OS 90 ANOS DA AVIAÇÃO NAVAL

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra

SUMÁRIO

O sonho e a realidade
Quatro cenários
Criação
Desaparecimento
Renascimento
Afirmação
Exigências do presente e do futuro
O aviador naval
Uma nova base?
Consolidação
Preito de gratidão

Devo inicialmente agradecer a V. Exa. Almirante Pedrosa pela honra que o Clube Naval concede a uma pequena parcela do Poder Naval Brasileiro, aqui representada pelos seus aviadores navais, ao proporcionar este evento em que comemoramos a passagem dos 90 anos da criação de nossa Aviação Naval, assim como a gentileza do convite para que proferisse esta palestra.*

Reconheço e agradeço a presença, dentre outros, de ilustres companheiros da Força Aérea Brasileira com os quais mantive em vários momentos de minha carreira um agradável e proveitoso relacionamen-

* Palestra realizada no Clube Naval, em 17/8/2006.

to. Com idéias distintas, é possível, mas que jamais impediram ou prejudicaram a nossa convivência franca e sincera como partícipes de algo extremamente importante para a garantia da sobrevivência de nossa nação, que é a expressão militar do Poder Nacional.

Permitam-me também registrar a presença de uma ilustre descendente do Almirante Protógenes Pereira Guimarães, o primeiro comandante de nossa Aviação Naval e um dos personagens mais importantes nas origens daquilo que hoje representamos. Agradeço, igualmente, aos companheiros do Exército que nos honram com suas presenças neste evento. Por circunstâncias do destino, acompanhei as etapas iniciais que precederam a recuperação de seu componente aéreo e foi possível oferecer, na época, algumas sugestões que mereceram acolhimento por parte dos responsáveis por aquela decisão.

Para este palestrante, tais sugestões representaram apenas uma modesta retribuição do apoio inestimável e do incentivo entusiasmado que recebemos, cinco décadas atrás, quando iniciávamos nossa caminhada, por parte de um grupo de oficiais do nosso Exército que também estavam engajados no nosso ideal. Reconheço a presença neste recinto de alguns remanescentes do início da fase de renascimento de nossa Aviação Naval, como Roberto Mario Monerat, Jayme Leal Costa Filho, Carlos de Albuquerque, Wigando Engelke e Roberto Arieira.

O SONHO E A REALIDADE

Sem a menor dúvida, tivemos até o momento presente uma singradura árdua, plena de dificuldades, de erros e acertos, de sonhos e realidades, mas os resultados obtidos constituem um estímulo para o prosseguimento de nossa travessia, procurando cada vez mais contribuir para a existência de um Poder Naval Brasileiro que possua credibilidade.

Não é, e jamais poderia ter sido, uma empreitada assumida por um pequeno grupo de entusiastas e partícipes diretos do processo, objetivando a concretização de um ideal. Pelo contrário, e esta é a grande lição que a análise histórica destes 90 anos de existência nos ensina: **enquanto o Poder Naval Brasileiro, em seu conjunto, não percebeu claramente o significado e a importância da posse dos meios aéreos de toda ordem a ele integrados para a consecução de sua missão, a Aviação Naval foi de pouca valia e o seu desaparecimento, em janeiro de 1941, comprova essa realidade.**

Assim sendo, e por dever de justiça, todos nós que temos o privilégio de envergar a asa simbólica da Aviação Naval em nossos uniformes somos e seremos sempre imensamente agradecidos aos companheiros da Marinha que, a todo momento, em diferentes épocas, contribuíram e contribuem para a nossa existência, o nosso aprimoramento, e, principalmente, nossa afirmação como um dos componentes indispensáveis de um Poder Naval. Sem eles e sem a sua participação interessada, competente e contínua, em qualquer nível hierárquico ou atividade administrativa, jamais poderíamos estar participando deste evento.

Confesso aos senhores que não foi tranqüila a elaboração desta minha palestra e peço que entendam o meu problema.

Em 1996, por ocasião das comemorações dos 80 Anos da Aviação Naval e atendendo a uma solicitação dos responsáveis pela *Revista Marítima Brasileira*, coube-me abordar este mesmo tema sob o título "Aviação Naval: Sonhos e Realidades". Por convicção própria – adquirida certamente durante muitas décadas como instrutor e palestrante de nossa Escola de Guerra Naval –, sempre procurei não ser repetitivo,

mesmo que abordando um mesmo tema. Uma vez que, a meu ver, já havia apresentado uma análise detalhada sobre a saga da Aviação Naval até aquele momento histórico, deveria então, agora, apenas alinhavar, como um observador afastado das lides diárias de nossa Marinha, minhas impressões sobre o que ocorreu na última década. Por outro lado, a vida nos ensina que, no passar dos anos, ao fazer continuamente uma autocrítica de nossas opiniões, de nossas avaliações e até mesmo das ações que praticamos, sempre existe algo a corrigir ou acrescentar.

QUATRO CENÁRIOS

Assim sendo, considerei, finalmente, que em minha participação neste evento deveria retornar aos quatro cenários que sugeri em 1996: o da **criação**, o do **desaparecimento**, o do **renascimento** e o da **afirmação** e, no caso deste último cenário, incluir as realidades dos últimos dez anos. Atrevo-me também a esboçar um quinto cenário, que é também prospectivo: **as exigências do presente e do futuro**.

Ainda que, no meu entendimento, todos esses cenários sejam igualmente importantes em termos da história da Aviação Naval, pretendo dar-lhes um tratamento diferenciado, destacando apenas alguns aspectos que me parecem ser significativos em termos do nosso futuro.

Uma outra faceta do problema que enfrentei refere-se a citar nomes. Qualquer análise histórica inclui evidentemente aqueles partícipes que, ao ver do analista, tiveram um papel relevante na concretização dos sonhos ou no enfretamento das realidades.

Assim sendo, ao mencionar alguns nomes no decorrer desta palestra, isto não deverá significar para os ouvintes que, por opinião particular ou uma visão restrita quanto aos 90 anos de nossa Aviação Naval, esteja esquecendo a grande maioria dos partícipes que exerceram uma influência marcante ou contribuíram no máximo de suas possibilidades para o que somos hoje. Tive de fazer opções, e as omissões que possivelmente serão constatadas pela percepção dos senhores decorrem, certamente, das deficiências do palestrante.

Criação

Voltemos, então, por alguns instantes ao cenário da época da criação de nossa Aviação Naval.

Diria aos senhores que, dentre os nossos almirantes de posto mais elevado, nas primeiras décadas do século XX, Alexandrino de Alencar certamente se destacou pelo seu cabedal de conhecimentos quanto ao que se passava nas ambiências navais das nações mais avançadas. Já em 1906, por exemplo, ao propugnar a reformulação de nosso Programa Naval, ele demonstrava um perfeito entendimento das idéias de Fisher quanto ao revigoramento do Poder Naval britânico *vis-à-vis* suas tarefas hegemônicas no Oceano Mundial e a escassez de recursos então reinante na Grã-Bretanha. Em resumo, a qualidade substituindo a quantidade. A introdução dos *dreadnoughts* e dos cruzadores de batalha iria alterar significativamente o cenário naval da época e, quem sabe, poderia vir a ser, na visão de Alexandrino, uma solução para uma estrutura mais moderna, ainda que diminuta, do Poder Naval Brasileiro, visivelmente debilitado.

Creio ser possível os senhores concordarem que nossa Marinha vivia naquele momento uma das piores fases de sua História. As glórias da Campanha do Paraguai pareciam representar fatos de um passado distante, pelo menos para a nossa opinião pública.

As turbulências políticas e as crises financeiras que se acumulavam no crepús-

culo do Império e tiveram prosseguimento após o 15 de Novembro de 1889 impediram que, na passagem do século XIX para o século XX, pudéssemos acompanhar a evolução dos meios que estruturam um Poder Naval digno dessa denominação e manter em uma condição mínima de operacionalidade os poucos meios de que dispúnhamos.

Diria, também, que o impacto da chegada da "nova" Esquadra produziu efeitos marcantes no nosso "modo de ser e proceder", e isto tem muito a ver com os primeiros 25 anos da existência de nossa Aviação Naval.

Em primeiro lugar, é evidente que não estávamos devidamente preparados para o "salto tecnológico" decorrente da posse de novos meios navais. Não dispúnhamos de uma infra-estrutura, quer de âmbito nacional quer especificamente naval, para prover o apoio necessário à nova Esquadra, uma situação que era ainda mais agravada pela permanente carência de recursos.

Em segundo lugar, e como uma demonstração nítida de um instinto de preservação, em face das carências, procuramos estabelecer regras de procedimento que representassem, pelo menos, nossa existência, credibilidade e presença como Poder Naval, as quais, até certo ponto, eram semelhantes àquelas do modelo britânico do final do século XIX: o rigor e a multiplicidade dos uniformes, as rotinas detalhadas para qualquer atividade a bordo, o rígido cerimonial, e o tratamento esmerado na aparência dos navios, tudo isso envolvido em uma ambiência de marasmo operacional. Daí, quem sabe, o mito dos "patescas" e dos "marambaias" que permeou em nossa Marinha daquela época; e, provavelmente, nossos antecessores da Aviação Naval iriam representar anos mais tarde o exemplo acabado dos "marambaias".

Voltemos novamente a Alexandrino para buscar um outro fio da meada que permitirá entendermos a primeira fase de nossa Aviação Naval. Desde novembro de 1910, e até 1913, ele permaneceu no exterior como presidente de uma comissão incumbida "do estudo da organização e desenvolvimento das diversas Marinhas européias". Por certo, tomou conhecimento das reflexões britânicas, francesas, italianas e alemãs quanto a seus poderes navais às vésperas de um conflito que se pronunciava inevitável. Evidentemente, acompanhou a evolução do meio aéreo em proveito da guerra naval, e isto é comprovado por suas sugestões quanto "ao envio de oficiais para estudar a prática nos campos de aviação na Europa, fato que representaria um relevante serviço prestado ao País e à nossa classe".

Não tenho dúvidas de que tomou conhecimento das visões de Victor Lougheed e de Clement Ader sobre o que viriam a ser os navios-aeródromos no futuro; da criação do Serviço Aeronáutico francês em 1912; das iniciativas a partir de plataformas adaptadas em navios de superfície inicialmente para a decolagem de aviões; de Charles Samson na Inglaterra; de Eugene Fly e de Chambers, nos Estados Unidos.

Creio que o episódio, historicamente documentado, de 6 de maio de 1916, sendo Alexandrino novamente ministro da Marinha, é um exemplo de sua visão do futuro, calcada em seus conhecimentos de assuntos navais. Entusiasmado, é possível, com as acrobacias aéreas de um exibicionista da nova arte, tal condição pode ter representado o impulso final para a criação de nossa Aviação Naval e a aquisição de seus primeiros meios (os hidroaviões *Curtis*), sempre com a restrição que ouvi em toda a minha singradura na Marinha: sem aumento das despesas.

Isto nos leva ao **terceiro fio da meada** que possibilita tecer o cenário do nasci-

mento da Aviação Naval e, ao mesmo tempo, entender as razões de seu desaparecimento em janeiro de 1941.

A Primeira Guerra Mundial representa, em minha opinião, o campo de provas em que a Aviação comprovou sua existência e demonstrou suas possibilidades futuras. Todos os meios que a capacidade humana tinha conseguido estruturar e modernizar com o passar dos séculos no tocante ao conflito armado e seus métodos de execução estavam presentes nos campos de batalha do continente europeu.

Eis que, repentinamente, tudo parecia estar sendo superado por um novo meio de combate totalmente distinto – frágil, é verdade; sem dúvida tecnologicamente incompleto e certamente não confiável.

O seu "valor" dependia totalmente de seu condutor que, por características inatas, era arrojado, independente e possuía um "modo de ser" diferenciado em relação aos demais combatentes. Criou-se, quase que instantaneamente, a imagem mítica do aviador. Imagem semelhante já surgira na Idade Média com os cavaleiros e suas magníficas armaduras nas liças e nos torneios. O aviador era o novo cavaleiro do século XX, empenhado em combates em uma nova ambiência, usando um pequeno veículo aéreo e buscando a obtenção de resultados cujo valor, para ele, tinha um significado também distinto.

Seus hábitos pessoais e seus uniformes eram diferenciados; o seu proceder em relação ao inimigo nada tinha a ver com as regras estipuladas para o enfrentamento nos campos de batalha terrestres. Ele não convivia com as trincheiras lamacentas ou, de início, com o espaço confinado de um navio de guerra. Pelo contrário, o espaço aberto, as imensas pradarias recobertas pela grama e sem obstáculos artificiais constituíam o seu costumeiro *habitat*. Se também houvesse uma pequena vila ou cidade nas proximidades que proporcionasse um ambiente acolhedor e confortável, melhor ainda para os seus momentos de lazer ou quando as condições atmosféricas impedissem a prática do vôo.

Ele não era, obrigatoriamente, recrutado e rigorosamente selecionado para aquela atividade; sua participação representava a expressão de uma vontade pessoal. A imagem mítica do aviador gerou de imediato, na ambiência mundial, algo que ocorre nos dias atuais – e não consigo imaginar melhor comparação – no tocante ao nosso esporte preferido, o futebol: Quem fez o gol? Quem foi o craque do jogo? Qual o melhor futebol do mundo?

A Primeira Guerra Mundial representa, em minha opinião, o campo de provas em que a Aviação comprovou sua existência e demonstrou suas possibilidades futuras

Posso afirmar aos senhores que, na época, a opinião publica, pelo menos na França, Grã-Bretanha, Itália, Alemanha e Estados Unidos, influenciada intensamente pela imprensa, estava muito mais interessada nos resultados dos combates aéreos, no número de vitórias e em quem era o melhor "ás" do que nas perdas diárias de vidas humanas nos campos de batalha do continente europeu.

A guerra terminou e, na prática, a grande maioria dos aviadores ficou sem ter uma tarefa plenamente definida a cumprir. Temos, porém, que admitir que a capacidade criativa do ser humano é surpreendente.

Os "feitos" dos combates aéreos foram substituídos pelos "raides", pela busca de melhores resultados em velocidade e duração dos vôos; pela travessia dos oceanos, pelas demonstrações acrobáticas arrojadas e pela exposição do colorido, do espalhafatoso na pintura dos aviões, nos uniformes de vôo e, especificamente, pelo proceder individual e coletivo dos aviadores.

Na medida em que a Aviação tornou-se presente em nossa ambiência como um meio reconhecidamente adequado para agregar as várias regiões do imenso espaço geográfico brasileiro e que importamos os meios aéreos para atender aos objetivos específicos do Exército e da Marinha, nós também, por via de conseqüência, importamos os hábitos, procedimentos e maneirismos dos aviadores estrangeiros daquela época. Se, de um lado, por exemplo, o Poder Naval britânico absorvesse como uma memorável herança histórica os feitos de Drake e seus sucessores ou o Poder Naval francês cultuasse as ações de seus corsários Jean Bart e Duguay Trouin e, em ambos os casos, aceitassem com facilidade o novo modelo de guerreiro que, afinal de contas, acabava de contribuir para a vitória na guerra, o mesmo não poderia ocorrer facilmente no pensar militar brasileiro.

A defesa aérea do litoral compete à Aviação Naval

No nosso caso específico, como Marinha, isso está plenamente demonstrado nos Relatórios Anuais dos ministros daquela época quanto ao "espírito esportivo dos aviadores" e ao afirmarem que "somente depois de 1936 foi impressa uma feição militar na conduta dos aviadores navais, tendo sido abolidos os vôos sem objetivo e introduzidos os exercícios e treinamento de finalidades táticas". Mais ainda, quanto ao que deveria ser um aviador naval; e que na realidade não era segundo um ponto de vista típico naquele momento:

"Ao aviador naval é imprescindível a perfeita adaptação com o oceano e os navios da Esquadra. A par da habilidade peculiar a um simples piloto, não poderá ele ser eficiente às operações da Esquadra sem bem conhecer a Marinha e estar perfeitamente endoutrinado com suas ações. Tem que viver com a Esquadra, saber das suas operações e possuir conhecimentos que o habilitem a utilizar da arma que lhe for entregue para bem agir contra as forças navais inimigas; precisa sempre ser da Marinha, com ela nunca deve perder o contato; estar sempre a par de seus progressos e dos seus desenvolvimentos, considerando-a como sua própria profissão".

Daí os meus questionamentos no artigo referente aos 80 Anos da Aviação Naval:

Qual Esquadra? Onde se baseava essa Esquadra e em qual oceano?

Será que a Ilha Grande representava o oceano?

Poderá parecer também que nesse mesmo artigo faço uma análise um tanto ou quanto inadequada quanto às opiniões do Almirante Protógenes Guimarães, o primeiro comandante de nossa Aviação Naval e também ministro da Marinha entre 1931 e 1935.

No contexto do que mencionei de início quanto aos ensinamentos da vida e à obrigatoriedade de uma autocrítica, reconheço que Protógenes, como partícipe direto do governo brasileiro, tinha bastante razão ao enfatizar (na linguagem da época e com os meios então existentes) que "a Marinha não pode prescindir dos grandes aerobotes de patrulha nem dos hidroaviões

de conservação difícil". E isso é comprovado pelo Regulamento Geral para a Aviação Naval, de julho de 1935, em que textualmente são mencionadas as unidades aéreas embarcadas e aquelas destinadas à defesa do litoral, enfatizando inclusive que "a defesa aérea do litoral compete à Aviação Naval".

Se transportarmos essas idéias para o momento atual, levando em conta a importância cada vez maior de nossa zona econômica exclusiva, a dependência do comércio marítimo para a obtenção de saldos comerciais e as tarefas específicas de nosso Poder Naval, chego à conclusão de que as opiniões de Protógenes refletiam basicamente uma visão correta quanto à missão da Marinha em relação ao nosso espaço marítimo *vis-à-vis* as realidades que tinha de enfrentar.

A carência de recursos, o alheamento da sociedade brasileira e o pouco prestígio político de nossa Marinha implicavam, sem dúvida, uma incapacidade para a obtenção dos meios necessários ao cumprimento da sua missão.

Desaparecimento

Certamente Protógenes tinha pleno conhecimento da presença e do aprimoramento dos navios-aeródromos, mas considerou que não seria possível acompanhar essa nova evolução dos meios de superfície, tendo em vista as realidades brasileiras naquele momento.

Mantenho, todavia, minha opinião de que a criação do chamado Corpo de Aviação da Marinha, em 1931, contribuiu de maneira decisiva para o desaparecimento da Aviação Naval, e isso fica bem claro nas palavras de Protógenes, como se fosse a admissão de uma futura derrota: "A criação desse Corpo... marcou um passo quanto às concessões razoáveis para a criação de uma Aviação única, medida que a Inglaterra, a França, a Itália e o Chile puseram em prática, mas cujo acerto ainda está sujeito a controvérsias".

Os fatos vieram progressivamente demonstrar quão frágil era o conceito de um Poder Aéreo Único, e todos os países mencionados por Protógenes, assim como as demais nações significativas deste pequeno planeta, dispõem hoje de sua Aviação Naval incorporando os meios de toda ordem que forem considerados necessários para o cumprimento de sua missão.

Os fatos vieram progressivamente demonstrar quão frágil era o conceito de um Poder Aéreo Único

Assim sendo, creio ser possível afirmar que Protógenes Guimarães, como partícipe da criação e da evolução iniciais da Aviação Naval brasileira, merece o nosso reconhecimento principalmente por sua visão quanto às tarefas explícitas do componente aéreo de um Poder Naval e que continuam válidas nos dias atuais.

Derrotado por circunstâncias cujo controle estava fora de seu alcance e provocadas por uma presença pouco significativa da Marinha no cenário nacional, ele não poderia jamais congregar o potencial necessário para enfrentar a borrasca que se aproximava.

O decreto presidencial de janeiro de 1941 contém, na realidade, três decisões totalmente distintas.

A primeira decisão foi perfeitamente correta e oportuna. Teria de ser estabelecido um sistema integrado de atividades aéreas, quer na localização dos aeroportos,

atendendo até quando possível as necessidades civis e militares, quer na regulamentação e administração das práticas aéreas, obedecidas as regras que começavam a ser implantadas universalmente em proveito da segurança de Aviação. Surgiram em seqüência um Departamento de Aviação Civil (DAC) e uma Infraero na estrutura do novo Ministério da Aeronáutica.

A segunda decisão foi essencialmente técnica. Não seria adequado, mesmo nas circunstâncias daquele momento, que a Marinha criasse e posteriormente desenvolvesse uma indústria aeronáutica em proveito próprio. Reconheço, ainda assim, que a decisão da Administração Naval foi de grande importância, pois despertou o interesse nacional por algo que teria conseqüências benéficas no futuro em proveito civil e militar: a nacionalização dos meios. O Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), a Embraer, Casemiro Montenegro e Ozires Silva refletem os aspectos positivos dessa decisão.

A terceira decisão, sem dúvida, foi de caráter emocional e partindo de premissas sem uma substancial consistência lógica. É verdade que o "modo de ser" e "proceder" dos aviadores jamais foi absorvido (ou, pelo menos, adquiriu uma moldagem aceitável) na ambiência da Marinha, o mesmo ocorrendo em nosso Exército. Por outro lado, existiam as influências externas e as proposições inovadoras de um Douhet (na Itália) e de "Bill" Mitchell (nos Estados Unidos).

Ainda assim, é justo reconhecer que o novo modelo instituído para a nossa expressão militar não representou um fato isolado. Nos Estados Unidos, por exemplo, o Exército perdeu o seu componente aéreo em benefício da Força Aérea Independente. A Marinha norte-americana conseguiu com enorme dificuldade manter sua Aviação "dita" embarcada, graças possivelmente aos seus feitos na Guerra do Pacífico.

É interessante também observar que o Exército norte-americano "recuperou" mais tarde o seu componente aéreo seguindo exatamente as mesmas etapas e práticas de fortuna por nós adotadas para o renascimento da Aviação Naval.

Renascimento

Convivemos durante alguns anos com o desaparecimento do componente aéreo da Marinha. Creio que, em termos do cenário do Renascimento, a pergunta lógica a ser respondida é: Por que ocorreu o Renascimento e como ele se processou?

Diria que a nossa participação na Segunda Guerra Mundial não apenas alterou de maneira significativa a qualidade dos meios de nosso inventário naval como também – e o que foi mais importante – produziu um arejamento no nosso pensar quanto às reais necessidades de um Poder Naval brasileiro (ainda que restrito à guerra anti-submarino), em relação às táticas de emprego desses meios e, especialmente, ao reconhecimento da importância e imprescindibilidade do navio-aeródromo como o núcleo central de uma força naval.

Parece-me ser lógico afirmar que esse arejamento teria progressivamente de se fortalecer e gerar dividendos a partir do local onde eram adestrados os especialistas (oficiais e praças) que guarneciam e operavam os meios navais existentes ou a serem incorporados ao nosso inventário naval.

Por esse motivo, considero que o Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino – Citas (logo em seguida intitulado Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão – CAAML) representa o berço inicial da nova Aviação Naval. Assim sendo, e por um dever de justiça, deveremos reconhecer que Helio Leoncio Martins, no final dos anos 40 do século passado, foi um dos

precursores mais atuantes e decisivos para estimular o que chamo de Renascimento.

Como comandante do CAAML, ele procurou eliminar na prática os entraves e rancores que continuavam presentes no relacionamento Força Aérea Brasileira (FAB) x Marinha. O curso de Tática Anti-Submarino Aeronaval, contando com a participação dos meios aéreos da FAB e, especialmente, com o Esquadrão de Catalinas sediado em Belém, permitiu não apenas a criação de um convívio fraternal entre os "aviadores" e "marinheiros" mais modernos, como também serviu como um manancial de conhecimentos aeronáuticos de excepcional valia para os futuros aviadores navais e, ao mesmo tempo, para ampliar o entendimento da absoluta necessidade da participação dos meios aéreos integrados aos meios de superfície em nossas operações navais.

O fato de o CAAML estar situado no Cais Norte e intimamente associado à Esquadra possibilitava também o convívio quotidiano com os jovens comandantes da época, como, por exemplo, Sá Earp, Bracy, Sylvio Figueiredo e Oswaldo Assunção Moura, que, com suas experiências adquiridas durante a guerra e suas visões do futuro, contribuíram para o nosso pleno entendimento não só da necessidade como também do modelo de uma nova Aviação Naval.

Considero que a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, com a finalidade de "coordenar os assuntos relacionados à Aviação Embarcada", foi uma conseqüência das iniciativas desenvolvidas no Cais Norte, e, por certo, o Almirante Renato Guillobel, quando ainda diretor do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, era um observador atento dessas atividades e sempre proporcionou todo o apoio exigido para o pleno funcionamento do CAAML.

O texto do decreto de criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), em 1955, teve uma longa gestação a partir de 1953, motivada pelas divergências Aeronáutica x Marinha. E somente foi aprovado calcado em nossas proposições graças ao bom entendimento e à amizade entre Amorim do Valle e Eduardo Gomes.

Quando, em novembro de 1956, demos início à instalação do CIAAN no aterro existente no quilômetro 11 da Avenida Brasil, o núcleo inicial de nossa tripulação foi proveniente do CAAML. Incluiu, dentre outros, um capitão-aviador da Força Aérea Brasileira. Na realidade, ele já era um aviador naval que conviveu conosco como instrutor no CAAML (e recordo com saudade outros instrutores, como Farias Sobrinho e Santiago). Existe uma parcela significativa da participação entusiasmada de Pereira Sobrinho na difícil tarefa de implantação do nosso CIAAN.

Mais tarde, como primeiro comandante da 2ª ELO, ele sempre esteve presente no apoio às nossas atividades. Daí porque reitero o convite para que você, meu companheiro Pereira Sobrinho, passe a ser um partícipe obrigatório do conjunto das "Velhas Águias" no desfile militar da comemoração do Dia da Aviação Naval.

Diria também que os métodos de elaboração dos currículos para os diferentes cursos do CIAAN, assim como da documentação necessária para sua execução, seguia exatamente os modelos preconizados pelo nosso CAAML.

Há uma longa seqüência de eventos, todos intimamente relacionados, que precede o momento que considero como o mais importante no cenário do Renascimento e que determina o seu término, qual seja, a decisão Castelo Branco de 26 de janeiro de 1965.

A instalação do CIAAN na Avenida Brasil, por exemplo, facilitou sobremodo a nossa instrução de pilotagem, principal-

mente depois do recebimento dos dois *Widgeon* adquiridos na Inglaterra. Permitiu o início do preparo dos especialistas que iriam guarnecer o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, a ser modernizado na Holanda. Possibilitou, ainda, a criação de uma estrutura de manutenção e apoio, a primeira e única naquele momento, que era imprescindível para a manutenção dos sete helicópteros que já possuíamos.

A aquisição do *Minas*, um fato relevante em nossa caminhada, representou o principal alicerce para a estrutura que estava sendo montada. No seu regresso ao Brasil, e graças a mais uma iniciativa de Helio Leoncio Martins, trouxe os três helicópteros *Whirlwind* que passaram a ser, de início, os meios aéreos da primeira unidade aérea da Marinha, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) o que é mais importante em termos da nova Aviação Naval, subordinado diretamente à Esquadra. Uma condição que interrompia uma sistemática que sempre considerei inadequada, qual seja a subordinação de meios aéreos ao que deveria ser uma diretoria técnica. A meu ver, uma das causas do descompasso que predominou na primeira fase da Aviação Naval entre a Marinha de superfície e seu componente aéreo.

A aquisição do *Minas*, um fato relevante em nossa caminhada, representou o principal alicerce para a estrutura que estava sendo montada

A implantação do HU-1 na Avenida Brasil possibilitou também um relacionamento mais íntimo e proveitoso com São Pedro da Aldeia, em fase final de construção. A montagem e o deslocamento em vôo para a nossa Base Aérea Naval a partir da Avenida Brasil dos helicópteros do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução e dos *Pilatus* (nossas primeiras aeronaves de asa fixa) são provas dessa afirmativa. Por outro lado, o Comando da Esquadra não apenas incentivou como também sempre exigiu a participação dos helicópteros em seus exercícios periódicos. Daí a necessidade da instalação de pontos de abastecimento e de comunicações rádio no Colégio Naval, em Santos, Florianópolis, Tramandaí, Rio Grande, Vitória e Salvador. Daí a base aeronaval de apoio na Ilhabela para a observação de tiro em Alcatrazes.

Existem alguns outros fatos que me parecem interessantes comentar, quem sabe no contexto de uma visão inteiramente pessoal, no tocante ao cenário do Renascimento. Em primeiro lugar está o nível de reconhecimento do "valor" atribuído ao componente aéreo em termos das atividades da Marinha.

Sem a menor dúvida, os hidrógrafos foram os primeiros a perceber o "valor" do helicóptero em proveito de suas atividades profissionais. Quando, por exemplo, foi contratada a construção do *Sirius* e do *Canopus* no Japão, Ernesto de Mello Batista (um hidrógrafo), presidente da Comissão de Recebimento, incorporou no contrato a aquisição de dois helicópteros *Bell 47-G*. Os *Bell 47-J* (cedidos pela Marinha norte-americana em 1957) foram muito mais empregados nos levantamentos hidrográficos do que em proveito da Esquadra, a quem estavam destinados.

Uma das razões pelas quais o HU-1 transferiu sua sede operacional da Avenida Brasil para o Rio Grande, em setembro de 1964, foi prestar apoio, a partir de Tapes, à fase final do levantamento hidrográfico da Lagoa dos Patos, a cargo de um prezado e ilustre colega hidrógrafo.

Não devo esquecer de mencionar a cooperação e o apoio sempre presentes do capitão dos portos de Porto Alegre, outro ilustre hidrógrafo, Maximiano da Fonseca, e o estímulo permanente do então chefe do Estado-Maior da Armada, Levy Penna Aarão Reis, da mesma especialidade.

Quando a Marinha iniciou nossa presença na Antártica, e no decorrer de todo o levantamento hidrográfico da parte norte da região amazônica, sempre ocorreram o interesse e as exigências de Roxo de Freitas e Maximiano quanto à participação dos helicópteros. Se a esses exemplos acrescentarmos as iniciativas de Helio Leoncio Martins (também um hidrógrafo) e que o *Minas* foi adquirido por um ministro também hidrógrafo, seremos levados a concluir que a Aviação Naval será sempre devedora, quanto à sua existência, da percepção de nossos hidrógrafos, no tocante ao "valor" do meio aéreo.

Os hidrógrafos foram os primeiros a perceber o "valor" do helicóptero em proveito de suas atividades profissionais

Ao destacar os hidrógrafos, peço que isso não desperte a reação dos representantes de outras especialidades de nossa Marinha, por não lhes atribuir o devido realce. Afinal de contas, se existiu a nossa rede de comunicações-rádio objetivando estruturar um inédito Sistema de Proteção ao Vôo, desde o Rio de Janeiro para o Sul e até Salvador, que foi de excepcional valia, e se os equipamentos eletrônicos do HU-1 sempre funcionaram a contento, tudo isso devemos à capacidade e inventividade de nossos "eletrônicos", e Nei Moura de Almeida representa um exemplo perfeito de sua especialidade. Os registros históricos demonstram que os "submarinistas" nasceram junto conosco e que, por circunstâncias do destino, seriam, quando pertencentes a nações inimigas, os alvos preferenciais de nossa atividade militar. Sempre contamos com nossos irmãos de berço para o aprimoramento profissional de nossas tripulações.

O evento significativo que quero recordar e que nos anais de qualquer Marinha dificilmente iremos encontrar, pelo menos nos idos dos anos 60 do século passado, refere-se à passagem do comando de um submarino em pleno oceano. A autoridade que iria presidir a cerimônia era transportada do navio-aeródromo, o nosso *Minas Gerais*, via helicóptero, envergando um impecável 5.5 e sendo "depositada" por guincho no convés mais do que instável de um submarino. Pode ser que aquele capitão-de-fragata – submarinista – que ia assumir o comando (mais tarde nosso ministro) e propugnador do evento acreditasse no "valor" da Aviação Naval e na capacidade do piloto responsável pela faina. Por outro lado, e mais uma vez por coincidência, o Comandante-em-Chefe da Esquadra (Comemch) que se arriscou naquela empreitada também era um hidrógrafo.

Em qualquer Aviação, o suprimento de sobressalentes em tempo sempre representou um dos problemas fundamentais para a disponibilidade de aeronaves. Nossa tarefa no HU-1, por exemplo, foi continuamente facilitada, pois contávamos em nossa tripulação com o primeiro Intendente de Aviação de nossa Marinha.

A despeito de sua fragilidade física, a presença de Edson Caldas representou, sempre, a garantia do sucesso da manutenção de nossos helicópteros. Ainda que as etapas iniciais de nossa singradura tenham sido

plenas de improvisações devido às carências existentes, nem por isso deixamos de nos preocupar com um dos componentes fundamentais de qualquer Aviação, qual seja a presença dos médicos de Aviação. Graças a um dos pioneiros aqui presente, Hadoram Calazans, dispúnhamos, no quilômetro 11 da Avenida Brasil, já em 1958, dos recursos necessários ao acompanhamento psicomédico de nossos pilotos.

O último fato que desejo comentar refere-se aos resquícios decorrentes da primeira fase da Aviação Naval, que se manifestavam aleatoriamente. Entre 1962 e 1965, por exemplo, seguidamente recebi na Avenida Brasil o que chamaria de "visitas de surpresa" por autoridades navais (a nível de capitão-de-mar-e-guerra antigos) para, sob diferentes alegações, na verdade, verificarem se estávamos procedendo como um "clube esportivo" ou se cumpríamos as rotinas preconizadas para as Organizações Militares (OM) da Marinha. Décadas mais tarde, já então como autoridade naval, obtive essa confirmação por alguns dos remanescentes daquela época.

Considero que a operação dos T-28 a bordo do nosso navio-aeródromo, contestada pelos companheiros da Força Aérea e maliciosamente contaminada pela imprensa, e o incidente em Tramandaí, em dezembro de 1964, representaram a gota d´água que faltava para o copo transbordar. Essa realidade exigia uma solução clara a nível presidencial, ainda que influenciada por motivações políticas e comunitárias.

Por outro lado, continuo convencido de que naquele momento havíamos atingido o limite do possível quanto às nossas atividades aéreas, sem dispor do apoio imprescindível por parte da infra-estrutura aeronáutica existente. Reconheço, da mesma maneira, que a decisão de Castelo Branco representou para muitos uma derrota sob o ponto de vista do nosso ideal, como também tenho plena convicção de que o tema Aviação Naval estava se transformando em um jogo político para realçar personalidades.

Tudo o que foi criado desde o início da instalação do CIAAN na Avenida Brasil até o incidente de Tramandaí foi fruto de um misto de improvisações, de iniciativas corajosas, de competência técnica e, principalmente, de um entusiasmo sempre crescente.

Havíamos demonstrado plenamente nossa capacidade e, por certo, se continuássemos a praticar aquele modelo de atividades aéreas, estaríamos enveredando em uma rota plena de riscos que poderiam anular os resultados alcançados.

Em nosso caminhar durante o período do Renascimento sofremos perdas de vidas humanas até hoje não esquecidas. Nosso primeiro instrutor de vôo, o Sargento (FN-UM) Antônio Gomes Maranhão, Gama Lobo, Martinho, Braga Ribeiro, Vidigal, Theinert, todos foram companheiros que procuraram, no melhor de suas possibilidades, contribuir para o nosso progresso; a eles, a minha homenagem sincera.

A decisão de Castelo Branco demarca, repito, o final do que considero ser o "Cenário do Renascimento". Nós adquirimos definitivamente **o direito de voar**, um direito incompleto, é verdade. Foram criadas restrições quanto aos meios aéreos que poderíamos possuir e a um possível acréscimo de bases terrestres para apoio às nossas operações.

Por outro lado, todavia, passamos a dispor do apoio da infra-estrutura aeronáutica em todo o território nacional. Nós formaríamos os nossos pilotos e tínhamos o pleno direito, sem interferências externas, de credenciá-los para a prática de vôo em quaisquer condições.

Não creio que, em momento algum, tenha germinado a idéia de que nosso futuro já estava definido e de que a Aviação Naval seria uma aviação de helicópteros. Bas-

tava acompanhar atentamente a evolução do raciocínio nas demais nações e as iniciativas de nossas autoridades para perceber que, mais cedo ou mais tarde, atingiríamos o nosso objetivo.

O fato indiscutível é que obtivemos o período de tempo indispensável para reagrupar e aperfeiçoar nossas atividades e para definir, em termos lógicos e profissionais, competências e cadeias de comando. Dar prosseguimento à transformação da "macega" em uma OM da Marinha capaz de proporcionar o apoio indispensável às atividades aéreas.

Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro será sempre para todos nós um exemplo dentre muitos oficiais de Marinha que se dedicaram de corpo e alma a mudar a imagem então predominante sobre as condições de nossa Base Aérea Naval em São Pedro da Aldeia.

O *Minas*, em um contexto de interesse nacional, pôde, finalmente, ser empregado em sua plena capacidade (a despeito de nossas mágoas), e posso lhes afirmar que, no início das operações, o então comandante do Grupo de Aviação Embarcada da FAB e o oficial-doar de nosso navio-aeródromo – o aviador naval palestrante – estavam plenamente conscientes e concordes de que tudo seria feito para a obtenção de pleno sucesso.

Foram criadas novas possibilidades, a partir de 1976, para o embarque sistemático de nossos helicópteros a bordo dos contratorpedeiros que dispunham, até então, de uma plataforma projetada para emprego de *drones* com controle remoto. Graças ao apoio de nossos engenheiros navais, foi possível transformar a destinação dessas plataformas para o embarque dos helicópteros, o que contribuiu para um relacionamento mais íntimo entre o meio aéreo e o meio de superfície, com a criação dos DAE.

Pela primeira vez, ignoramos as restrições impostas pela decisão de Castelo Branco, e graças à determinação de Maximiano da Fonseca e à compreensão das autoridades da Aeronáutica, implantamos o DAE-FLOTAM, uma pequena semente que se multiplicou posteriormente com as sedes dos Esquadrões em Rio Grande e Ladário.

Atingimos progressivamente um nível de excelência reconhecido amplamente na ambiência internacional e que, inclusive, possibilitou apoiarmos com êxito nossos companheiros do Exército quando da implantação do seu componente aéreo

Afirmação

Atingimos progressivamente um nível de excelência reconhecido amplamente na ambiência internacional e que, inclusive, possibilitou apoiarmos com êxito nossos companheiros do Exército quando da implantação do seu componente aéreo.

O "**Cenário da Afirmação**" (como proponho) teve início naquele 26 de janeiro de 1965 e se encerrou em um outro momento histórico: 8 de abril de 1998, quando adquirimos finalmente o direito da posse de aeronaves de asa fixa.

Houve, sem dúvida, uma seqüência de iniciativas corajosas e providências oportunas por parte dos responsáveis pela direção da Marinha no decorrer desse período que possibilitaram, no momento exato, e graças às qualidades político-estratégicas de um ministro da Marinha, completar-

mos mais uma etapa de nossa singradura. V. Exa. Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira foi o autor desse feito e, sem a menor dúvida, merece o nosso reconhecimento.

Houve, também, por exemplo, a participação pessoal e competente de autoridades navais para que os AF-1 fossem encaminhados com toda segurança, e o mais breve possível, do porto de chegada para a nossa Base Aérea Naval, como também para que pudessem ser empregados no mais curto espaço de tempo em nosso navio-aeródromo. Vivenciei esse momento histórico, que representa uma das minhas recordações mais preciosas na singradura da Aviação Naval.

É interessante observar que o **Cenário da Afirmação teve a duração de 33 anos**. Tempo demais para o que significava ser a concretização lógica de uma realidade insofismável. Talvez o tempo exigido pelas carências de nossa sociedade, que não consegue perceber a problemática da convivência entre nações, que não adquiriu, em seu verdadeiro sentido, uma mentalidade marítima, e, por via de conseqüência, repito, pela pouca atenção proporcionada pelos atores políticos quanto ao valor da imensa área oceânica com que nos defrontamos e quanto às reais necessidades de nosso Poder Naval, visando protegê-la. Ainda assim, o tempo suficiente para que agregássemos os componentes necessários e imprescindíveis, objetivando a consecução de novas etapas nos próximos anos.

EXIGÊNCIAS DO PRESENTE E DO FUTUTO

Quando proponho um quinto cenário, que intitulo de **"As exigências do presente e do futuro"**, minha intenção é de apenas enfatizar algumas questões que considero devam merecer a atenção de nossas autoridades. É provável, inclusive, que, por não participar da ambiência da Administração Naval, não acompanhe suas decisões, e, quem sabe, estas questões que irei propor já estejam sendo analisadas ou que soluções foram encontradas e estejam sendo colocadas em prática.

Como um exemplo de meu cuidado na identificação do que considero que deveria merecer maior atenção, assim como as sugestões que apresento, valho-me das palavras de nosso comandante da Marinha em 2002 (o qual também foi diretor de Aeronáutica), o Almirante Sergio Chagastelles.

"Entretanto, se muito foi feito em termos de Aviação Naval, temos consciência de que muito há por fazer para o aprimoramento da capacidade de defesa aérea da força naval: a modernização dos aviões AF1; a aquisição de aviões de alarme aéreo antecipado; a capacitação para o reabastecimento de combustível em vôo; a formação do pessoal para completar os efetivos planejados; a ampliação e o melhor aparelhamento dos esquadrões localizados nos Distritos Navais; obras de infra-estrutura e desenvolvimento de bases; investimentos aeronáuticos – eis alguns dos pontos que têm merecido a atenção da Administração."

Foi esse comandante da Marinha que, em julho de 2000, por circunstâncias do destino, conseguiu adquirir o *São Paulo*, um evento que, associado à posse dos AF-1, transformou significativamente as características de nosso Poder Naval, afastando-o das tarefas limitadas próximo aos litorais e especificamente anti-submarino e proporcionado-lhe uma capacidade oceânica que corresponde à nossa destinação, qual seja uma presença, ainda que limitada no momento, com credibilidade no Atlântico Sul.

É no contexto dessas colocações que me aventuro em apresentar algumas ques-

tões até repetitivas quanto ao que sugeri em 1996, mas que também são significativas e complementam o que dizia nosso comandante da Marinha em 2002.

A primeira questão poderá até parecer pueril, mas ela está presente desde o renascimento da Aviação Naval. Sem querer parecer um purista da língua portuguesa, proporia aos senhores que nós sofremos daquilo que intitulo como a "síndrome do qualificativo embarcado". Em todos os atos oficiais que marcaram nossa evolução, sempre aparece algo como "a Marinha disporá de aeronaves embarcadas...", ou "as aeronaves embarcadas serão da Marinha...", e até mesmo, no decreto de abril de 1998, é dito que "a Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral...".

Tal fato parece criar um tipo de restrição quanto à posse dos meios de que necessitamos. É importante ficar bem claro e entendido que não existem "aeronaves embarcadas," no sentido que alguns engenhosamente atribuem como um pretexto para restringir nossas atividades e que outros, em nossa própria ambiência, admitem como uma característica impeditiva formal ou, quem sabe, negociada quanto ao direito de possuirmos os meios adequados de toda ordem e imprescindíveis para uma Aviação Naval, tendo em vista a tarefa que lhe cabe na estrutura de um Poder Naval.

O que existe de fato são aeronaves tecnicamente adaptadas para permitir, também, o seu **emprego** a bordo. E quando falo em **emprego** estou me referindo ao local a partir do qual, **normalmente** (e friso o normalmente), as aeronaves irão executar, quando embarcadas, as missões previstas.

Creio não haver a menor dúvida para os senhores de que, nos 365 dias do ano, qualquer aeronave "dita embarcada" permanece logicamente, como ocorre em todas as aviações navais, durante um maior período de tempo em sua sede terrestre, uma Base Aérea Naval.

Evidentemente essa aeronave continuará sendo utilizada na ambiência terrestre não só para o adestramento de seus pilotos como também para a manutenção de suas condições operativas.

Tal realidade nos leva à **segunda questão**, que até poderia parecer óbvia para os que se dedicam profissionalmente ao tema. O custo da hora de vôo, assim como de manutenção de uma aeronave de elevada *performance* e tecnicamente adaptada para emprego a bordo, é elevado (sem levar em conta o tempo de vida útil da aeronave). Por outro lado, é plenamente reconhecido que o acúmulo de horas de vôo contribui para um natural aperfeiçoamento do piloto, e esse procedimento não implica que seja obrigatoriamente realizado na aeronave a ser empregada a bordo.

Assim sendo, com a eliminação da "síndrome do qualificativo embarcado", creio, iriam desaparecer também as restrições, até mesmo auto-impostas, quanto ao entendimento da necessidade de dispormos de outros modelos de aeronaves (não tecnicamente adaptadas para emprego a bordo) visando o adestramento e, conseqüentemente, o aperfeiçoamento de nossos pilotos com um custo mais reduzido, assim como para outras atividades que, a critério da Administração Naval, devam ser implementadas.

O aviador naval

A terceira questão que apresento refere-se ao fluxo de formação de nossos pilotos.

O aviador naval continua e continuará sendo um voluntário, mas existe um fator aleatório que é decisivo, o qual afeta a maior, ou menor, composição das turmas, e que é o exame de seleção.

Tenho conhecimento das iniciativas adotadas em nossa Escola Naval para ampliar o voluntariado, como, por exemplo, o Grêmio de Aviação e, até mesmo, o simulador de vôo, lá instalado graças ao apoio do CIAAN.

A meu ver, a indefinição atual quanto à composição das turmas que anualmente chegam ao nosso Centro de Instrução poderá causar problemas futuros, levando-se em conta as exigências de carreira do oficial da Marinha, como a obrigatoriedade, que considero fundamental, do aviador naval servir embarcado em nossos meios de superfície (além do navio-aeródromo) ou em funções administrativas nas diferentes OMs da Marinha. Sem esquecer também as próprias necessidades da aviação naval, que, em seu conjunto, estarão sempre em crescimento.

Não creio que em termos de custo-benefício seja oportuno, por exemplo, ampliar o Corpo de Aspirantes, visando ao atendimento de nossas necessidades. Será que este não é o momento para imitarmos o exemplo de outras nações mais esclarecidas e usufruir do imenso e precioso cabedal de recursos humanos representado pelo sexo feminino e, admitindo um voluntariado e a imprescindível seleção, formar de início pilotos de helicópteros e especialistas de manutenção para completar as tripulações de nossos Esquadrões e dos órgãos de apoio?

Com Maximiano da Fonseca, em 1981, nós fomos pioneiros quanto a essa prática em proveito da Marinha, e os resultados alcançados em todos os setores das atividades navais (exceto a Aviação Naval, não cogitada na época) demonstraram a visão correta e oportuna do nosso ministro.

Os companheiros da Força Aérea já deram início a este processo no tocante à formação de pilotos. Observem os senhores que o contingente humano de nossa Aviação Naval está registrado e inserido em pelo menos três daqueles segmentos coloridos que assinalam os diferentes Corpos e Quadros da Marinha, o nosso tradicional "Boletim dos Oficiais dos Corpos e Quadros da Marinha" (BOCM): Armada. Fuzileiros Navais e Médicos (de Aviação).

O que impede, por exemplo, que o Quadro Técnico, em que existe uma miríade de especialidades, também não seja uma fonte de recrutamento para a Aviação Naval? Ou, ainda, que uma tenente com formação inicial de Informática ou um tenente formado em Engenharia, se voluntários e aprovados nos exames de seleção, transformem-se também em aviadores navais? E, neste caso, passarem para o Quadro Complementar do Corpo da Armada?

A quarta questão, no meu entendimento, é uma resultante da combinação das três outras que apresentei. No momento, e isto já vem ocorrendo nos últimos anos, passamos a dispor de dois "modelos" de pilotos: aqueles selecionados para a pilotagem de aviões de elevada *performance* (e não creio estar profissionalmente errado, ou exagerando em atribuir essa classificação aos AF-1) e os pilotos de helicóptero. Ainda que, graças à meritória cooperação de nossa Força Aérea, tenha se tornado possível realizar a instrução básica de pilotagem em asa fixa em Pirassununga, ao término desse evento aqueles comprovadamente com maior aptidão para a pilotagem do AF-1 prosseguem nessa singradura; os demais serão formados **inexoravelmente** como pilotos de helicópteros.

Creio não haver dúvidas de que em qualquer momento no futuro (e espero que seja breve) iremos adquirir, pelo menos, as aeronaves destinadas ao alarme aéreo antecipado. Quem irá pilotá-las? Seria lógico, em termos de custo/benefício, desviar pilotos qualificados no AF-1 para essa nova tarefa, que exige aptidões distintas e possivelmente menos rigorosas daquelas de um avião de elevada performance? Ou se-

ria, então, mais adequado, desde agora, dar prosseguimento ao preparo de pilotos de asa fixa aproveitando-se de parcela significativa daqueles que estão sendo encaminhados para os helicópteros?

Sem querer me intrometer na seara do nosso excelente Serviço de Seleção de Pessoal da Marinha, não tenho a menor dúvida de que os requisitos exigidos para um piloto do AF-1 são diferentes daqueles de um piloto de uma aeronave de alarme aéreo antecipado (por exemplo, o *Tracker*), mesmo tendo de operar normalmente a partir de convés de vôo de nosso navio-aeródromo.

Se viermos a dispor – e honestamente, acredito, nada nos impede – de aeronaves de asa fixa para adestramento e outras tarefas a nosso critério, estaríamos certamente estabelecendo o ritmo necessário para a consecução dos objetivos previstos e, sem dúvida, reduzindo futuras despesas.

UMA NOVA BASE?

A quinta e última questão tem origem, a meu ver, em raciocínio e procedimento típicos e até mesmo históricos de nossos planejadores navais, qual seja "colocar todos os ovos em uma única cesta". Seja pela carência proverbial de recursos, seja por um bairrismo peculiar à nossa Marinha, praticamente todos os principais meios de superfície e seu correspondente apoio estão concentrados na Baía de Guanabara.

Se levarmos em conta que em São Pedro da Aldeia, talvez por osmose, já existem no momento cinco esquadrões de helicópteros e um esquadrão de asa fixa; se acrescentarmos a curto prazo pelo menos mais dois esquadrões (alarme aéreo antecipado e adestramento de asa fixa), sem a menor dúvida estaremos transformando nossa Base Aérea Naval em um "cogumelo aeronáutico" que não se coaduna com as exigências da instrução de vôo, do adestramento, das operações rotineiras e das regras da Segurança de Aviação.

Quanto a este aspecto, permitam-me um depoimento pessoal que complementa essa observação. No desempenho de minhas atividades na Administração Naval, fui o responsável por definir os locais que servem de base, no momento atual, para os 3º, 4º e 5º Esquadrões Distritais.Também me coube planejar e gerenciar a construção de suas instalações.

Jamais considerei que aquela barranca fronteira ao Rio Negro, aquela ilha artificial criada no início do século XX pela dragagem de acesso à Lagoa dos Patos e conhecida como Terrapleno e o que classifiquei décadas atrás como fundo de quintal da Base Naval de Ladário seriam as sedes definitivas daqueles Esquadrões Distritais.

Confesso, no entanto, que Terrapleno representou um reflexo emocional em termos do passado da Aviação Naval, pois foi a única instalação aeronaval pela qual o novo Ministério da Aeronáutica não se interessou.

Circunstâncias do momento, nas duas outras escolhas visaram prioritariamente plantar pequenas sementes que, após sua germinação e fortalecimento, fossem transferidas todas elas para um local definitivo e tecnicamente adequado sob o ponto de vista de atividades aéreas. Parece-me lógico que este local deva ser junto a uma instalação aeroportuária já existente ou, quem sabe, em comodato com algumas das bases aéreas de posse exclusiva da Força Aérea Brasileira localizadas ao longo do nosso litoral. Uma providência que ainda se torna mais lógica se entendermos que os Esquadrões Distritais poderão vir a dispor não apenas de helicópteros. Essas são as intervenções que deixo para análise dos responsáveis por nossa Aviação Naval.

Neste final de minha palestra, permitam-me retornar àquela alegoria que mencionei de início, ao referir-me aos três fios de uma

meada que teceram o cenário do nascimento do componente aéreo da Marinha.

CONSOLIDAÇÃO

Acredito que, no momento atual, dispomos de uma nova meada (no sentido lato do termo) e, por via de conseqüência, de três novos fios mais consistentes, mais duradouros, mais resistentes e menos afetados por problemas aleatórios ou influências externas.

O primeiro fio representa o acervo intelectual, técnico, administrativo e operacional de excelente nível de nossa Marinha e que vem sendo incrementado desde a Segunda Guerra Mundial. Até mesmo quando das improvisações e das iniciativas arrojadas que prevaleceram na fase do Renascimento, e prosseguiram durante o período da Afirmação, sempre foi possível constatar a existência de fundamentos sólidos no conjunto da Marinha que garantiram o sucesso de nossas atividades.

O segundo fio dessa meada simboliza o empenho da Administração Naval, não só durante o período do Renascimento como também no decorrer dos 33 anos do cenário da Afirmação, e de sua contínua preocupação com a modernização dos meios aéreos, da manutenção do nosso *Minas* e da consolidação de nossa infra-estrutura.

O terceiro fio representa o pensar e o proceder atuais dos aviadores navais quanto à sua especialidade e o reconhecimento da importância de uma participação profissional plenamente integrada aos demais componentes do Poder Naval.

Será no tecido criado pelo entremear desses três fios que iremos traçar, em cores bem vivas, as soluções para as exigências do presente e do futuro.

Plenamente conscientes da importância da Amazônia Azul – algo cujo realce devemos creditar ao nosso atual comandante da Marinha, que também foi nosso diretor de Aeronáutica – e que, por via de conseqüência, assinala as metas a serem atingidas quer quanto às características dos meios, sua localização, como também os efetivos necessários para que possamos prover a defesa indispensável desta imensa área marítima que equivale a uma metade de nosso território atual.

A Marinha tem participado no limite de suas possibilidades e atribuições do auxílio à defesa e sustentação de uma Amazônia Verde integrada ao território nacional. Certamente na Amazônia Azul esta cooperação também deverá estar presente por parte dos outros componentes de nossa expressão militar

Entendo e reconheço plenamente o significado e o valor da cooperação. A Marinha, por exemplo, tem participado, no limite de suas possibilidades e atribuições, do auxílio à defesa e sustentação de uma Amazônia Verde integrada ao território nacional. Certamente na Amazônia Azul esta cooperação também deverá estar presente por parte dos outros componentes de nossa expressão militar.

Entendo o valor da cooperação quando ela se origina de uma visão ampla e correta dos interesses nacionais e se reflete em uma estrutura militar adequada para proporcionar a capacidade de defesa indispensável e com credibilidade para continuidade de nos-

so progresso. Desde o início da fase da Afirmação, temos tido provas cabais de que progressivamente o entendimento do significado e do valor da cooperação vem produzindo resultados significativos. A existência de um Sistema de Segurança de Aviação plenamente integrado, ainda que com responsabilidades específicas de seus membros, é uma demonstração desse fato.

O apoio dos companheiros da Força Aérea Brasileira no processo de formação de nossos pilotos de asa fixa é um outro exemplo que possibilita fortalecer o conteúdo das questões que propus quanto às exigências do presente e do futuro. Sua participação técnica e material no aperfeiçoamento do controle aéreo de área em São Pedro da Aldeia merece o nosso reconhecimento e agradecimento. Sem a menor dúvida, por viverem integralmente na ambiência das atividades aéreas eles devem reconhecer a validade e a oportunidade das questões que apresentei, e por certo continuarão a proporcionar sua inestimável cooperação para o nosso aperfeiçoamento.

Não nos esqueçamos, todavia, que existe um dogma militar, consagrado no passar dos séculos das atividades humanas, o qual continua plenamente válido e de que jamais poderemos prescindir: **"Quem tem a missão deve definir e dispor dos meios de toda ordem, a seu critério, para poder executá-la com credibilidade"**.

Preito de gratidão

Finalmente, desejo prestar o meu preito de gratidão a todos aqueles oficiais da Marinha, aviadores navais ou não, que conosco se empenharam ombro a ombro para a reconquista de nosso ideal e que, pelas fragilidades da vida humana, não mais podem estar aqui entre nós participando deste evento em que comemoramos os 90 anos da Aviação Naval. Permitam-me citar, no contexto de um critério inteiramente pessoal, as figuras de Arnaldo de Negreiros Jannuzzi, Antônio César de Andrade, José Leite Soares Júnior e Álvaro de Rezende Rocha como exemplos simbólicos dentre aqueles responsáveis pelo nosso sucesso. A todos eles a recordação sempre presente nas nossas memórias, a lembrança do que representaram e nosso sincero agradecimento por suas contribuições.

Por certo eles estarão acompanhando, lá do alto, com imenso orgulho e o sentimento do dever cumprido, o desfile militar já tradicional em São Pedro da Aldeia nas comemorações do dia de criação de nossa Aviação Naval. Um sentimento idêntico ao dos "Velhos Águias", seus contemporâneos, que encabeçam o desfile. Também orgulhosos de sua participação, plenos de entusiasmo, de recordações e da convicção de que em breve poderão tomar conhecimento de que o Poder Naval Brasileiro dispõe de uma Aviação Naval com todos os meios necessários ao cumprimento de sua missão.

Um sentimento que é compartilhado (e jamais deveremos nos esquecer deste fato) por um grande número de suboficiais, sargentos e praças que, no decorrer da singradura da Aviação Naval, representaram também um componente fundamental para os resultados obtidos. Eles marcharão conosco, e é interessante observar como o passar do tempo provoca um abrandamento das diferenciações hierárquicas. O que permanece são as recordações de uma convivência profissional competente e dedicada, das dificuldades que enfrentamos em conjunto e, sobretudo, o sentimento de que eles **também** foram responsáveis pelo nosso sucesso.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval; História da Marinha do Brasil;

N. 1 SABBADO 1.º DE MARÇO DE 1851. 1. VOL.

REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

A *Revista Marítima Brasileira* completou 155 anos em 1º de março de 2006. Fundada em 1851 pelo Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa, foi a segunda revista mais antiga do mundo a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a lançar uma revista marítima, a *Morskoii Sbornik*, (1848).

Depois vieram:

Brasil – *Revista Marítima Brasileira* (1851),

França – *Revue Maritime* (1866),

Itália – *Rivista Marittima* (1868),

Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870),

Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873)

República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).