

# A NATO e a Força Aérea Portuguesa

*António de Jesus Bispo*  
*General piloto-aviador (R)*

## INTRODUÇÃO

O texto que se segue não é o resultado de investigação histórica baseada em documentação autêntica, como se desejaria. É um artigo de opinião, circunscrito a uma experiência específica, necessariamente limitada. A razão por que assim é prende-se com a indisponibilidade ou dificuldade de acesso a documentos classificados, e também, ou talvez por maioria de razão, com as limitações de tempo para um trabalho dessa envergadura. Em todo o caso, julga-se que se poderão levantar algumas questões para debate, tendo em vista o lançamento de pistas para uma investigação mais profunda.

É essas questões serão, por exemplo, a de saber-se até que ponto foi assimilada, interiorizada ou seguida pela Força Aérea no seu conjunto, a doutrina NATO de âmbito tático ou operacional, ou como foram adaptados os factores de planeamento operacional; que desvios existiram entre os níveis de prontidão desejados (o critério NATO) e a prontidão real atingida; de que forma foi seguida a metodologia para o planeamento das forças (os chamados Defense Planning Questionnaires – DPQs); qual o nível de participação em exercícios NATO; que âmbito de participação na estrutura organizacional e nas decisões conjuntas; ou ainda outras, como por exemplo a integração ou participação de meios aéreos e de sistemas de apoio nacionais nos planos operacionais e de contingência da NATO, ou as formas de coordenação com as autoridades civis nacionais no âmbito da gestão do espaço aéreo nacional ou da atribuição de meios aeronáuticos civis, em situações de contingência no apoio a operações militares, ou a interiorização e aplicação do sistema de alerta NATO, particularmente a negociação de compromissos para tempo de guerra, nas suas variadas implicações incluindo as de âmbito aéreo nacional. Ou questões de ordem mais prática, como por exemplo a da uniformização (a participação e adopção dos STANAGS).

Esse ponto de situação parece importante, não na perspectiva de uma análise crítica ou num julgamento de eventuais insuficiências, mas para retratar de forma objectiva uma realidade histórica de participação na Aliança Atlântica, com vista a tirar ensinamentos para o futuro, que é sempre o fim da análise histórica.

Parece-nos que seria interessante aprofundar estas questões, e porventura outras associadas, com rigor objectivo e com base em documentos originais, e não apenas em apreciações subjectivas feitas à distância, de

memória e apenas com o apoio da bibliografia genérica. Pelas razões já expostas, esse interesse não poderá ainda ser satisfeito, pelo menos na sua totalidade, o que não deve ser entendido como declínio de responsabilidade. O desafio está lançado para uma investigação de fundo que se carece.

## A GÊNESE E A EVOLUÇÃO INICIAL DA NATO

Exige-se-nos a necessidade de um enquadramento mínimo sobre a constituição da NATO, materializada pela assinatura do Tratado do Atlântico Norte, em Washington, no dia 4 de Abril de 1949, há justamente cinquenta anos.

Desde logo, para o que aqui nos interessa, há um ponto que se nos afigura importante, relativo à forma dessa constituição. A NATO surge como uma organização substituta daquela que havia saído do Tratado de Bruxelas, de 17 de Março de 1948, assinado pelo Reino Unido, Bélgica, Holanda, França e Luxemburgo, onde estes países se comprometeram a construir um sistema de defesa comum. A Organização resultante deste compromisso, conhecida como Organização de Defesa da União Ocidental, compreendia um Conselho Consultivo constituído pelos Ministros dos Negócios Estrangeiros, uma Comissão de Defesa composta pelos Ministros da Defesa, uma Comissão de Comandantes em Chefe, com um presidente e três Comandantes em Chefe, com quartel general estabelecido em França. E a ampliação que veio a dar origem à NATO resultou da consciência assumida pelos líderes europeus e pelo Presidente Truman, de que a defesa da Europa, na circunstância estratégica da época, era inviável só com os europeus, havendo necessidade de envolver nessa tarefa os Estados Unidos da América. Portugal, assim como outros países não signatários do Tratado de Bruxelas, é convidado a aderir a esta nova Organização em 15 de Março de 1949, ou seja, quinze dias antes da assinatura do Tratado do Atlântico Norte.

Na sequência de trabalhos anteriores desenvolvidos de forma não orgânica, os Comandantes em Chefe começaram a preparar a construção do sistema de defesa comum, a que os países politicamente se haviam comprometido, enunciando as tarefas necessárias para o estabelecimento da segurança europeia e analisando as contribuições possíveis que cada país poderia fornecer, em forças e em infraestruturas. A diferença entre as

necessidades e as capacidades teria que ser obtida no exterior, e desde logo se apelou para a continuidade do apoio americano. A Europa não poderia ser abandonada, sob o risco do seu completo desmoronamento, em termos civilizacionais ou políticos. Conforme se referiu, esta era a posição do presidente americano, e foi esta igualmente a posição do Senado Americano, através da proposta do senador Vandenberg que previa a inclusão da Organização de Defesa da União Ocidental numa outra Organização mais vasta, transatlântica; foi esta também a posição das autoridades políticas canadianas. Em vez da aglutinação numa organização mais vasta, a União da Defesa Ocidental ficaria numa fase de hibernação quase até ao fim do período de vigência formal do Tratado de Bruxelas, inicialmente acordado.

Os termos de referência para o Comandante Supremo para a Europa das forças Aliadas (SACEUR) só foram aprovados no final de 1950 e o Quartel General Supremo das Potências Aliadas da Europa (SHAPE) só viria a ser constituído em Abril de 1951. Eisenhower, o primeiro SACEUR, substituiu Montgomery, presidente da Comissão de Comandantes em Chefe da Organização de Defesa da União Ocidental, na data em que é instalado o SHAPE.

Entretanto, tem lugar a crise de Berlim que durou cerca de um ano, terminando em Maio de 1949, e que da parte ocidental consistiu na realização de uma ponte aérea monumental, suportada essencialmente pelos americanos.

A lembrança destes factos serve-nos apenas para sublinhar que a questão da defesa europeia era pensada em termos de centro, a começar pela necessidade de estabilização do pós guerra, e tendo em conta os novos perigos que ameaçavam a segurança europeia vindos do leste. Portugal situava-se numa posição periférica e a sua importância resultava da necessidade da ligação transatlântica, como ponto de apoio. O seu comprometimento era essencialmente político, apesar de se referirem atribuições de forças militares ao SHAPE, sem se conhecer exactamente a sua aplicação potencial e a natureza específica da atribuição.

O primeiro conceito estratégico da NATO foi aprovado pela Comissão de Defesa em finais de 1949, e ratificado pelo Conselho logo em princípios de 1950; através dele concebe-se uma defesa integrada e desenha-se uma metodologia para o reequipamento militar, donde viria a resultar o primeiro plano de defesa para quatro anos. Por essa mesma data é constituído um corpo civil na organização da Aliança e fica assim criado

um “forum” para a coordenação política entre os governos dos países participantes. No ano seguinte é assinado um Acordo entre as Partes do Tratado do Atlântico Norte relativo ao Estatuto das Forças que, entre outras disposições, estabelecia o estatuto legal do pessoal militar em serviço num comando NATO sediado num país diferente do seu; outros Acordos são assinados por essa mesma data relativos à organização conjunta, à representação civil e militar e ao financiamento. Os problemas económicos entretanto surgidos na Europa colocaram muitas dificuldades ao reequipamento militar, tendo-se mesmo constituído uma Comissão Temporária para tratar desta questão específica, tentando conciliar a segurança colectiva com as capacidades políticas e económicas dos países membros. Assim nascem os primeiros objectivos de forças (force goals) que apontavam para 50 Divisões, 4 000 aviões de combate e forças navais igualmente fortalecidas.

Entretanto havia sido constituído, ainda em 1949, o Programa de Assistência para a Defesa Mútua (MDAP) que constituía uma forma de participação americana na defesa militar europeia; a ideia original era a de os Estados Unidos comprarem equipamento produzido por um país europeu e oferecê-lo a esse país ou a outro país, constituindo assim uma forma de ajuda e um incentivo para a produção europeia. Em Janeiro de 1950 o Presidente Truman aprova o plano para a defesa integrada do Atlântico Norte, libertando 900 milhões de dólares para fundos militares. Nos finais de 1950, por proposta da França, pensa-se na constituição de forças armadas unificadas europeias, que incluíam as dos países derrotados na guerra, num contexto NATO, iniciativa que seria mais alargada no sentido da constituição duma Comunidade de Defesa Europeia. Esta iniciativa que se traduziria num Tratado, o qual chegou a ser assinado pela França, Itália, República Federal Alemã, Bélgica, Holanda e Luxemburgo, teria a sua ratificação recusada pela Assembleia Nacional Francesa, já em 1954, o que resultou no seu abandono.

Fica então claro que a defesa da Europa é para ser conduzida por forças nacionais, coordenadas por comandos nacionais e por comandos internacionais onde estarão representados os respectivos delegados nacionais. Antes que seja declarada a guerra, só em condições muito especiais sujeitas a uma negociação e regulamentação específicas, é que as forças armadas actuarão de forma integrada. Os estatutos dos comandos e das forças, os planos operacionais e de contingência, os conceitos de comando completo, comando operacional, comando administrativo, controlo

operacional e controlo tático, detalhados até ao mais pequeno pormenor, reflectem exactamente aquela posição de privilégio do nacional. Da ideia inicial de alguns, que assumiam uma integração europeia, uma unidade política acima das Nações, fica o espírito da defesa comum, a partilha de valores básicos comuns, a convicção de que o artigo 5º se iria cumprir em caso de agravamento das situações, e de que o envolvimento americano estava garantido; a existência de um fundo comum para fins bem especificados e sempre fortemente disputado pelos delegados nacionais; uma estrutura necessariamente pesada para conciliar os requisitos nacionais com os requisitos de uma defesa comum; a garantia de uma consulta política e a capacidade de gestão relativa aos componentes militares permanentes deste projecto de defesa comum.

Retomando o enquadramento histórico, não poderemos deixar de mencionar a reunião do Conselho do Atlântico de Lisboa, realizada entre 20 a 25 de Fevereiro de 1952, porque ela é considerada histórica e figura nos Anais da Aliança Atlântica como marca de mudança na sua organização e na determinação demonstrada pelos participantes quanto à defesa europeia. É nesta reunião que é aprovado o plano de reequipamento já mencionado, se aprova uma metodologia própria de planeamento, se estabelecem princípios de reorganização e se dá as boas vindas aos novos membros, a Grécia e a Turquia, que entretanto haviam assinado e ratificado o Tratado do Atlântico Norte. Na sequência da reunião de Lisboa, cria-se um Conselho Permanente, coloca-se o comando político junto do comando militar, e institui-se a figura do Secretário Geral e da Comissão Militar integrada na direcção político-militar da Aliança.

Nos princípios de 1952 haviam-se constituído mais dois comandos militares: o Comando do Atlântico e o Comando da Mancha, com a designação respectiva de Supremo Comando Aliado do Atlântico (SACLANT) e Comando-Chefe Aliado do Canal (CINCHAN).

A estrutura militar portuguesa funciona de certa maneira alheada da organização militar da Aliança Atlântica. O entendimento sobre a Aliança era muito mais de âmbito político, de aderência a um projecto de defesa que iria ser dirigido pelas Grandes Potências. É curioso referir que numa publicação sobre as Forças Armadas Portuguesas impressa nos princípios de 1961 se mencionem como suas missões gerais a defesa do território português ou da Nação Portuguesa, a defesa conjunta da Península Ibérica com as Forças Armadas Espanholas, o auxílio militar e facilidades

a conceder à Grã-Bretanha e Estados Unidos e o auxílio e facilidades a conceder aos países da NATO.

É de grande importância sublinhar aqui que os limites do SACLANT, tal como definidos nos Termos de Referência, vão até às costas portuguesas, ficando o território continental português na situação peculiar de afiliado (affiliated) com o SACLANT. Isto significava que o SACLANT não cuidaria do planeamento da defesa do continente português, por não ser essa a sua vocação óbvia, mas também significava que este não ficaria integrado na área de jurisdição operacional do SACEUR; constituiria como que uma ilha estratégica, separada da Europa pela Espanha. Tratou-se na altura de uma posição política que reforçou ainda mais a consciência periférica portuguesa e que, ao fim e ao cabo, satisfaz a todas as partes. Significava que a defesa do território nacional era uma responsabilidade exclusivamente nacional. Ao contrário do que acontecia para o restante território continental europeu, nunca existiram quaisquer planos NATO para a defesa de Portugal Continental.

O Acordo de Defesa com os Estados Unidos da América de 1951 é a expressão da estratégia atlântica portuguesa e da inevitabilidade e conveniência da relação privilegiada com os Estados Unidos. O fim da guerra mostrou, de forma insofismável, a importância dos Açores no quadro de uma estratégia transatlântica, o que levou ao estabelecimento de acordos específicos para a concessão de facilidades aeronáuticas, em primeiro lugar com a Inglaterra, numa fase subsequente com os Estados Unidos. Não será este o momento para desenvolver todas as vicissitudes por que passaram esses acordos; interessa-nos por agora mencionar a ligação que sempre foi feita entre aquela concessão de utilização e o reequipamento da Força Aérea, em termos práticos (porque em termos teóricos ou políticos aquela ligação não era assim tão clara).

## **A CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA COMO RAMO DAS FORÇAS ARMADAS**

No ano de 1952, tão recheado de acontecimentos importantes, é constituída legalmente como Ramo das Forças Armadas a Força Aérea Portuguesa, na sequência de uma reorganização que durara quase dois anos, e em simultâneo com uma reestruturação da defesa nacional.

A partir de 1952, a Força Aérea concentra-se na continuação da sua reestruturação e na gestão operacional, técnica e administrativa dos meios que tinha à sua disposição.

Do anterior, e desde 1949, tinham sido recebidos, ao abrigo da ajuda americana 50 aviões F-47 THUNDERBOLTS para constituição de duas esquadras operacionais, e 20 aviões T-6G dedicados à instrução básica; foram construídos nas OGMA em Alverca 66 aviões CHIPMUNK e adquiridos mais 10 ao Reino Unido dedicados à instrução elementar, para cumprimento de um plano para a substituição progressiva do TIGER MOTH. Em 1952 ainda existiam aviões SPITFIRE a operar, que haviam sido fornecidos pelos ingleses, no final da guerra. Em 1953 são recebidos os aviões T-33A para a instrução complementar de pilotagem de aviões de caça; entrava-se assim na era do avião de reacção, e o estabelecimento de uma estrutura de instrução de pilotagem (CHIPMUNK, T-6G e T-33) que perduraria por muitos longos anos. Para se ficar com uma ideia deste esforço inicial de preparação de pilotos, registre-se que apenas no segundo semestre de 1952 concluíram o curso elementar de pilotagem 52 alunos, a que correspondeu um esforço de voo de 6086 horas. E ainda no princípio de 1953 entram no inventário da Força Aérea 25 aviões de caça do tipo F-84G, que começam a voar cerca de um mês depois.

A partir da constituição da Força Aérea foram nela incorporados os aviões que até aí eram operados pela Aviação Naval, designadamente 24 HELLDIVER para ataque a unidades navais e 6 aviões semelhantes ao T-6 para instrução, para além de outras aeronaves de patrulhamento marítimo, busca e salvamento.

Em 1954 são recebidos ao abrigo da ajuda americana mais 25 aviões F-84G para constituição da segunda esquadra operacional; e em 1956, 1957 e 1958 continuaram a receber-se mais aviões deste tipo, agora de forças aéreas da NATO, embora material MDAP, por força da renovação destas forças. O número total acumulado de aviões F-84G recebidos até esta data foi de 125, que voaram entre cerca de 11.000 e cerca de 15.000 horas de voo por ano em média, nos seus primeiros anos de operação.

Tratou-se, portanto, de um período áureo da Força Aérea Portuguesa, em termos de prontidão operacional na área da superioridade aérea. Foi de facto um salto tecnológico significativo que teve, necessariamente, os seus custos e que permitiu o lançamento de uma estrutura operacional sólida. As forças aéreas europeias operavam, à altura, meios aéreos da mesma geração tecnológica. Mas o contacto com a NATO, tanto ao nível do

Estado Maior como no campo estritamente operacional, é relativamente ténue. Na missão não está incluída a defesa integrada, a doutrina é essencialmente americana, assim como todo o esforço da sustentação provém da ajuda americana. Participa-se em alguns exercícios, especialmente em França, mas sem carácter regular, e sem uma associação muito directa à exercitação de qualquer plano de defesa.

No domínio da luta anti-submarina o desenvolvimento operacional foi igualmente notável. Logo em 1954 são recebidos na Força Aérea, ao abrigo da ajuda mútua, 18 aviões PV-2 HARPOON para a constituição de uma Esquadra Operacional de luta Anti-submarina, a que se seguirá uma recepção de mais 16 aeronaves para a formação de uma segunda Esquadra. Aqui, a ligação à NATO é mais estreita e o contacto com meios pertencentes a outros países da NATO é mais frequente; os exercícios que decorrem na área do SACLANT têm alguma regularidade e inserem-se numa dada finalidade estratégica. Mas, apesar desta situação, não se pode afirmar que o contacto tenha sido muito intenso neste período, pelas razões que já mencionámos antes.

Durante o ano de 1958 começam a ser recebidos os aviões F-86F para a constituição de mais duas Esquadras Operacionais, que acabam por ficar prontas em 1959.

É em 1960 são recebidos 12 aviões P<sub>2</sub>V<sub>5</sub>-NEPTUNE para a missão de luta anti-submarina e patrulhamento marítimo. Parece-nos de interesse referir que, em memorando para o Ministro da Defesa Nacional, o Secretário de Estado de Aeronáutica propõe para o período que se iniciaria em 1959 um dispositivo que compreendia 5 Esquadras de F-86, 2 Esquadras de F-84 (que naturalmente iriam começar a ser abatidos nos primeiros anos do plano), 2 Esquadras de luta anti-submarina, para além da continuidade dos aviões de instrução, da aquisição de aviões de transporte, de reconhecimento meteorológico e de busca e salvamento, e outros. Era um plano de continuidade ou de evolução natural, mas que infelizmente não prosseguiu, dado que a ajuda começou a ser progressivamente reduzida. Mas é oportuno voltar ao Plano de 1959, porque ele começa a desenhar necessidades operacionais específicas relativamente aos territórios ultramarinos, e porque na sua feitura surgem posições contraditórias, indiciadoras de mudança profundas, relativamente à tendência que vinha do anterior. Assim, numa primeira versão, mantém-se o requisito de quatro Esquadras de Caça, equipadas com F-86F e F-84G, para a seguir se abandonar a continuidade da operação do F-84G e se propor o seu abate,

sem que se mencionasse a substituição por outro tipo, que no caso seria naturalmente o F-86 (F ou outros modelos de F-86); como se refere noutra local, o F-84G continuaria a voar até à década de 70 em Angola.

Quanto ao Ultramar prevê-se uma Esquadra de Combate para a 2ª Região Aérea equipada com 8 aviões PV<sub>2</sub> HARPOON (modificando a sua missão original), assim como uma outra Esquadra idêntica para a 3ª Região Aérea.

Mantêm-se no Continente e Ilhas 2 Esquadras de Luta Anti-submarina, equipadas com 12 aviões P<sub>2</sub>V<sub>5</sub> cada uma, 2 Esquadras de Caça equipadas com 25 aviões F-86F cada uma, 1 Esquadra de Busca e Salvamento e Transporte equipada com 3 aviões C-54 e 4 PV<sub>2</sub>, mais uma Esquadra de Transporte com 3 aviões C-54.

Todo este dispositivo era considerado de primeira urgência pelo Ministro da Defesa Nacional em 01 de Junho de 1959. Relativamente ao transporte aéreo surgiram outras opções, incluindo aviões C-118 e Caribou, mas que não prosseguiram; a Força Aérea já dispunha de 7 C-54, em 1959 receberia mais 8 e dentro de pouco tempo viria a ser reforçada com mais 12.

Como facilmente se pode constatar neste resumo muito rápido, a Força Aérea Portuguesa dispunha de um conjunto de meios, racionalmente organizados segundo as missões típicas da defesa aérea, das operações aéreas ofensivas, do patrulhamento marítimo e da luta anti-submarina, que lhe garantiam uma prontidão compatível com a sua situação estratégica. É de sublinhar ainda que a ajuda prestada pelos Estados Unidos compreendia toda a componente de sustentação, em termos de munições, equipamento de apoio, reservas de material, etc., pelo menos na fase inicial destes Projectos. Os custos da manutenção e dos sobressalentes eram suportados pelos orçamentos da Força Aérea.

## **A EVOLUÇÃO NO RELACIONAMENTO COM A NATO**

A Força Aérea na Metrópole vai sendo deslocada primeiro para Angola, depois para a Guiné e a seguir para Moçambique. O dispositivo nacional altera-se radicalmente. A componente do transporte aéreo, tanto tático como estratégico, assume uma nova dimensão face às necessidades nacionais. Vai-se tornando cada vez mais difícil preencher os efectivos previstos para as Esquadras Operacionais. Do plano de 59, no que concerne à aviação de caça, já não existe senão uma Esquadra de Defesa

Aérea equipada com F-86, que é cada vez mais solicitada para a formação operacional dos pilotos com destino a Angola, Guiné e mais tarde Moçambique.

Neste enquadramento, a ligação à NATO é cada vez mais difícil de acompanhar e de sustentar. Mas apesar dessas dificuldades, por razões óbvias, a Força Aérea não deixou de manter o vínculo, tentando acompanhar todos os assuntos da sua competência, contidos em documentação cada vez mais extensa e complexa, e de manter as obrigações a que se havia comprometido. Nos questionários de planeamento de defesa, que se tinham que preencher anualmente, e de que se tinha que prestar esclarecimento às equipas NATO que nos visitavam, só figurava a Esquadra de Luta Anti-Submarina, na categoria de Earmarked, para aplicação na área do SACLANT; os outros meios figuravam nesses questionários na categoria de "Other Forces", o que significava que estariam sempre sob controlo nacional, não estando prevista a sua atribuição a qualquer plano NATO. A Força Aérea começa a inscrever naquelas respostas duas Esquadras de Interceptores para substituir os aviões F-86, mas condiciona a realização daquele objectivo à disponibilidade de ajuda externa, o que não se concretizava, ano após ano. Os níveis de armamento, as dotações em pessoal e outros requisitos da NATO, que entretanto vão sendo cada vez mais exigentes, deixam de ir sendo possíveis de cumprir, porque o esforço estava orientado segundo outra direcção.

Mas para além dos meios aéreos era necessário pensar nas infraestruturas aeronáuticas, a utilizar em tempo de guerra; a sua construção nunca poderia ser tão rápida como, por exemplo, o destacamento de meios aéreos existentes noutros países, em caso de necessidade. A NATO, tendo em consideração o elevado valor estratégico que o espaço português representava, quer pela evolução da ameaça quer pela sua estratégia, em particular a contenção na frente, o envolvimento pelos flancos e a necessidade do apoio americano, propôs a construção de facilidades aeronáuticas no território continental e no Arquipélago da Madeira, o que se materializou na construção da Base de Ovar e de infraestruturas no Montijo e Porto Santo. Todas estas infraestruturas foram desenhadas para o apoio à operação de aviões de patrulhamento marítimo ou com missão semelhante, isto é, em ambiente marítimo. A sua construção, decorreu de necessidades operacionais específicas. Por outras palavras, existiam Planos Operacionais que previam a deslocação de determinados meios para Portugal, no âmbito das missões do SACLANT. Tudo era desenhado,

projectado e construído com base em requisitos operacionais e técnicos muito específicos.

O estatuto destas infraestruturas era o que vulgarmente se designava por uma expressão muito sintética: "Keep it warm". Tinham uma dotação mínima em efectivos para preencherem as actividades básicas da segurança das instalações e da manutenção geral dos equipamentos. Estes efectivos eram obviamente nacionais. As questões de soberania nacional assumiam aqui uma grande sensibilidade. Em tempo de guerra estava prevista a expansão destas facilidades, pela adição de elementos de apoio móveis. Anualmente estas infraestruturas eram minuciosamente inspeccionadas por extensas delegações da NATO, que atestavam da sua funcionalidade.

Existiam grandes pressões por parte das autoridades de outros países, no sentido da utilização destas facilidades, quase que por rotina. Esse desejo era inviável porque a Força Aérea não abdicava das suas responsabilidades, e não tinha meios para a sua materialização. Até porque essa pretensão era contra os estatutos NATO da utilização das infraestruturas, e não existiam argumentos, numa perspectiva NATO, para justificar aquelas pretensões.

É claro que, em período de exercícios NATO, era irrecusável a abertura dessas instalações às unidades aéreas dos outros países da NATO; os utilizadores eram, inicialmente, os Estados Unidos, o Reino Unido e a França, e este último país veio a declarar a sua desistência, a seguir ao seu abandono da estrutura militar da Aliança.

Mas nem só os países declarados utentes utilizavam as infraestruturas. Por razões de ordem económica e de segurança, tendo em vista as fracas capacidades de apoio residentes, as forças aéreas preferiam a utilização das bases que a Força Aérea operava, o que aconteceu com alguma frequência desde a década de 60, e que trazia, naturalmente alguns custos acrescidos.

Para administrar a actividade relacionada com as infraestruturas NATO, que envolviam, basicamente, comunicações, combustíveis e lubrificantes, portos e bases aéreas, foi criada uma organização a âmbito da Defesa Nacional, com as ligações apropriadas a organizações específicas, no caso que nos interessa, a das infraestruturas aeronáuticas, designada pela sigla CEMINFA (Comissão de Manutenção das Infraestruturas NATO na Força Aérea). E por esta via o contacto com a NATO era relativamente intenso. Em 1966 é autorizada a constituição do COMIBERLANT em infraestruturas

provisórias situadas próximo de Sintra. Este facto viria a alterar profundamente o relacionamento com a NATO, em termos operacionais; do anterior, a participação em exercícios do SACLANT era quase exclusivamente feita através da componente de patrulhamento marítimo e luta anti-submarina, e a área de operações envolvia o Atlântico Leste até ao Canal da Mancha. Começam a estar disponíveis bases construídas com fundos comuns das infraestruturas NATO, em território nacional, e essa disponibilidade criava a necessidade de exercitação das suas funcionalidades. A política da Força Aérea foi sempre a de garantir o guarnecimento das facilidades nacionais com pessoal, durante os exercícios, nas áreas da segurança, do apoio de aeródromo, no controlo de tráfego aéreo e noutras áreas logísticas. Esta política representava um esforço muito importante, dadas as carências de efectivos e as insuficiências orçamentais. Foi nestes termos que se veio a adoptar um critério de limitação que as autoridades NATO compreenderam perfeitamente porque, mesmo nestas condições, o contributo era significativo.

Apesar de ser difícil, até uma certa altura, enquadrar o exercício da defesa aérea a partir de bases no território continental, pelos próprios Termos de Referência (TOR) do SACLANT/COMIBERLANT e pela natureza da ameaça, a verdade é que se efectuaram ainda alguns exercícios em que o F-86F participou como interceptor, quer a partir de Monte Real quer a partir do Montijo. Quando a ameaça se desenvolveu, e se passou a considerar a possibilidade de existência de meios aéreos soviéticos, embora com um grau de probabilidade reduzido, em especial na hipótese de não utilização de bases de apoio fora do Pacto de Varsóvia, o desempenho do F-86F já não ofereceria muita credibilidade, como interceptor. A participação relevante dos aviões F-86F passou a ser a de ataque a meios navais de superfície, e nesse campo desempenhou ainda um papel muito importante, com muitas missões de ataque realizadas com muito sucesso até cento e oitenta milhas da costa; era o tempo da criação e desenvolvimento da doutrina do apoio aéreo táctico às operações marítimas (Tactical Support to Maritime Operations – TASMO). Fora deste quadro dos exercícios, onde se concentram algumas esquadras operacionais de outros países da NATO, em especial do Reino Unido e dos Estados Unidos no campo da aviação de caça, e da Holanda, da Alemanha e da França no campo da aviação de patrulhamento marítimo, procediam-se a intercâmbios pouco frequentes com outras forças aéreas europeias; essencialmente, consistiam em missões para a prática da navegação aérea.

Para além da participação em exercícios reais, em conjunto com forças aéreas e navais da Aliança, num cenário que contemplava, regra geral, a defesa avançada e a protecção da retaguarda, desenvolvia-se ainda um outro tipo de exercício, designado por Postos de Comando (Command Post Exercise – CXP), em que a Força Aérea participava, por princípio. Este tipo de participação constituía uma dificuldade acrescida, na medida em que exigia, teoricamente, o guarnecimento de um certo número de células organizacionais, com equivalência na estrutura NATO, e para o tratamento de questões que extravasavam em muito o âmbito estritamente operacional. Tratava-se, em suma, não só na avaliação dos meios aéreos potencialmente envolvidos, como também do contributo que o País poderia prestar numa situação de conflito generalizado e das formas dessa contribuição. Para o nosso caso, tratava-se de questões, por exemplo, de gestão do espaço aéreo, de constituição de reservas em combustíveis e lubrificantes, de utilização de aeroportos, de manutenção de terceiro escalão de aeronaves (reparação de danos por acções de combate), de utilização de meios aéreos civis, de protecção de meios navais, de capacidade de apoio sanitário, etc. etc. Enfim, todas as questões relacionadas com os planos de contingência, com o sistema de alerta NATO e com o estado das negociações para a transição de tempo de paz para tempo de guerra, onde os problemas da transferência de autoridade e da assunção de determinados compromissos, com base na solidariedade com a Aliança e nas capacidades reais, assumiam uma relevância muito especial. Na realidade, este tipo de participação em exercício era muito mais complicado do que a participação em exercícios reais.

## **A DEFESA AÉREA INTEGRADA DA EUROPA**

Uma das áreas da defesa militar NATO onde se exigiria a maior cooperação era a da defesa aérea, por razões óbvias. A capacidade de detecção teria de ser realizada em moldes que não pudessem deixar vias livres de infiltração; a cobertura radar, ao tempo uma tecnologia ainda incipiente, teria que ser total, e a informação sobre intrusos teria que ser comunicada, em tempo real, por forma a que uma eventual reacção pudesse ser eficaz. Estas exigências, entre outras, não se compadeciam com uma organização exclusivamente nacional, haveria que coordenar eficazmente todas as capacidades instaladas e a instalar. O conceito de defesa aérea integrada

nasce em finais de 1955, através do célebre documento MC 54/1. Aparentemente, Portugal não se apercebe deste importante requisito. E a NATO, no que concerne à área de Portugal e Ilhas Atlânticas, deixa algumas ambiguidades, quanto a essas matérias, por razões que se compreendem.

Na sequência deste requisito de defesa aérea integrada, começaram a ser construídas dezoito estações radar, ligadas por um sistema de comunicações, na zona periférica leste da Aliança Atlântica, que acabaram por ficar concluídas em 1962. Todo este programa foi financiado por fundos comuns das infraestruturas NATO. Ainda não estava concluída a primeira fase, e uma outra já havia começado, contemplando oitenta e quatro posições terrestres, garantindo uma cobertura desde o Cabo Norte até à região montanhosa da Turquia. Todo este sistema foi designado por NADGE (NATO Air Defense and Ground Environment), e a sua segunda actualização terminou em meados de 1975.

O plano de defesa aérea integrada NATO pressupunha alguns conceitos básicos, o mais importante dos quais era a colocação das forças nacionais intervenientes sob o estatuto de "NATO command", o que queria dizer que as Nações entregavam à NATO, em permanência e desde tempo de paz, as suas forças de defesa aérea, que incluíam aviões e mísseis superfície-ar (o sistema de detecção já era NATO, por definição), para serem utilizadas na oposição a eventuais incursões. Significaria dizer que o espaço aéreo se consideraria, para efeitos de gestão, como espaço aéreo NATO, e que as regras de envolvimento eram definidas pela estrutura NATO.

Tratou-se de um avanço dos mais significativos da Aliança, em termos de defesa integrada, mas é evidente que as Nações envolvidas souberam sempre prever os devidos mecanismos para, em condições extremas, fazer vingar os condicionamentos nacionais. As forças assim atribuídas à NATO deveriam estar no escalão mais elevado de prontidão, e essa era uma responsabilidade exclusivamente nacional.

A preocupação da defesa aérea de Portugal surgiu ainda no final da guerra, porque se temiam acções da parte das forças alemãs, quando Portugal quebrou, por assim dizer, o seu estatuto de neutralidade, ao aceder aos pedidos ingleses para a utilização dos Açores; e nesta conformidade, exigiu equipamento de defesa anti-aérea para a defesa dos pontos sensíveis, holofotes para a detecção e seguimento nocturnos, aviões de combate e construção de facilidades para comando e controlo.

A Força Aérea Portuguesa, à semelhança do que se passava em toda a NATO, mais em particular na sua frente leste, preocupa-se com a vigilância do espaço aéreo nacional, utilizando os meios que a tecnologia ia proporcionando, ou seja, o radar, que havia feito a sua estreia na Segunda Guerra Mundial, de forma consolidada e eficaz. Assim, no planeamento de 1955, previa-se para o primeiro trimestre do ano seguinte a conclusão das obras para instalação de meios de vigilância aérea (radares e centro de comando) em Monsanto (Lisboa) e Montejunto, para o terceiro trimestre na Ilha Terceira e, até ao final de 1956, na Serra da Estrela e na Serra do Pilar. O mesmo Plano contemplava a recepção no primeiro trimestre de 1956 da 3ª Esquadra de Caça e no último trimestre do mesmo ano, da 4ª Esquadra de Caça. Todo este material era previsto ser adquirido ao abrigo do programa da ajuda mútua (MDAP). Com este dispositivo, garantia-se uma cobertura da quase totalidade do território continental e de parte do território do Arquipélago dos Açores, contra incursões aéreas a altitudes médias, segundo todas as direcções. O equipamento colocado na Serra da Estrela nunca alcançou os padrões mínimos de operacionalidade, devido a problemas técnicos graves que nunca foram resolvidos; a análise mais precisa da cobertura, em especial para as altitudes médias, levou a que se viesse a abandonar, posteriormente, o reequipamento desta estação, que esteve dotada com pessoal durante algum tempo – foi já na década de 80 que esta instalação militar foi definitivamente abandonada. No arquipélago dos Açores foram construídas as infraestruturas em Stª Maria e Terceira, mas nunca foram instalados os respectivos radares; nas conversações periódicas com as autoridades americanas, desde então, estas mantiveram o compromisso de as garantirem com os meios apropriados, quando o desenvolvimento das ameaças o determinasse – é de presumir que a defesa aérea do arquipélago, que é sempre de profundidade, faça parte dos planos de contingência americanos, utilizando para o efeito meios móveis apropriados, tanto em termos de radares como de mísseis superfície-ar.

É ainda de sublinhar que no Plano de 1959 se prevê a manutenção de quatro estações radares no território continental, designadamente em Montejunto, Pilar, Estrela e Foia. Esta última acabaria por ser activada já bem dentro da década de 90, cerca de trinta e cinco anos depois. E ainda, como novidade neste Plano, a dotação de mísseis ar/ar, mencionando-se já o tipo Sidewinder (que actualmente equipa a Força Aérea, numa versão

mais moderna, obviamente), e de mísseis superfície/ar de médio e longo alcance, que nunca viriam a ser fornecidos.

## **A PARTICIPAÇÃO DE PORTUGAL NA DEFESA AÉREA NATO**

No início da segunda metade da década de 70, e depois da estabilização da instituição militar, a Força Aérea Portuguesa, decidiu iniciar um processo de substituição das estações de radar já obsoletas, cuja avaliação já havia sido objecto de crítica, e que dera origem a uma perturbação disciplinar em 1960/61 na Base Aérea de Monte Real, a base dos interceptores. Foi então decidido fazer uma aproximação pragmática, encomendando um primeiro estudo à Associação do Eurocontrol, num sentido de polivalência civil/militar para efeitos da gestão do espaço aéreo nacional. Foi o aprofundamento da questão que levantou a possibilidade do financiamento por fundos comuns das infraestruturas NATO. Esta possibilidade resultava de uma nova percepção de ameaça que poderia atingir o espaço aéreo português: em termos operacionais, Portugal deixará de ser considerado uma zona de retaguarda, apenas, mas pode ficar envolvido directamente em operações aéreas, dada a possibilidade do envolvimento e a importância geoestratégica, em especial dada pela relevância do reforço rápido. A ameaça aérea passa a contar como uma possibilidade, e este facto altera substancialmente toda a postura estratégica.

Começa então um longo processo de actualização do sistema da defesa aérea, desde o primeiro enunciado de requisitos, naturalmente vago, até à instalação de três estações radar, dum centro de comando e controlo e de um outro alternativo que acaba por ter lugar já bem dentro da década de 90 – foram cerca de vinte anos, onde se começou por aprender a organização, a doutrina, a prática e os mecanismos essenciais para se compreender toda a complexa organização em que se baseava a NATO. O preenchimento dos requisitos NATO foram financiados por fundos comuns das infraestruturas, e aqueles requisitos, considerados como exclusivamente nacionais, financiados por fundos nacionais.

Já numa fase avançada do processo, quando se procedia à distribuição dos encargos pelos dois Grandes Comandos NATO, o SACLANT exigiu uma descrição exaustiva das vantagens que poderia colher com a implan-

tação desse sistema em Portugal, antes de autorizar a atribuição das verbas que lhe competiriam gerir e que haviam sido dedicadas a esse projecto. O levantamento desta questão resultou num conjunto de problemas inimaginável no seu início. Houve que definir um espaço aéreo NATO sobre território nacional e sobre o mar, e o primeiro problema seria de natureza institucional – desde a designação (Região Aérea? Sector de Defesa Aérea?), dependência e estatuto (a sua dependência do SACEUR era complicada; a sua agregação à Região Sul não fazia sentido, em termos estratégicos e operacionais; a caracterização do comando responsável também não era pacífica, por razões de equiparação), limites (com problemas para o lado marítimo e problemas de proximidade com Espanha), requisitos de coordenação operacional e até com a aplicação dos próprios conceitos estabelecidos do anterior.

A solução encontrada foi naturalmente uma solução de compromisso, tendo em conta a catadupa de dificuldades entretanto levantadas a vários níveis, reflectindo contradições, incompreensões e desconhecimento, e que de certa forma foram inesperadas, à época. Criou-se um sector de Defesa Aérea NATO (e este era o objectivo fundamental, em termos de defesa, de estratégia e de organização), com uma extensão sobre o mar até ao limite do alcance dos radares baseados em terra, o que dá uma defesa em profundidade apreciável, com uma organização especialmente orientada para a missão, e criaram-se as condições para a obtenção da melhor operacionalidade no campo da defesa do espaço aéreo. É preciso não esquecer que um dos exercícios mais importantes de soberania desde tempo de paz para qualquer país é a vigilância do seu território, no caso particular, o seu espaço aéreo, e que o policiamento do ar é uma actividade permanente a contribuir para esse exercício. Em termos estratégicos, uma defesa aérea eficaz, que possa garantir supremacia ou superioridade aéreas, é um dos elementos mais importantes para a dissuasão que cada país é naturalmente forçado a demonstrar, para manutenção da sua defesa contra acções de baixo custo, em permanência.

Do conceito de defesa aérea clássico, no que diz respeito a requisitos operacionais e técnicos, passa-se para o conceito de comando e controlo aéreo, onde se consideram não só as operações de defesa aérea mas todas as operações aéreas, numa perspectiva de integração operacional.

É nesta base que Portugal decide apresentar uma extensão do sistema de controlo aéreo continental para os arquipélagos dos Açores e da Madeira, ainda na década de oitenta, o que para além dos requisitos próprios da

defesa iria contribuir, de forma significativa, para a segurança do tráfego aéreo nessas regiões.

A apresentação da proposta para reformulação da defesa aérea na região de Portugal, fez com que a representação nacional nas comissões de defesa aérea da NATO se intensificasse. Em 1979 foi aprovado pelos Ministros da Defesa um novo programa de defesa aérea NATO para um período de quinze anos e foi decidido criar uma nova estrutura, encabeçada pela Comissão de Defesa Aérea (Air Defence Committee), para aconselhar o Conselho e a Comissão de Planeamento de Defesa em todos os aspectos desse programa. A Comissão de Defesa Aérea tinha três painéis subordinados, um para a gestão do espaço aéreo e os sistemas de controlo (Panel on Airspace Management and Control System – PAMCS), outro para as armas de defesa aérea (Panel on Air Defence Weapons – PADW) e outro, mais recente, relativo ao desenvolvimento de conceitos (Panel on Air Defence Philosophy – PADP). Portugal esteve representado neste organismo com carácter estável, e designou um representante de defesa aérea permanente (Air Defence Representative) que era o ponto focal dentro da NATO para o estabelecimento das relações pertinentes entre organismos (NATO e nacionais) que tratassem de qualquer aspecto da defesa aérea. O objecto de estudo mais recente, dentro desta estrutura, é o da obtenção da capacidade antimíssil balístico táctico, em resposta às ameaças que então se consideravam e que ainda hoje se poderão considerar num outro circunstancialismo estratégico.

## **A FORMA MAIS RECENTE DE PARTICIPAÇÃO NA ALIANÇA**

A partir de 1976 passa a ser possível um outro tipo de relacionamento com a estrutura da NATO, mais aberto e também mais participativo, por razões de maior disponibilidade e de manifestação de vontade em procurar acompanhar todos os desenvolvimentos da Aliança, em particular das decisões conjuntas a todos os níveis. Da parte da Aliança valoriza-se neste período o reforço rápido para a contenção avançada, e assume-se a possibilidade de um crescendo da ameaça, num sentido de envolvimento pelo sul e de perturbação das operações marítimas na área IBERLANT. Portugal chamara a atenção para o envolvimento soviético em África e para um eventual desequilíbrio de forças que poderia não dar por garantido o domínio do espaço no sul do Mediterrâneo. A utilização de

bases em pontos desse espaço poderiam desequilibrar o até então domínio estratégico, e perturbar seriamente todas as operações do reforço rápido. A NATO reconhece-o, o que reforçou a posição estratégica de Portugal, neste cenário. Deixa de ser um santuário ou uma pura zona de retaguarda, para ser considerado como área vulnerável e crítica. O facto de Portugal se ter declarado como parte da defesa aérea integrada da NATO, como já foi referido, é também um sinal desta evolução.

É neste sentido que as infraestruturas aeronáuticas nacionais desempenham um papel fundamental, desde os Açores, que nunca deixaram de o ter desde o final da Segunda Guerra, passando pelo Porto Santo, como base de apoio para a protecção do tráfego marítimo e para as operações relacionadas com o controlo do estreito de Gibraltar, até às infraestruturas em território continental, como Lisboa e Montijo. Esta última, assim como Ovar, constituíam bases para apoio de operações de patrulhamento aéreo marítimo e luta anti-submarina. A base aérea de Tancos foi avaliada, em termos de ponto de apoio para o reforço rápido; foram algumas condicionantes de expansão que levaram ao abandono do projecto, ao fim de um certo tempo. O aeroporto de Lisboa para o desempenho da função de apoio do reforço rápido tinha fortes limitações; apesar disso, continuou a ser considerado em termos de planeamento, como infraestrutura a utilizar. A base aérea de Monte Real foi sujeita a uma grande expansão, financiada por fundos comuns das infraestruturas NATO, para poder suportar os meios aéreos nacionais designados para atribuição à NATO. Todo o sistema de armazenagem e alimentação de combustível, capacidades do apoio de tráfego aéreo, assim como comunicações, foram contemplados nesses grandes planos de infraestruturas NATO implantadas em Portugal.

Relativamente à atribuição de meios para a NATO, processou-se uma alteração qualitativa de muito significado. Praticamente todos os meios aéreos, à excepção dos destinados à instrução, foram designados para atribuição, ou mesmo atribuídos. Com a recepção das duas Esquadras de A-7P, no princípio da década de oitenta, atribuiu-se uma para ser aplicada num contexto marítimo, e portanto sob o comando do SACLANT, e outra para ser aplicada num contexto terrestre, designada como reserva estratégica do SACEUR, para ser aplicada em qualquer ponto do continente europeu.

Para além do contributo em infraestruturas como apoio ao reforço rápido, Portugal designou também forças para participarem nessa

estratégia. No caso da Força Aérea, a Esquadra Fiat G-91, reforçada com aviões modelo R3 (os operados até então, na Guiné, em Moçambique e pontualmente em Angola eram modelo R4, com menos capacidades que o R3) cedidos pela República Federal Alemã e a Esquadra C-130 foram designadas para atribuição à NATO com a missão de reforço do flanco sul da Aliança, designadamente, para operarem no Norte de Itália. Antes desta definição mais precisa de participação no reforço do flanco sul, Portugal mostrou disponibilidade para participar na defesa da Aliança, no seu conjunto, na medida das suas possibilidades. É neste contexto que a Força Aérea participa em exercícios NATO no centro da Europa com esquadilhas de aviões Fiat G-91, em conjunto com unidades aéreas alemãs equipadas com o mesmo tipo de material.

Houve duas áreas que a Força Aérea sempre acompanhou desde a década 60: foi a segurança de voo e a instrução de pilotagem, embora esta última tenha tido grandes desenvolvimentos já bem dentro da década de 70. Quanto à primeira, procurou-se acompanhar os problemas suscitados com a operação de outras forças aéreas aliadas, e a forma como iam sendo resolvidos, com vista ao estudo e à introdução de medidas tendentes a uma operação mais segura; o seguimento dos acordos de uniformização mereciam então uma atenção especial, relativamente a outras áreas. Quanto à instrução de pilotagem, em que a Força Aérea sempre foi autónoma, há a referir a participação no EURO/NATO Training Group criado com a finalidade de estabelecer programas, facilidades e infraestruturas para utilização conjunta pelas forças NATO; este grupo foi criado em 1971, tendo iniciado um programa para treino de pilotagem de aviões de reacção (Joint Jet Pilot Training Programme), e em 1980 foi assinado um Protocolo entre doze Nações NATO para lhe dar seguimento. No âmbito deste programa, Portugal foi solicitado a disponibilizar infraestruturas e espaço aéreo, no sentido de aqui se edificar um Centro de Instrução de Pilotagem NATO; foram efectuadas várias visitas e feitos vários estudos, que nunca chegaram ao ponto de implementação, por razões de investimento e de impacto no tráfego aéreo nacional. A solução "interim" acabou por traduzir-se na oferta americana para realizar a instrução nos Estados Unidos. A Força Aérea participa neste projecto com instrutores de voo destacados numa base americana, integrando o corpo de instrutores NATO.

## OS PROGRAMAS NATO DE ARMAMENTO

Logo a seguir à sua constituição formal, à definição da sua estratégia e ao estabelecimento da sua organização, a NATO assentou como objectivo prioritário interno a questão do reequipamento militar, naturalmente com incidência na sua componente europeia. O reequipamento inicia-se pela definição dos requisitos militares, e sobre esta matéria não foi difícil obter consensos nos anos iniciais da NATO. Mas a característica da Aliança, como organização não supranacional, tornou difícil eliminar a competição entre as indústrias nacionais e com ela, a inviabilidade de projectos dirigidos segundo uma sequência metodológica típica duma organização hierárquica, com uma linha de autoridade bem definida. Esta foi sem dúvida uma área onde mais se fez sentir a componente nacional, e que mais contribuiu para o carácter que a Aliança tem tido ao longo da sua vida, e que se traduz no árduo trabalho de obtenção de consensos, privilegiando as posições e os interesses nacionais de cada um dos seus membros. Para além da conciliação dos interesses de cada um dos países europeus, haverá que entrar na análise com o estado em que ficaram as indústrias destes países a seguir à guerra e o enorme fosso que as separava daquelas do continente americano, em particular as dos Estados Unidos. Da parte destes houve um grande auxílio na fase da recuperação, mas o desequilíbrio a seu favor foi sempre uma constante, cada vez com uma maior acentuação, até à actualidade.

Apesar desta situação real, parece ter-se criado a imagem em alguns sectores da opinião pública que existia uma grande pujança no desenvolvimento de projectos industriais da NATO, mas, de facto, o investimento conjunto apenas cobriu as áreas das comunicações, ou do comando e controlo, das infraestruturas e da defesa aérea integrada, investimento que era sempre contabilizado em função dos contributos de cada país e da sua importância geoestratégica.

O que a NATO se esforçou por fazer foi incentivar a cooperação industrial entre os países aliados, criando uma estrutura complexa para esse efeito, tendo no topo a Conferência dos Directores Nacionais de Armamento, e na sua "dependência funcional" seis grupos, sendo três correspondentes aos grupos de armamento de cada um dos Ramos das Forças Armadas, um relativo à investigação científica, outro que tratava de assuntos de defesa aérea integrada e outro que se ocupava das comunicações e electrónica. Estes grupos pretendem fazer a liga-

ção entre o requisito operacional, ou as necessidades de missão, o requisito técnico e o logístico, proporcionando as condições iniciais para a participação das indústrias nacionais em projectos comuns, com o apoio consultivo de um outro grupo (NATO Industrial Advisory Group) que é suposto fornecer a informação do estado do desenvolvimento industrial e das capacidades de facto existentes nesta área, nos países da Aliança. Em termos gerais, o funcionamento desta estrutura era participada livremente por todos os aliados, até um determinado ponto; quando se passava para o estágio da viabilidade dos projectos, só participavam os países que se mostrassem disponíveis para aderir aos projectos, que era quando se dava o envolvimento das indústrias que iria dar lugar à constituição de consórcios internacionais. E esses projectos eram assim designados como projectos NATO. Foi o caso do avião Fiat G-91 (célula italiana com motor inglês, mais tarde produzido também, sob licença, pela República Federal Alemã), do avião de patrulhamento marítimo Breguet Atlantic construído a partir de um avião francês, onde estiveram envolvidos, para além da França, a Bélgica, a República Federal Alemã, a Holanda, os Estados Unidos (que entretanto produziam o P-3 que viria a equipar a Holanda) e a Itália; de referir que todo o equipamento electrónico foi fornecido pelos Estados Unidos e construído (alguns componentes deles) na Europa, sob licença. Ficam ainda os casos dos programas do míssil superfície-ar Hawk, produzido pelos Estados Unidos e modificado posteriormente por várias vezes, também pela indústria americana, com participação europeia, e do míssil americano ar-ar Sidewinder, onde Portugal também participou, com a construção de parte de um equipamento terrestre de apoio para a calibração de um dos testes do míssil, realizado na Standard Eléctrica. Houve ainda outros projectos, igualmente originários dos Estados Unidos, como por exemplo, a produção sob licença do avião F-104G Starfighter, que tanta polémica suscitou pelo o elevado número de acidentes na RFA, do míssil americano Bull-pup, ou da arma anti-tanque M-72, ou do míssil americano Seasparrow. Há ainda a mencionar, nesta lista não exaustiva, os casos com total ou quase exclusiva participação europeia do avião tornado e, provavelmente, do futuro caça europeu, em projecto desde 1987.

No caso da investigação tecnológica, construíram-se alguns centros e facilidades de participação conjunta, no âmbito acústico (caso da carreira dos

Açores, do centro de investigação em Itália, etc), no âmbito do comando e controlo e defesa aérea (caso do então SHAPE Technical Centre) e noutros âmbitos, onde participaram elementos portugueses, embora a níveis reduzidos.

A construção de projectos industriais de sistemas de armas envolve, naturalmente, disponibilidade de recursos, vontade de realização, investigação científica e tecnológica e padronização, esta não só associada à produção como à exploração e sustentação. Portugal sempre tem tido carências em todas estas áreas, donde resulta uma maior dificuldade de participação conjunta, onde o interesse nacional tem um peso significativo, mesmo no estatuto piedoso de país em vias de desenvolvimento. Apesar destas dificuldades desde os finais da década de 70 que se tem vindo a efectuar um esforço de participação nacional, muito orientado para a procura de acompanhamento destes assuntos, onde não é fácil entender a linguagem usada, e não se podendo contudo dizer que os resultados tenham sido muito positivos.

O projecto de maior envergadura da Aliança foi sem dúvida o projecto de aquisição conjunta de um sistema de aviso aéreo antecipado, destinado a alargar o campo de visão do sistema de radares baseado em terra e a completar as lacunas de vigilância impostas pelas limitações do horizonte terrestre, e que reduziriam a capacidade de observação das incursões aéreas a muito baixa altitude. Este projecto consistiu na aquisição de 18 aviões E-3A americanos, equipados com radares de aquisição vertical e panorâmica e meios de transmissão e recepção de dados, e na modificação das estações terrestres de comando e controlo aéreo para permitir a integração. Para além destes meios, o Reino Unido comprometeu-se a fornecer onze aviões Nimrod, compromisso que foi posteriormente transformado na aquisição do mesmo tipo de avião, americano.

A Força Aérea Portuguesa tem participado de forma regular na operação deste sistema, com o destacamento de tripulações e pessoal técnico o que, em termos nacionais, se nos afigura como um contributo muito positivo. Parece que a mesma relevância não se poderá referir no que concerne à contrapartida industrial correspondente à participação no projecto, sendo certo que existem hoje as capacidades nacionais para poder realizar de forma altamente profissional aquela contrapartida; a afirmação é feita sob reserva, na medida em que não se dispõe de elementos seguros sobre a matéria e não se conhece a sua publicitação.

## A COORDENAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

Uma das questões que desde sempre têm preocupado a Aliança prende-se com a gestão do espaço aéreo. Já mencionámos o conceito de espaço aéreo NATO onde os Estados abdicam de parte da sua soberania ao serviço de um objectivo de defesa comum. Para além desse problema, existe um outro, de cariz mais técnico, e que diz respeito à coordenação entre o tráfego civil e o tráfego militar, desde tempo de paz, problema que uma vez resolvido, contribui também para a solução do problema de nível superior, directamente associado à defesa comum (a não penalização no tráfego, permitindo o fluxo do transporte aéreo, a prontidão aérea militar e uma imagem precisa da situação aérea, em termos de detecção e identificação).

Foi com esta preocupação que logo em 1955 o Conselho decidiu estabelecer uma Comissão para a Coordenação no Espaço Aéreo, que recebeu a designação abreviada CEAC, com o fim de promover a segurança e a economia da operação do tráfego aéreo civil e militar.

Há na realidade uma zona de conflito entre tráfego civil e militar, dada a diferença de requisitos; haverá que saber gerir esse conflito, pelo estudo e análise do condicionamento mútuo e pela criação de condições, instrumentos e sistemas que facilitem aquela gestão.

São membros convidados daquela Comissão os delegados das organizações internacionais civis, como por exemplo, a ICAO, a IATA e o EURO-CONTROL.

O que se pretende com esta Comissão é a promoção da compatibilidade das organizações civis e militares, dos sistemas de controlo de tráfego aéreo e dos procedimentos, tão completa quanto possível, sem sacrificar os elementos essenciais que caracterizam os dois tipos de tráfego. Esta compatibilidade é mais garantida através da criação de centros mistos de controlo e de partilha, na medida do possível, dos sensores e ajudas instaladas.

Em tempo de guerra está prevista a activação de uma Agência para a Aviação Civil, assim como no quadro do Planeamento Civil de Emergência está prevista uma Comissão de Planeamento (CAPC).

A Força Aérea tem participado de forma activa com as Autoridades da Aviação Civil nos organismos da NATO que se referiram.

No âmbito nacional, este problema passou a ser equacionado de outra forma ao criar-se uma organização mista, a diferentes níveis, e ao

estabelecer-se doutrina, através de Protocolo de Acordo, e ainda ao constituir-se uma célula militar junto dos centros de controlo de tráfego aéreo civil.

## APONTAMENTO FINAL

Ao longo deste artigo teve-se por finalidade ressaltar os aspectos mais significativos que caracterizaram o relacionamento da Força Aérea Portuguesa com a estrutura militar da NATO, no quadro da inserção de Portugal na Aliança como seu membro fundador.

Numa primeira fase, poderíamos dizer que houve uma distanciação natural decorrente da geografia, da estratégia e das diferenças entre os problemas que havia que resolver no Norte e no Centro e os que se confrontavam no Sul ou na periferia da Europa. É nesta fase que se começa a consolidar a relação transatlântica, em termos de defesa, onde a importância estratégica do arquipélago dos Açores desempenha um papel fundamental. Na Força Aérea traduz-se na recepção de meios aéreos ao nível tecnológico dos europeus da época, no fornecimento de apoio logístico e de formação de pessoal, não só aquele estritamente associado aos sistemas de armas fornecidos, como a formação de natureza mais profunda, no campo técnico, operacional e doutrinário.

Numa segunda fase, consideramos ainda uma integração algo tímida imposta pelas solicitações ultramarinas, para onde se orientou todo o esforço das Forças Armadas, no caso da Força Aérea. A ligação ao aliado americano atenuou-se, de forma significativa, neste período.

No regresso de África há, nitidamente, uma vontade de participação activa a todos os níveis. Primeiro ao nível institucional, a seguir ao nível doutrinal e por último ao nível tecnológico, onde tinha ocorrido um grande fosso, por força de circunstâncias de variadas naturezas. Nalgumas situações ultrapassaram-se as próprias expectativas da NATO relativamente a Portugal.

Os grandes sucessos da NATO foram a compreensão da importância da dissuasão e das formas da sua gestão, a obtenção da solidariedade nos momentos críticos, o respeito pelas soberanias dos estados e a conciliação de requisitos do âmbito da Aliança com as necessidades e capacidades particulares de cada um dos seus Membros.