro propósito"[27]. Durante as duas décadas subsequentes, Brodie liderou o pensamento neste campo. Seu "Strategy in the Missile Age" continua a ser o único verdadeiro clássico a respeito das questões essenciais da estrutura de força (quanto é o suficiente?) e das posturas de força (ofensiva, defensiva, retaliatória, antecipatória? etc.). Ao contrário de alguns dos primeiros trabalhos da questão atômica, Brodie aceitou o fato de que, provavelmente, era possível voltar atrás, e que a questão imperativa seria como controlar as novas armas de modo a minimizar a probabilidade do seu uso e os níveis de devastação que resultariam do seu emprego. Seu imponente realismo o separou de determinados teóricos – entre os quais desponta Eduard Mead Earle – que lançaram uma linha de argumentação mais desesperançosa e que não vislumbrava qualquer resposta a não ser proibir a guerra, (atualmente um tema inevitável, embora lamentavelmente desacreditado) e cujos proponentes ativos podem ser encontrados entre os que integram a





escola contemporânea de pensamento estratégico, de controle armamentista e desarmamento[28].

Entre 1945 e 1953, teorizar a respeito do combate aéreo era secundário em relação aos problemas mais prementes da recuperação do pós-guerra e do acirramento da Guerra Fria entre os EUA e a União Soviética. A desmobilização, a ponto de desintegrar as Forças Armadas Americanas rapidamente, levou o Governo a implementar a política de dissuasão através da ameaça de retaliação atômica, mais tarde nuclear. Postura que, ao longo dos anos, passou por incontáveis convoluções de forma e de detalhe, mas, nenhuma de substância conceptual[29]. No começo, o “monopólio atômico” americano consistia de um punhado de armas que só podiam ser lançadas por grandes bombardeios e que exigiam processos de montagem complexos e demorados, para os quais, numa oportunidade no final da década de 1940, só haviam seis equipes qualificadas disponíveis. Até meados dos anos 1950, entretanto, uma combinação de saltos tecnológicos e disponibilidade de grande volume de recursos – resultantes da guerra na Coreia – inaugurou a nova era da “abundância nuclear”, que se refletiu na “doutrina da retaliação maciça”.

Às origens conceptuais da “retaliação maciça” via armas nucleares evidenciaram-se no depoimento dos Generais Henry G. Arnold e Carl A. Spaatz perante ao Congresso dos EUA, no outono de 1945[30]. A capacidade militar de executá-la resultou de decisões orçamentárias e de estruturação de forças,





tomada no verão de 1951. Sua proclamação, no início de 1954, após a revisão da Política de Defesa, realizada pelo novo governo de Eisenhower, ao longo de um ano, foi provocada pela frustração decorrente da experiência na Coreia e dos receios de Eisenhower em relação à futura vulnerabilidade da economia americana. Essencialmente, foi uma decisão econômica e não estratégica, que procurava obter “mais potência (bang) por dólar (buck), a longo prazo”.

Os teóricos imediatamente questionaram a credibilidade da retaliação maciça, exceto num confronto final entre os EUA e a União Soviética. Outros questionaram a sanidade de iniciar uma “era do overkill”* [31], argumentando que a capacidade de lançar com precisão um número relativamente pequeno de armas nucleares seria suficiente para a finalidade de dissuasão. A escola da “dissuasão finita”, apesar do grande esforço da Marinha Americana em 1957, nunca alçou voo nos EUA: na Europa, principalmente na França (mas, também, de certa forma no Reino Unido), precisou ser adotada. Sob Eisenhower, a ameaça de retaliação maciça foi silenciada ao longo do tempo e foram tomadas medidas para aprimorar as forças militares convencionais (sem armamentos nucleares) para uso em confrontos menos mortais. Esta tendência foi acelerada durante o governo Kennedy (“resposta flexível”), embora também tenha sido decidido fortalecer as forças nucleares estratégicas a nível nunca antes sonhado. Principalmente pela troca de ênfase dos bombardeiros para os mísseis balísticos de alcance





intercontinental (IBCMs), lançados a partir do mar ou terra, constituídos por 1.000 IBCMs do tipo Polaris, cada um dotado de 16 mísseis balísticos lançados de submarino (SLBM).

Os futuros historiadores poderão considerar as decisões de Kennedy e McNamara, em 1961, como verdadeiro divisor de águas, uma vez que o aprimoramento da capacidade de resposta flexível contribui para: 1) uma disposição, ou até uma compulsão, de experimentar seu uso no Vietnã; 2) e para o aumento da Força Estratégica, friamente exibida durante a crise dos mísseis em Cuba, em outubro de 1962, o que levou à decisão soviética de nunca mais enfrentar as Forças Estratégicas substancialmente superiores dos EUA. Essa tese – que não é amplamente aceita pelos soviólogos – precisara sobreviver às acusações de que representava apenas um argumento. Precisara, então, demonstrar que o aumento armamentista soviético da década de 1970 resultou da síndrome do “nunca mais”, e não de um desejo de criar forças capazes de desferir um golpe inicial paralisante, ou de fazer “chantagem nuclear” com base na percepção americana da vulnerabilidade das suas próprias forças e dos mecanismos aliados de comando e controle[32].

O combate no ar e no espaço (com armas nucleares), assim como as teorias a esse respeito, estão agora no “limbo”, apesar do excessivo “barulho” no início dos anos 1980. Nenhuma das superpotências parece ter conseguido se sobrepor às pressões internas





que buscavam melhorar a capacidade de dissuasão, e que fazem com que o custo do fracasso seja o “suicídio mútuo”. Idênticas a todas as iniciativas desde a época de Eisenhower, as propostas do SALT II, de 1978-1979, afundaram-se nos problemas paralelos de política presidencial e crise internacional. Os futuros analistas e historiadores precisarão lembrar-se de, pelo menos, um fato indesejável: que é virtualmente impossível separar os avanços nas teorias de combate aéreo com armas nucleares, das posições defensivas resultantes da Guerra Fria.

A guerra aérea convencional, após 1945, não atraiu tanto a atenção dos teóricos, embora tenha ocorrido com frequência, principalmente na Coreia (1950-53), nas Guerras Árabe-Israelita (1967 e 1973) e na Indochina (1960-1975). Os aumentos nas autonomias de voo, velocidade, carga útil e precisão dos armamentos foram fenomenais, mas, só ocasionalmente, tiveram impacto sobre o curso da guerra terrestre, como sobre o Egito em 1967 e, possivelmente, em Hanói em 1972.

As circunstâncias prevalecentes, nos primeiros meses de guerra da Coreia, exigiam o uso imediato das poucas aeronaves disponíveis para o apoio direto às Forças Terrestres. A baixa prioridade outorgada à aviação tática, entre 1945 e 1950, repetiu-se no campo da doutrina, o que General O.P. Weyland, Comandante das Forças Aéreas dos EUA no Extremo Oriente, chegou a comentar, em anos subsequentes, que os eventos da Segunda Guerra Mundial não haviam





sido registrados, disseminados ou mesmo entendidos. Salvo nas regiões mais setentrionais da Coreia do Norte, e após a intervenção chinesa, a superioridade aérea não foi problema, e o maior esforço das Forças Aéreas relacionou-se à interdição do suprimento e esforço do inimigo. Foi preciso reaprender as lições do norte da Itália, em 1944 e 1945: para que a interdição (via aérea) do campo de batalha seja eficaz, as Forças de Superfície precisam “contratar” a iniciativa tática. Quando operarem sozinhas, sem que as Forças Terrestres aliadas pressionem o adversário, as aeronaves podem hostilizar o inimigo e atrasar o movimento dos suprimentos, mas não conseguem ganhar o combate por si sós[33].

Após a Coreia, as Forças Aerotáticas americanas novamente entraram em declínio. Deu-se enorme ênfase ao reforço do Comando Aeroestratégico. Em 1955, a experiência coreana era considerada uma aberração, que, provavelmente, não se repetiria no futuro. Thomas K. Finletter, que tinha sido secretário da Força Aérea* durante a Guerra da Coreia, escreveu que a guerra tinha sido “um caso especial e que o Poder Aéreo tinha pouco a aprender (da guerra da Coreia) a respeito do futuro papel que desempenhará na política externa americana no Leste”. O relatório final das Forças Aéreas no Extremo Oriente concordava, dizendo que “certamente qualquer tentativa de fortalecer uma Força Aérea a partir do modelo das necessidades na Coreia, seria fatal para os Estados Unidos”[34]. Embora esses pontos de vista tenham prevalecido





ulteriormente, outros pensadores militares tentaram sustar a esmagadora ênfase conferida ao Comando Aeroestratégico.

Em 1954, ao voltar do Extremo Oriente para assumir o Comando Aerotático, o General Weyland iniciou cinco anos de luta infrutífera para conseguir lugar equivalente para as Forças Aerotáticas. A maior parte do seu esforço, porém, direcionou-se à criação de uma capacidade nuclear para os aviões de caça e bombardeio. (Durante os últimos anos da década de 1950, era aceito, com naturalidade, que “na próxima guerra” seriam usadas armas nucleares “táticas”). Em consequência, as aeronaves projetadas rigorosamente para o combate ar-ar (ou a superioridade aérea) foram negligenciadas e foi sustado o aperfeiçoamento de munições convencionais. Isso ocorreu apesar da opinião de Weyland, expressa em 1956, de que “no futuro imediato, o conflito mais provável será do tipo periférico. Nesse caso será, primordialmente, uma guerra aérea”[35]. Na Grã-Bretanha, o Marechal-em-Chefe do Ar Sir John Slessor foi além: “devemos esperar outras Coreias”... A ideia de que um Poder Aéreo superior pode, de alguma maneira, substituir o ‘bater forte’ no inimigo e sua habilidade profissional em terra pode ser sedutora, mas, é ilusória ... “Nada disto traz conforto àqueles que esperam que o Poder Aéreo seja o atalho até a vitória” .

Nas guerras ocorridas nas colônias, após a Segunda Guerra Mundial (como a Indochina, em 1945-1954; na Malásia, em 1948-1960 e na Argélia,





1954-1962), o Poder Aéreo funcionou quase totalmente como módulo de apoio. De um modo geral, os poucos analistas que estudaram esses eventos concluíram que o uso mais eficaz do Poder Aéreo era em “funções que não implicassem em apoio de fogo, reconhecimento, transporte, ligação e, em geral, aumento de mobilidade para as demais Forças”. Tais conclusões não atraíram atenção nos EUA. O grito de “não mais Coreias” abafou qualquer outra consideração e, virtualmente, todas as ideias relativas a preparativos para combate em grande escala, provavelmente, com a União Soviética e sobre a Europa. Quando a Força Aérea israelense fez um verdadeiro “Pearl Harbour” com a Força Aérea egípcia em 1967, durante a Guerra dos Seis Dias, os aviadores americanos, que já se sentiam totalmente frustrados com as restrições impostas na Indochina, identificaram no planejamento e na execução israelense o tipo de guerra aérea que realmente aspiravam.

Do ponto de vista da teoria e da doutrina do Poder Aéreo, os esforços dos EUA na Indochina, de 1965 a 1972, enfrentaram diversos problemas. Os arranjos de comando e controle ao longo do tempo, resultantes de uma combinação de preocupações diplomáticas externas e imperativas institucionais internas dos serviços militares americanos, criaram uma situação na qual havia, simultaneamente, cinco guerras aéreas distintas: uma no sul do Vietnã, envolvendo o maior nível de esforço e o maior sucesso militar; outra no Vietnã do norte; duas outras, secretas na época, no norte de Laos e de Camboja e uma quinta no sul de





Laos, ao longo da trilha de Ho Chi Minh. A atenção pública concentrava-se nas guerras aéreas sobre o Vietnã do Norte.

As metas iniciais da campanha foram as seguintes:

1) pressionar o governo de Hanói para que retirasse seu apoio aos insurgentes no Sul; 2) interromper o fluxo de ressuprimento e homens para o Sul e 3) fortalecer o moral das forças pró-governamentais no Vietnã do Sul, reafirmando o compromisso dos EUA com a luta. As decisões relativas ao modo como as metas seriam alcançadas eram rigorosamente controladas pelo governo, em Washington, que determinava o cronograma, o ritmo, os alvos prioritários (mesmo ao nível de alvos individuais) e, ainda, o esforço de combate. Desde o início, rigorosas “regras de engajamento” limitavam as opções dos comandos no cenário de combate, e até proibiram a adoção de medidas necessárias à obtenção da superioridade aérea. Impediam, por exemplo, ataques contra bases em construção para mísseis superfície-ar (SAM) ou os aeródromos inimigos (receando matar assessores russos e chineses nesses locais, o que poderia levar ao aumento das tensões entre as superpotências). Se isso justificava a preocupação do governo, quanto à possibilidade de aumento não-intencional das tensões, não se pode dizer o mesmo de sua decisão de, ainda assim, empregar suas Forças Aéreas (incluindo as navais e as dos fuzileiros). Não há precedentes no uso do Poder Aéreo visando atingir metas limitadas, de natureza essencialmente psicológica e, muito





menos, numa campanha na selva, dirigida a partir de um Quartel General, localizado a dez milhas de distância...

Os aviadores impacientavam-se com estas limitações, embora não se rebelassem. Pelo contrário, apresentavam o melhor desempenho possível nas circunstâncias prevalecentes, até que líderes no governo chegassem à verdade como veio a ocorrer no Vietnã do Sul, assim como no cerco Khe Sanh em 1968 e, ocasionalmente, no Vietnã do Norte. Nas operações Linebacker (de 1972), o Poder Aéreo demonstrou ser decisivo individualmente. De uma maneira geral, contudo, a experiência na Indochina, apesar das experiências com novas táticas e armas (como as técnicas de busca e salvamento, helicópteros e aeronaves de ataque, desfolhantes, armamento guiado), revelou-se desapontadora, tanto para os teóricos como para os profissionais. Exceto, é claro, quando se ressaltam os registros dos atos heróicos na Indochina e que podem ser empanados.

O sucesso de Israel, em 1967, não pôde ser repetido em 1973, devido à surpresa conseguida pelos egípcios quanto ao considerável aprimoramento das defesas antiaéreas de superfície (os mísseis superfície-ar e a artilharia de superfície dirigida por radar). Na Indochina, os americanos tinham enfrentado uma geração anterior dos SAMs e, tendo em vista a situação do contexto do ar sobre a maioria (embora não todos) dos alvos terrestres, eles provaram sua capacidade. Mas, o progresso tecnológico da última década, em





especial aquele resultante dos avanços quase diários na microeletrônica, trouxe dúvidas a respeito da questão das operações ofensivas versus as defensivas.

Isso foi particularmente evidente na Europa, onde os americanos, tendo a Indochina como um fato passado, promoveram um grande incremento do Poder Aéreo da OTAN. Isso para se contrapor à superioridade do Pacto de Varsóvia em blindados para combate terrestre, assim como um alarmante aumento da Aviação Frontal e de Longo Alcance da União Soviética. Com capacidades tanto convencionais quanto nucleares, as aeronaves de caça e de caça-bombardeio da OTAN têm como função precípua a dissuasão. Entretanto, colocados em operação, nenhum dos dois lados sabia o que ocorreria, considerando que, provavelmente, ali é o espaço aéreo mais congestionado do mundo e, ainda, as incertezas das técnicas de guerra eletrônica e da tecnologia dos mísseis sempre em evolução.

A única coisa a respeito da qual se tem certeza, neste confuso progresso da tecnologia na área da guerra aérea convencional, é o aumento exponencial dos custos, que estão levando o preço de cada aeronave para centenas de milhões de dólares. Uma vez que o aumento dos custos tem, inevitavelmente, o efeito de reduzir o futuro número de aeronaves disponíveis, e até a disposição de engajá-las em combate, alguns aviadores – geralmente apóstatas solitários – começaram a propor uma reviravolta: passar de um pequeno número de aeronaves de grande sofisticação tecnológica para um número maior de aeronaves menos





avanzadas. Se isso ocorrer, será um verdadeiro divisor de águas visto que, nunca antes na historia da guerra aérea, os pilotos que voam e combatem estiveram dispostos a abrir mão, antecipadamente, das vantagens tecnológicas. No entanto, a maior vulnerabilidade das aeronaves às defesas antiaéreas combinadas com os altos custos unitários das aeronaves, podem levar a uma reavaliação das prioridades tradicionais.

Uma possível mudança de ênfase seria para a plataforma destinada aos armamentos guiados. É apenas natural que os aviadores dêem maior atenção à plataforma, particularmente visando aprimoramentos em velocidade, autonomia de voo, agilidade e outras características de desempenho. É, também, natural que haja certa relutância dos aviadores em incentivar rápidos avanços no campo de veículos de pilotagem remota, ou VANT. Contudo, os VANT não são considerados um tema de discussão apropriado pela maioria dos pilotos, entre os quais o ponto pacífico de que uma aeronave tripulada sempre pode desempenhar sua missão melhor do que uma não-tripulada.

Dois experientes aviadores britânicos, recentemente, especularam a respeito das implicações futuras de alguns dos problemas com que as Forças Aéreas se defrontam, os quais variam desde restrições políticas a questões de vulnerabilidade e de custos. Concluíram que a resposta aos atuais dilemas só pode ser encontrada com o aumento da precisão no emprego da arma tática. Se fosse possível desenvolver tecnologia para atingir essa meta – argumentam – os





líderes políticos relutariam menos em considerar o Poder Aéreo como um braço onipresente da primeira hora, e não como último recurso. Quanto à vulnerabilidade e aos fatores de custo, dizem, isso significaria dizer “que é preciso diminuir o número de aeronaves de ataque postas em risco, enquanto são engajados um maior número de alvos terrestres”. A solução do problema está nas táticas que mantêm as aeronaves fora de alcance das defesas mais eficazes, enquanto permitem o uso de múltiplos armamentos flexíveis e de alta precisão. Uma mudança de “ênfase anterior nos desempenhos da plataforma e dos armamentos, portanto, parece não apenas inevitável como também imperativa”[37].

Desconhece-se de quanto estamos próximos a mudanças significativas nessa ênfase. Um fator inibidor importante é a falta relativa de experiência em combates aéreos nos últimos dez anos. As amostras não apenas foram pequenas – nenhuma bastante grande para ser considerada definitiva – como também, transitórias. Igualmente, qualquer resposta ao que essas limitadas experiências “provaram” foi obscurecida pela natureza limitada dos objetivos visados. Outro problema é até que ponto as burocracias, os interesses criados e os feudos existentes poderiam se adaptar às mudanças. Nos EUA, por exemplo, embora o Exército e a Força Aérea estejam desenvolvendo veículos de pilotagem remota, cada Força tem problemas com seus próprios componentes, quanto às implicações organizacionais da incorporação dos VANT em seus acervos.





Atualmente, não há nada mais incerto na guerra aérea do que o futuro. Como foi assinalado no início, os efeitos da tecnologia e as ações dos profissionais sempre desempenharam papéis mais importantes do que os das ideias. É até possível que se tenha chegado ao limiar de um progresso tecnológico que transforme substancialmente a identidade do Poder Aéreo. A guerra eletrônica, os novos satélites, o armamento guiado e aeronaves não-tripuladas sugerem uma nova era para a aviação. Da mesma maneira que motivaram a criação de um novo vocabulário. Aliás, os avanços nas viagens espaciais, o ônibus espacial e a tecnologia de “guerra nas estrelas”, utilizando raios laser e armas de energia dirigida, pressagiam novos e vastos horizontes para o aviador. Poder-se-ia concluir, com certa apreensão, que a tecnologia, de per si, poderá ser o principal teorista do Poder Aéreo, mas, que as invenções são, por enquanto, as mães da aplicação.

Entenda-se TEORISTA como aquele que, embora conheça os princípios de uma ciência, não a pratica ou não sabe praticá-la... (novo vocabulário AURÉLIO- Língua Portuguesa).





“Reflexões Finais

O crescente desenvolvimento das Aviações dos Exércitos e das Marinhas em todo o mundo tem trazido à baila algumas questões de capital importância para a fixação da Doutrina de Emprego do Poder Aéreo como um todo. Não é pequeno o número de vezes que surgem tentativas de simplificação do emprego do Poder Aéreo e, em particular, na minimização da importância de sua participação nas Operações Aerotáticas. Essa simplificação procura deixar transparecer que, na conduta da manobra aérea no Teatro de Operações, o Poder Aéreo somente é indispensável na neutralização das posições de resistência que impedem ou limitam o movimento das Forças de Superfície. Ou seja, o Poder Aéreo apenas contribui nas tarefas de Apoio Aéreo Aproximado. Dessa forma, não fica muito difícil negar ao Poder Aéreo o direito de existir como Poder UNO e, principalmente, DECISÓRIO.

Porém, o mais curioso (não percebido, ou convenientemente esquecido) é que, ao serem, simplificadas as ações aéreas no Teatro de Operações, reduzir-se-iam, da mesma forma, as operações terrestres e navais a uma série de batalhas, desvinculadas do cenário geral e vivendo apenas o momento desse combate, em particular. Seria admitir que, à época das proezas lunares, uma guerra mundial ou local, possa vir a ser decidida em uma única batalha, à semelhança de





Waterloo ou Moscou...

O que talvez venha onerando o perfeito entendimento do emprego do Poder Aéreo (quer em suas ações Aerotáticas, Aeroestratégicas ou de Defesa Aérea) é a facilidade(?) de marginalizar, em uma conflagração global, os conceitos de tempo, profundidade e espaço que estão intimamente vinculados às Ações Continuadas, que é o caso em um estado de guerra (ou conflito).

Mas, não será esse o maior ônus, se estivéssemos em “colisões” apenas no campo doutrinário. O que há, na realidade, é uma “redução simplificativa” por força do desconhecimento por tudo que se passa no panorama de guerra global, e na manobra aerotática em particular. Tal desconhecimento seguramente prende-se à nossa experiência passada: a FAB viveu em combate durante as fases de Interdição e Apoio Aéreo Aproximado, não tendo sido empenhada na conquista do Domínio do Ar. Embora tivesse sido preparada para tanto, também!

Se além de tudo isso somarmos à equação, como novo membro, a “ação aérea de contra-insurgência ou antiterrorismo”(e sua inevitável e inaceitável transformação do Poder Aéreo em “utilidade”), adentrar-se-á um terreno confusional, pois, o que é a ação aérea de “contra-insurgência ou antiterrorismo” senão uma operação de ataque, planejada, controlada e executada da “mesmíssima” maneira que em qualquer das fases das Operações Aerotáticas já mencionadas?





A utilização do avião como instrumento tático ou, mais simplesmente (como pensam alguns), “para aumentar o alcance da Artilharia”... é – sem sombra de dúvidas – “consequência ou resultado”. O uso do Poder Aéreo transcende a tal estágio...

Uma viagem nas páginas da História da Aviação Militar comprova que, muito antes de estarem os aviadores engajados na problemática da neutralização e destruição das forças inimigas envolvidas na manobra de superfície, já estavam os “ases” da luta aérea exercendo ações de patrulha aérea de combate e, como consequência, a caça do inimigo no ar.

Somente a flexibilidade de emprego do avião de combate – dádiva excelsa posta nas mãos do soldado-do-ar – é que permitiu sua incursão no domínio do apoio de fogo à manobra de superfície: o que multiplicou geometricamente o horizonte de emprego de arma aérea. E foi, sob essa nova visualização que vimos finalizar a SegundaGuerra Mundial, transcorrer o conflito Coreano, a conflagração do sudoeste asiático, sem mencionar outros atritos armados em diversas partes do mundo, nestes últimos tempos.

Essa atuação em proveito do “apoio de fogo às Forças de Superfície” de tal forma foi enfatizada (e chegou adquirir tal monta), que compeliu a adição de novos parâmetros à sua sistematização. E daí datam as primeiras iniciativas tomadas pelas Forças Aéreas do mundo moderno, no sentido de analisar a economicidade de emprego das aeronaves de combate de primeira linha versus os resultados a atingir nas





ações de “apoio”. Como consequência lógica, surgiram respostas (já esperadas) no seio da “comunidade de combatentes do ar”: para as ações de natureza tática, o microcaça, o avião leve de ataque, a aeronave de contrainsurgência ou o helicóptero-armado representam a melhor solução de compromisso entre a “massa de emprego” associada ao “rendimento operacional” em contrabalanço aos resultados desejados... Melhor, pois do que empregar as “grandes bestas armadas”...

Nesta fase da história da aviação, cujas páginas recém-acabamos de folhear, o arsenal do material aéreo mundial colocou em serviço um sem-número de pequenos combatentes (até treinadores), cuja tônica promocional é a variedade de armamento transportado, o baixo custo operacional, a bivalência e simplificação operativas (treinamento + combate), a redução da infraestrutura de apoio, o tamanho físico, o custo unitário e (aspecto importante para o TerceiroMundo, Brasil incluso) a possibilidade de construí-los “nos fundos de sua garagem”.

Evidentemente, essa é uma receita que tem “enfermo e moléstias” pré-definidos. Não pode ser vista como regra universal. Mas, sem perceber(?), alguns analistas menos (ou mal) avisados aceitaram – antes de mais nada – a tese da simplificação do emprego do Poder Aeroespacial no campo tático. E estreitaram, ainda mais, o campo de ação e de interveniência desse Poder, minimizando sua capacidade potencial, reduzindo seus horizontes etc. Com isso, conduziram a aviação-de-guerra de retorno às origens e passado





longínquo: a volta ao “status de arma” ou ao “serviço”.

Isso não significa que somos contrários à regra da simplificação, em termos de investimento, da economicidade e do rendimento nas ações aerotáticas. Significa, sim, uma repulsa à simplificação, pura e simples, estribada em doutrina importada (ou pré-fabricada por alguns) que, se mal interpretada ou mal aplicada, conduzirá fatalmente à redução da importância da parcela de valor somatório que é o Poder Aéreo na grande equação do Poder Nacional. Ou sua degenerescência...

Adotemos, Senhores Membros da Força Aérea, antes de mais nada, um comportamento intelectual compatível: a sobrevivência e o valor combatente do Poder Aéreo não estão justificadas pelo exercício, tão-somente, das ações de “consequência ou resultados”, como é o caso das tarefas cumpridas no cenário tático. Mas sim, pelo somatório das suas inúmeras características ímpares que, por não estarem sempre à nossa vista, como as ações estratégicas e de Defesa Aérea são olvidadas... por muitos. Mas, não por nós!

Muito antes do que bater os inimigos no solo, a tarefa da Força Aérea é o domínio do ar – a Superioridade Aérea. A ação tática é consequência ou resultado de nossa múltipla capacidade. Nosso verdadeiro destino é a conquista do espaço, o ataque ao coração do inimigo e a destruição de sua vontade de combate...

O restante é decorrência....é acessório!







ANOTAÇÕES

[1] On War, edição e transcrição de Michael Howard de Peter Paret, edição revisada (Princeton, 1984), pp. 429-483.

[2] Noble Frankland. "The Bombing Offensive against Germany Outlines and Prospectives" (Londres, 1985), pp. 16-17.

[3] As palavras são de Octave Chanute, em 1894, citadas por Charles H. Gibbs – Smith, "Aviation An Historical Survey form its Origins to the end of World War II" (Londres, 1970), p. 221. Em 1864, Victor Hugo tinha escrito em termos eufóricos ao balonista francês Nadar que a invenção da aeronave significaria o fim das guerras. Da ciência viria a paz, uma vez que a aeronave traria consigo a abolição imediata, absoluta, instantânea, universal e perpétua das fronteiras. O restante da profecia era menos confiante.

[4] Parafraseado de Robin Higham. "Air Power - A Concise History" (Nova Iorque, 1972). Como aqueles familiarizados com a obra do saudoso Bernard Brodie poderão perceber, este problema seria exacerbado na era das armas atômicas e, mais tarde, nucleares.

[5] Mesmo hoje, a quase totalidade das obras importantes neste campo é realizada por historiadores oficiais, a maioria dos quais funcionários públicos governamentais, embora incluindo, principalmente





nos EUA e na República Federal da Alemanha, notáveis contribuições de militares. Quando o Comitê Internacional em prol da História da Segunda Guerra Mundial anunciou (no seu News Bulletin # 19 de dezembro de 1983) um plano francês de uma conferência no final de 1984 a respeito da aviação nos anos entre as guerras, acrescentou sucintamente: "O problema é achar historiadores civis". Para uma discussão informativa acerca dos aeronautas e das suas relações com os historiadores, veja Dennis E. Showalter, "Two Different Worlds: the Military Historian and de U.S. Air Force", *Air University Review* 31, n. 4 (maio-junho de 1980), pp. 30-37.

[6] O termo "Poder Aéreo" é usado de diversas maneiras. Logicamente, deveria ser reservado para discussões relacionadas ao potencial total da capacidade aérea de uma nação, na paz e na guerra, em empreendimentos civis ou militares. Esse uso, contudo, é raro, cuja honrosa exceção é "Air Power: A Concise History", de Higham. Neste ensaio, o termo será utilizado com o significado específico de aplicação militar. A palavra "Airpower" (também significa Poder Aéreo em inglês), uma forma que parece ter uma conotação quase de magia, pode ter sido inventada pelo Major Alford Joseph Williams no seu "Airpower" (Nova Iorque, 1940). Mais tarde, foi novamente utilizada pelo Major Brigadeiro Orvil A. Anderson, da USAF, que a adotou no seu relatório do Pacífico # 71a do U.S Strategic Bombing Survey (1947) e a utilizou,





mais tarde, em julho de 1959, quando mudou o título de "The Air Power Historian" para "The Airpower Historian" (atualmente, "Aerospace Historian", esta última mudança se remontando a outubro de 1965). Poder Aéreo é usado editorialmente pelo Air Force Magazine e foi "santificado" pelo Airpower Research Institute (ARI) do Centro para a Doutrina, Pesquisa e Educação Aeroespacial (CADRE) da Air University, na Base Aérea de Maxwell, no Alabama.

[7] A respeito de Fullerton, veja Alfred F. Hurley, Billy Mitchell, "Crusader for Air Power", nova edição (Bloomington, 1975), n.2, pp. 141-142, 175.

[8] Para o Memorando de Smuts, veja Walter Raleigh e H. A. Jones, "The War in the Air", 7 volumes (Londres, 1932-37)", 7:8-14, e Frankland, "Bombing Offensive against Germany", pp. 21-46.

[9] O ensaio de Warner foi publicado em "Markers of Modern Strategy", editado por Edward Mead Earle (Princeton, 1943), pp. 485-503, e tem sido reproduzido inúmeras vezes na bibliografia das Academias Militares, Escolas de Estado Maior e Escola de Guerra.

[10] Ibid., p. 485

[11] Warner estava servindo como Vice-Presidente do Civil Aeronautics Board quando o ensaio foi publicado. Anteriormente, tinha sido Secretário Adjunto





da Marinha para assuntos de aeronáutica e editor de Aviation. Para mais detalhes a respeito da sua carreira, veja Current Biography, 1949, pp. 620-622, e seu obituário no New York Times, de 13 de julho de 1958.

[12] Para a obra de Douhet, veja as notas bibliográficas no texto deste ensaio.

[13] Para um exemplo surpreendente, veja Bernard Brodie, "Strategy in the Missile Age" (Princeton, 1959), pp. 88-90. O capítulo de Brodie "The heritage of Douhet", pp. 71-106, pode ser útil, embora não esteja à altura dos seus padrões usuais.

[14] A biografia de Hurley foi tomada da sua dissertação de doutorado em Princeton, "The Aeronautical Ideas of General William Mitchell", 1961. Foi publicada inicialmente em 1964 (Nova Iorque). Estas referências foram retiradas de nova edição (Bloomington, 1975).

[15] Ibid., p. 139

[16] Veja Brodie, "Strategy in the Missile Age", pp. 71-72.

[17] O filme animado de longa metragem (65 minutos) de Disney, lançado em julho de 1943, (enquanto "Makers of Modern Strategy" estava em impressão), combina um desenho animado de "Victory Through Air Power" (da qual toda a produção tomou o título). O filme teve um impacto considerável – e





incomensurável – no público, sugerindo uma vitória rápida, limpa e eficiente sobre os poderes do Eixo, mediante frotas aéreas enormes que liquidariam com a produção no Japão, na Itália e na Alemanha. “Life” não o criticou (“boa história e uma boa diversão”), mas, alguns críticos ficaram desconcertados pelas suas implicações, e alguns apontaram que, embora o filme ilustrasse a destruição iminente de três nações, conseguia fazê-lo sem mostrar a morte ou a mutilação de qualquer pessoa, em quaisquer das partes. O trabalho promocional de Seversky continuou após a Segunda Guerra Mundial (como no seu “Air Power: key to survival” (Nova Iorque, 1950) e ele continuou a ser confidente de autoridades aeronáuticas americanas até seu falecimento em 1974.

[18] Após Douhet, Mitchel e Trenchard, durante a década de 1920 e no início dos anos 1930, o desenvolvimento da teoria e da doutrina do Poder Aéreo transformou-se num produto empresarial mais do que num esforço individual.

[19] A respeito de Liddell Hart e Fuller, reportar-se ao nº 20.

[20] Veja Tenente Coronel David J. Dean, USAF, “Air Power in Small Wars: The British Air Control Experience”. Air University Review 34, n. 5 (julho-agosto 1983), “pp. 24 – e as fontes nele citadas.





[21] Para o relato de um participante acerca do trabalho da Tactical School e da sua influência na estratégia aérea dos EUA durante a Segunda Guerra Mundial, veja Major Brigadeiro Haywood S. Hansell Jr., "The Air Plan That Defeated Hitler" (Atlanta, 1972): este assunto é tratado mais concisamente em "Strategic Bombing in Word War II" e "The Story of the U.S Strategic Bombing Survey" (Nova Iorque, 1976), pp. 4-12, no qual este parágrafo e o anterior foram calcados.

[22] Brodie, "Strategy in the Missile Age, 107". Não se pretendia que este ponto de vista obtivesse aprovação universal. Um observador dedicado, o Tenente-Brigadeiro do Ar Ira C. Eaker, Comandante da Oitava Força Aérea dos EUA durante a guerra, descreveu este parágrafo em 1977 como um "ponto de vista tendencioso, preconceituoso, sem qualquer relação com os fatos".

[23] Arthur Harris, "Bomber Offensive" (Londres e Nova Iorque, 1947).

[24] Nos Estados Unidos, uma Comissão Presidencial (estudos sobre Bombardeio Estratégico dos Estados Unidos, ou USSBS) publicou 321 relatórios entre 1945 e 1947: 212 eram sobre a guerra na Europa e 109 sobre a guerra no Pacífico. A história da USSBS é contada em Mac Isaac, "Strategic Bombing in World War II", que também inclui um relato resumido acerca





da comissão britânica equivalente, a Unidade Britânica de Estudos sobre Bombardeio estratégico, (BBSU). Veja também a introdução geral em "The U.S Strategic Bombing Survey: Selected Reports in Ten Volumes", da "Garland Publishing" (Nova Iorque e Londres, 1976), que resume, até 1975, as permanentes controvérsias acerca da eficácia dos bombardeios estratégicos na Segunda Guerra Mundial.

[25] Veja William W. Momyer, "Air Power in The Wars" (Washington, DC., 1978) e Thomas A Gardwell III, "Command Structure for Theater Warfare: the Quest for Unity Command" (Maxwell Air Force Base, 1984).

[26] Minha "pequena lista" incluiria: Bernard Brodie, Herman Kahn, Henry A Kissinger, Albert J. Wohistetter, Thomas C. Schelling, Oskar Morgenstern, P.M.S. Blackers, André Beaufre, Alistair Buchan, Pierre Gallers, Robert F. Osgood, William W. Kaufman, Maxwell Taylor, V.D Sodolowskil, Basil H. Liddell Hart, James M. Gavin, Michael Howard, Sir John Soessor e Raymond Aron.

[27] Bernard Brodie, "The Absolute Weapon" (Nova Iorque, 1946). Em março de 1946, Arthur C. Clarke, então um jovem tenente-aviador da RAF, sem qualquer conhecimento da obra de Brodie, chegou essencialmente à mesma conclusão. "A única defesa contra as armas do futuro é evitar que sejam empregadas. Em outras palavras, o problema é político





e não militar. As forças armadas nacionais não podem mais defender seu país; o máximo que podem prometer é a destruição do atacante”. (Ênfase do original). Veja o artigo “The Rocke tand the Future of Warfare”, do mesmo autor, em *Royal Air Force Quarterly*, v.17, n. 2, (março, 1946), pp. 61-69.

[28] O artigo de Earle em *Yale Review*, de junho de 1946, “The influenceof Air Power upon History”, conclui ponderando que “não é mais retórico afirmar que, a não ser que destruamos a guerra, a guerra acabará por nos destruir”. (Uma vez que a maioria dos leitores que travam contato com o ensaio de Earle o fazem pela versão citada por Eugene Emme em “Impact of Air Power” (Nova Iorque, 1959), devo frisar que as elipses de Emme mascaram totalmente o espírito sombrio das conclusões de Earle e omitem, por exemplo, a conclusão aqui citada).

[29] Para a melhor e mais breve colocação de um ponto de vista que defendo neste texto, veja o comentário final de Bernard Brodie acerca destas questões em “The Development of Nuclear Strategy”, *International Security*, v.2, n. 4 (Primavera, 1978), pp. 65-83.

[30] Vejadesteautor, “The Air Force and Strategic Thought, 1945-54”, em “International Security Studies Program Working Paper # 8”, “The Wilson





Center", Washington, DC., junho de 1979"; Samuel F. Wells, Jr., "The Origins of Massive Retaliation", Political Science Quarterly, v.96, n. 1 (Primavera, 1981), pp. 31-52, e D. Macisaac e S.F. Wells, Jr. "A Minuteman Tradition tradition", em The Wilson Quarterly, v.3, n. 2 (Primavera, 1979), pp. 109-124.

[31] O título é de Max Lerner (Nova Iorque, 1962 (mas, o tema é de Ralph F. Kapp (e, G., Killand Overkill, Nova Iorque, 1962), e aqueles que contribuíram, durante estes anos, para "The Bulletin of Atomic Scientists".

[32] Para uma resenha da literatura do período (1979-1983) a respeito da "Janela de vulnerabilidade" e de outros mitos, ver, deste autor, "The Nuclear Weapons Debate and American Society", em University Review, v.35, n. 4 (maio-junho 1984), pp. 81-96.

[33] Ver M.J. Armitage e R.A. Mason, "Air Power in the Nuclear Age" (Champaign, Illinois, 1983) capítulo 2. A história oficial é de Robert F. Futrell, "The United States Air Force in Korea 1950-1953", (Nova Iorque, 1961, edição revisada Washington, D.C., 1983). Há uma retrospectiva valiosa, escrita por quatro comandantes do ar, "seniors", em "Air Superiority in World War II and Korea", editado por Richard H. Kohn





e Joseph P. Harahan (Washington, D.C., 1983).

[34] Citado por Armitage e Mason, em "Air Power in the nuclear Age". p. 44".

[35] Ibid., pp. 44-45

[36] Ibid., p. 45. Esta colocação foi tirada de seu artigo "Foreign Affairs", de outubro de 1954, em "Air Power and World Strategy". Alguns anos mais tarde em "The Great Deterrent" (Nova Iorque, 1958), argumentava que mesmo os aviadores deveriam procurar rebater "as táticas do cupim – subversão, infiltração e exploração de fatores como nacionalismo imaturo". Poucos deram seu apoio.

[37] A citação e o parágrafo anterior constam de Armitage e Mason, "Air Power in the Nuclear Age", capítulo 9, pp. 256-57,. "Challenges and Opportunities" é um excelente resumo deste tópico.

