



Vista aérea do Comando Aéreo, em Monsanto. Foto CA



COMANDO AÉREO

Texto Major-General PILAV Manuel Teixeira Rolo Fotos CAVFA

A criação em Portugal da Força Aérea, como Ramo independente das Forças Armadas, pela fusão da Aeronáutica Militar do Exército com a Aviação Naval da Marinha foi essencialmente uma imposição da entrada de Portugal na Organização do Atlântico Norte, em especial, pela influência norte-americana no âmbito da assistência militar bilateral. Esta criação viria a verificar-se, irrefutavelmente, com a promulgação da Lei nº 2055, de 27 de maio de 1952, diploma que constitui sem dúvida a “Magna Carta” da Força Aérea. Um dos dois fins essenciais atribuídos à nova Aeronáutica foi “a defesa do espaço aéreo da metrópole e dos territórios de além-mar”.

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DO COMANDO AÉREO

A polémica doutrinária publicada nos jornais da época cessaria com a publicação do Decreto-Lei nº 38805, de 28 de junho de 1952, o qual deu execução imediata à lei. Este diploma determinava que, a partir de 1 de julho, a Aeronáutica passaria a estar diretamente sob a jurisdição do Subsecretário de Estado da Aeronáutica, que teria sob a sua direta dependência os meios anteriormente pertencentes aos Ministérios do Exército e da Marinha. Com a unificação, as “unidades de caça [e as] de deteção e controle” eram classificadas como forças aéreas para operações independentes, diretamente subordinadas ao Comando-Geral das Forças Aéreas e na dependência do “Comando das Forças Aéreas Operacionais”, este instalado no nº 5, 1º andar, da Avenida António Augusto de Aguiar, em Lisboa. O seu comandante, com a patente de brigadeiro, diretamente subordinado ao CEMFA, seria, em acumulação, Comandante da Defesa Aérea Continental, tendo para tal na sua dependência o Comando Central do Sistema de Alerta.

Foi neste contexto que o Decreto nº 39071,

de 28 de dezembro de 1952, definiu a estrutura e os efetivos em tempo de paz, num processo legislativo que ficou completo com a publicação da ativação, a partir de 1 de março de 1953 (Portaria nº 14281, de 2 de março) dos novos “órgãos, comandos, bases, unidades e serviços das forças da Aeronáutica Militar”.

Justificando o acelerado desenvolvimento da Aeronáutica Militar e a experiência adquirida nos quatro primeiros anos de vida, como Ramo independente, e tal como previsto desde a sua criação, foi iniciada em 1956 a reestruturação orgânica através da publicação do Decreto-Lei nº 40949, de 26 de Dezembro. Aí não se refere mais o “Comando das Forças Aéreas Operacionais”, sendo consagrada a designação “Força Aérea”, que evoluiu para a divisão do território nacional por Regiões e Zonas Aéreas¹, com comando próprio. Assim, surgiu a 1ª Região Aérea que abrangia o Continente Português, os arquipélagos dos Açores, da Madeira e de Cabo Verde e mantinha a sua sede em Lisboa, sucedendo ao anterior Comando. Em 8 de Fevereiro de 1957, o Sub-Secretário de Estado da Aeronáutica, pelo seu Despacho nº 10/57, determinava a entrada em funcionamento



Foto CA



Foto CA

do Comando da 1ª Região Aérea (1ª RA) a partir de 1 de abril desse ano e a nomeação do seu primeiro Comandante e, oito meses depois, as instalações do Comando seriam transferidas para a Avenida António Augusto de Aguiar, nº 23, 3º andar. O diploma anterior foi complementado pelo Decreto-Lei nº 40950, de 28 de dezembro de 1956, que harmonizou a dependência e finalidade das Unidades da Força Aérea.

Em conformidade, o Sistema de Alerta, estrutura de defesa aérea criada com o apoio norte-americano, foi colocado na dependência das respetivas áreas geográficas, passando a existir o Sistema de Detecção, Alerta e Conduta da Interceção de Portugal Continental, integrado na 1ª RA, e o Sistema de Detecção, Alerta e Conduta da Interceção dos Açores, integrado na Zona Aérea dos Açores. Por outro lado, das instalações provisórias, o Comando Central do Sistema de Alerta foi transferido, em abril de 1956, para as instalações definitivas no cume do Parque Florestal do Monsanto, em Lisboa, cuja construção tinha

sido iniciada no primeiro semestre de 1954. Com a reorganização de 1956, a nova Unidade terrestre designada GDACI nº 1 (Grupo de Detecção, Alerta e Conduta de Interceção) e o seu Centro de Controlo de Setor passaram a apoiar o Comandante da 1ª Região Aérea, cumulativamente Comandante da Defesa Aérea, nas suas atribuições e responsabilidades pela defesa aérea.

As ações de comando, controlo ou coordenação passaram a ser executadas através de um Centro de Operações de Defesa Aérea (CODA), que ficou dotado de instalações próprias em Monsanto, no ano de 1960. A área militar de Monsanto, que serviu igualmente de apoio ao trânsito de pessoal deslocado para os teatros de operações africanos ao longo da década de 1960, foi a escolha lógica para a construção de um novo edifício para o Comando da 1ª RA, inaugurado a 1 de abril de 1970, data do seu "Dia de Unidade", a par de novas instalações de apoio e foi implantado de forma a ter ligação às instalações técnicas através de galerias subterrâneas.

Atendendo a razões de natureza operacional e de ordem conjuntural (instalação em Lisboa de uma Unidade paraquedista), a Força Aérea decidiu a reestruturação do GDACI, através da sua extinção, durante o ano de 1975, ficando o Comando da 1ª Região Aérea apenas com o seu edifício e com as instalações operacionais, passando a Messe de Oficiais de Monsanto à dependência direta da Direção de Serviços de Intendência e Contabilidade.

Dois anos depois, no âmbito da profunda reestruturação empreendida pela Força Aérea, em 1977, no sentido da estabilização nos planos institucional, operacional e tecnológico, após a retração dos teatros de operações africanos, foi criado pelo Decreto-Lei nº 317/78 (publicado no DR nº 52, 1ª Série, de 2 de novembro de 1978) o Comando Aéreo Nacional, tendo o CEMFA como seu Comandante. Na sua dependência passou a existir o Comando Operacional

da Força Aérea (COFA), em substituição do antigo Comando da 1ª Região Aérea, mas mantendo o dia 1 de abril como o seu Dia de Unidade. Foi-lhe então atribuída como Missão, planear, dirigir e controlar a prontidão dos sistemas de armas, a atividade aérea e a defesa aérea do espaço aéreo nacional, competindo-lhe igualmente planear, dirigir e controlar a segurança militar das Unidades e Órgãos da Força Aérea. Neste enquadramento, o CODA passou a assumir as funções de coordenação das operações de defesa aérea, o que já vinha a executar desde o dia 2 de janeiro de 1976, ainda integrado no Comando da 1ª RA.

Encarado como um problema, no contexto da defesa aérea, o tratamento manual do crescente tráfego aéreo comercial no espaço aéreo português, não era compatível com a eficiência e segurança inerentes à vigilância, identificação, análise de ameaças e controlo das missões de defesa aérea. Neste contexto, com tantas limitações, a Força Aérea procedeu à substituição completa do Sistema existente, por um de tecnologia atualizada, de forma a atingir os requisitos operacionais ditados pela moderna geração de missões de combate, novas aeronaves e novos armamentos, num conjunto de ameaças reconhecido contra a NATO, para além da crescente densidade do tráfego aéreo. Foram assim desenvolvidos, logo em 1978, os estudos iniciais e efetuados contactos com as entidades que na Europa poderiam fornecer assistência às pretensões portuguesas e a 16 de outubro de 1978 foi publicada a Diretiva do CEMFA que formalizou a criação do Projeto SICCAP (Sistema Integrado de Comando e Controlo Aéreo de Portugal), a sua organização, definiu a sua orientação e nomeou o seu chefe, num Projeto que teve profundo e duradouro impacto na atividade da Força Aérea e do COFA, em particular, a partir da década de 1990.

O SICCAP permitiu, sobretudo, implementar de raiz e, pela primeira vez, no espaço europeu, o conceito e arquitetura ACCS (*Air Command and Control System*), que consiste na utilização de centros de operações com capacidade para desenvolver funções de planeamento, seguimento e controlo tático dos meios defensivos, ofensivos e de apoio, respondendo às necessidades do Comandante Aéreo, quer em tempo de paz, quer em tempos de tensão ou guerra. A ativação da vertente de comando e controlo em 1999 permitiu, inclusivé, a fácil ativação do *Combined Air Operations Centre* (CAOC) 10, centro de operações aéreas da estrutura militar da NATO, aproveitando sistemas e instalações já existentes, capacidade que foi reforçada com a ativação da vertente de defesa aérea, a 26 de fevereiro de 2002.

Entretanto, da necessidade de ajustamento da estrutura da Força Aérea, o COFA é reconfigurado em Comando de Componente Aéreo, com a designação de Comando Aéreo, a 15 de setembro de 2009, pelo Decreto-Lei nº 232/2009.

ATIVIDADE OPERACIONAL DO COMANDO AÉREO

Em termos de enquadramento e estrutura de Comando e Controlo (C2), o CRC Monsanto passou a apresentar uma

dupla dependência NATO e Nacional, sendo parte integrante da estrutura do Serviço de Policiamento Aéreo (SPA), no âmbito da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN).

Em abril de 2013, com a publicação da Lei nº 28/2013, onde são definidas as competências, a estrutura e o funcionamento da Autoridade Aeronáutica Nacional, e após a desativação do *Combined Air Operations Centre* (CAOC) 10, em 30 de junho do mesmo ano, no âmbito de nova reestruturação dos Comandos Militares da NATO, o Comando Aéreo procedeu a uma reestruturação ao nível do seu Centro de Operações Aéreas (COA) e do sistema de Comando e Controlo (C2).

No âmbito do Serviço de Policiamento Aéreo da Autoridade Aeronáutica Nacional foram criados e implementados todos os mecanismos de C2, de forma a exercer cabalmente as competências nacionais atribuídas e, com o encerramento do CAOC10, estabelecer novas formas de articulação e coordenação com os comandos da NATO responsáveis pela parcela da *Area of Responsibility* (AOR) da Aliança, que abrange o território nacional.

A par da transformação realizada no âmbito da Defesa



Aérea, e dando continuidade à recente integração das novas capacidades no âmbito do reconhecimento e vigilância, com a modernização e/ou aquisição dos sistemas de armas da Força Aérea (F-16M, P-3C CUP+, C-295M e EH-101) foi criado o Centro de Reconhecimento Vigilância e Informações (CeRVI) integrado no COA do Comando Aéreo, com a missão de planear e acompanhar todas as missões de *Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance* (ISR) realizadas, assim como analisar, processar e difundir os resultados obtidos, por várias entidades militares e civis. Com um quadro orgânico profissional e competente, assente numa estrutura dinâmica adaptada aos desafios presentes e preparado para encarar o futuro com realismo e confiança, o Comando Aéreo traduz a sua ação numa vastíssima atividade operacional, desenvolvida no âmbito do treino, aprontamento e operacionalidade das suas Forças e Unidades.

No último ano, fruto de um intenso calendário operacional, em resultado de múltiplas solicitações, nas várias áreas

P-3C CUP+ equipado com o sistema EO/IR em missão de ISR

TABELA DE OPERAÇÕES/EXERCÍCIOS

OPERAÇÃO	DESCRIÇÃO	MEIOS FORÇA AÉREA	DATA
UN MINUSMA	Operação UN no Mali	C-295M	jan-mar 2015
NATO ACTIVE ENDEAVOUR	Combate ao terrorismo	P-3C CUP+	2014 e 2015 15 missões
SHARAN EXPRESS	Exercício/Operação no âmbito do AFRICOM – Cooperação Militar com Cabo Verde	P-3C CUP+	mar 2014
OBANGAME EXPRESS	Exercício/Operação no âmbito do AFRICOM – Cooperação Militar com S. Tomé e Príncipe e Angola	P-3C CUP+	abr 2014 mar 2015
UE – FRONTEX	Segurança das fronteiras da UE	C-295M	jan, mai-jul 2014
NATO BAP14	Policiamento Aéreo – Báltico	F-16M	set-dez 2014
UN MINUSMA	Operação UN no Mali	C-130H	set-nov 2014 mar-mai 2015
NATO IAM	ISR – Báltico	P-3C CUP+	nov 2014
EXERCÍCIO	DESCRIÇÃO	MEIOS FORÇA AÉREA	DATA
TLP 2014	Curso de Emprego Tático – Pilotos de Combate	F-16M	jan-fev 2014
REAL THAW 6 2014	Exercício Tático da Força Aérea	C-130H + C-295M + EH-101 + F-16M + AJet + ALIII + TACP	fev 2014
JCET 14	Exercício Bilateral de Forças Especiais Marinha US-PRT	P-3C CUP+ + TACP	fev 2014
REAL THAW 7 2015	Exercício Tático da Força Aérea	C-130H + C-295M + EH-101 + F-16M + AJet + ALIII + TACP	mar 2015
INSTREX 14	Exercício da Marinha	P-3C CUP+	mar 2014
FRISIAN FLAG 2014	Exercício de Certificação NRF	F-16M	abr 2014
CANÁRIO 14	Treino Operacional Conjunto	EH-101	abr 2014
GAIVOTA 14	Treino Operacional Conjunto	EH-101	abr 2014
AÇOR 14	Treino Operacional Conjunto nos Açores com colaboração do SRPCBA	C-295M	mai 2014
EFICÁCIA 14	Exercício do Exército	F-16M + TACP	mai 2014
FWIT 2014	Curso Avançado para Pilotos de Combate – F-16	F-16M	mai-set 2014
MORSA 14	Exercício Busca e Salvamento	C-295M + EH-101	jun 2014
HOT BLADE 2014	Exercício Tático de Helicópteros – Agência Europeia de Defesa	C-130H + C-295M + EH-101 + F-16M + ALIII + TACP	jul 2014
OT&E F-16 MLU	Exercício de Teste e Avaliação Software Operacional do F-16	F-16M	set 2014
MORSA 14-02	Exercício Busca e Salvamento	C-295M + EH-101 + P-3C CUP+	out 2014
NOBLE MARINER 14	Exercício Certificação NATO	P-3C CUP+	out 2014
CIRCAETE 14	Iniciativa 5 + 5	F-16M + C-295M	out 2014
LUSITANO 14	Exercício Conjunto Nacional	C-295M + F-16M + EH-101 + TACP	nov 2014
SEA BORDER 14	Iniciativa 5 + 5	EH-101	dez 2014



de missão da Força Aérea, o Comando Aéreo planeou, coordenou, executou e apoiou operações simultâneas, em diferentes Teatros de Operação (TO), em diferentes continentes. O resumo desta atividade operacional e de treino em exercícios, apresentado na tabela seguinte, reflete de forma objetiva a capacidade de resposta, credível e prestigiante, da Força Aérea, às solicitações nacionais e internacionais, concretizada num contexto de fortes limitações orçamentais.

Para além das operações e dos exercícios apresentados, a atividade operacional do Comando Aéreo abrange, ainda, um conjunto muito significativo de missões muito diversas, mas de elevada responsabilidade e exigência, no apoio à população e salvaguarda da vida humana, envolvendo diversos meios e unidades em todo o território nacional e no Espaço Estratégico de Interesse Nacional. A Tabela de Operações/Exercícios traduz, de forma inequívoca, o Valor da Missão subjacente à atividade desenvolvida no último ano e até ao presente.

ATIVIDADES COMPLEMENTARES DE NATUREZA OPERACIONAL E DE APOIO À OPERAÇÃO

Diversificada e intensa, a Missão do Comando Aéreo não se esgota na atividade aérea. Deste modo, a formação e aprontamento de meios e capacidades operacionais complementares são uma constante. Um bom exemplo desta realidade é o TACP, *Tactical Air Control Party*, com



um exigente programa de treino e qualificação para atribuição à NATO, a partir de 2016 e para a *Air Rapid Response Force* da União Europeia a partir de 2017, sendo que, em simultâneo, o Comando Aéreo assegura a contribuição nacional, no âmbito das Forças Nacionais Destacadas, na Missão EUTM MALI, com uma Equipa TACP/FAC entre novembro de 2014 e abril de 2015.

Por outro lado, a operação dos meios aéreos é igualmente apoiada, de forma contínua, com o adequado e exigente suporte logístico e sempre que necessário, e não menos frequente, com pareceres sustentados da área INTEL, é assegurado, cumulativamente, o apoio na área de segurança e da proteção da força. Neste domínio, o CA, através da supervisão e coordenação do Gabinete Coordenador de Segurança Militar e, no campo tático, através do Núcleo de Proteção da Força, viu-se empenhado em 2014 e já em 2015, em diversas missões, exercícios, treinos e cursos, nas diferentes vertentes da Segurança Militar, com recursos humanos, cinotécnicos e materiais, participando ainda em várias avaliações táticas, inspeções e visitas de acompanhamento neste mesmo âmbito.

Igualmente importante é o apoio técnico na condução dos trabalhos do programa *Air Command and Control System* (ACCS), salvaguardando, em simultâneo, a sustentação e prontidão dos sistemas SICCAP, sendo de relevar a iniciação, em breve, dos trabalhos necessários para capacitar o Centro de Comando e Controlo Alternativo, em Beja, com novas ferramentas, através da instalação do sistema MASE (*Multi-Aegis Site Emulator*).

Complementarmente, o Centro de Informação Meteorológica da Força Aérea (CIMFA), garante o apoio H24 da informação meteorológica necessária ao planeamento, preparação e execução das operações aéreas militares quer em território nacional quer no estrangeiro. Assim, em 2014, o CIMFA emitiu 51.041 observações meteorológicas de superfície, 8.785 previsões de aeródromo e elaborou mais de 1.500 *briefings*. Para além das missões diárias das esquadras de voo foram apoiados cinco Exercícios, sete Missões e cinco Destacamentos em território nacional e estrangeiro. O CIMFA contribuiu, ainda, para a formação de técnicos civis afegãos, no Aeroporto Internacional de Kabul, integrando o KAIA *Transition Plan* da missão NATO/ISAF.

Em cima, à esq., o C-130H no exercício Real Thaw. Em cima, EH-101 durante o exercício Hot Blade 2014. À esq., o C-295M na Operação MINUSMA

TABELA RESUMO – O VALOR DA MISSÃO

ANO	EVACUAÇÕES SANITÁRIAS	EVACUAÇÕES A NAVIOS	BUSCA E SALVAMENTO	TRANSPORTE DE ÓRGÃOS
2014	194 Missões Açores 163 Missões Madeira 22 Outras	43 Missões	62 Missões	26 Missões
	224 Doentes Açores 199 Doentes Madeira 24 Outras	46 Doentes	20 Salvamentos	
	313:50 Açores 86:05 Madeira 84:20 Outras	187:25 HV	230:25 HV	55:40 HV
ANO	EVACUAÇÕES SANITÁRIAS	EVACUAÇÕES A NAVIOS	BUSCA E SALVAMENTO	TRANSPORTE DE ÓRGÃOS
2015	33 Missões Açores 50 Missões Madeira 7 Outras	3 Missões	17 Missões	3 Missões
	36 Doentes Açores 68 Doentes Madeira 7 Outras	4 Doentes	2 Salvamentos	
	79:30 Açores 30:30 Madeira 30:50 Outras	9:35 HV	77:20 HV	3:20 HV



Fonte: CA

Adicionalmente, e no que concerne à gestão do tráfego aéreo na Força Aérea, esta é garantida pelo Centro de Gestão de Tráfego Aéreo (CGTA) que, enquanto autoridade técnica, assegura o desempenho dos Serviços de Tráfego Aéreo (STA), em concordância com as regras internacionais e nacionais definidas, focado na especificidade inerente à operação militar, e ainda em estreita coordenação e colaboração com as entidades civis. São suas responsabilidades, entre outras, a coordenação do espaço aéreo, a elaboração do AIP Militar, ADP, o desenho de procedimentos aeronáuticos para os aeródromos militares, a inspeção dos STA e a investigação de incidentes de tráfego aéreo por delegação da IGFA.

O FUTURO PRÓXIMO: CONTINUAR A VENCER DESAFIOS

Cientes do complexo e significativo trabalho realizado, os homens e mulheres que integram o Comando Aéreo olham o futuro e os desafios que os esperam, numa perspetiva de continuidade e consolidação dos resultados alcançados, visando, sempre, o cabal cumprimento dos objetivos definidos e da missão a cumprir.


Deste modo, em complementaridade aos projetos em curso, são encarados como principais desafios:

- contribuir de forma sustentada para uma implementação bem sucedida do *Air Command and Control System* da NATO com a instalação do novo ARS Monsanto (*Air Control Centre, Rap Production Centres and Sensor Fusion Post*);
- dotar o Centro de Operações Aéreas das condições adequadas para continuar a garantir o cumprimento de todas as missões atribuídas;
- garantir o aprontamento e certificação da força de F-16M atribuída à NATO *Response Force* que estará em alerta de 10 dias para possível emprego durante o ano 2016;
- aprofundar o desenvolvimento do sistema de comando, controlo e execução de missões de recolha de informações (ISR), de modo a melhor salvaguardar os superiores interesses nacionais;
- dar expressão às atividades de soberania do espaço aéreo nacional, onde se integra o Policiamento Aéreo no âmbito da legislação recentemente aprovada que regula o funcionamento da Autoridade Aeronáutica Nacional, em coordenação com outras entidades do estado, nomeadamente, forças e serviços de segurança;
- e, fundamentalmente, salvaguardar o futuro, assegurando o treino, manutenção e aquisição de qualificações dos tripulantes em condições de segurança e com os padrões de qualidade exigidos.

CUMPRIR PARA BEM SERVIR

Consciente de que grande parte do produto operacional da Força Aérea é, em última instância, expresso pelos resultados do esforço do Comando Aéreo, este Comando está sobretudo ciente das suas limitações e empenhado em contribuir para mitigar as dificuldades, pelo que, em conjunto com as suas unidades, tem vindo a realizar um enorme esforço de adequação e racionalização dos recursos disponíveis, às estritas necessidades para o cumprimento da missão.

Só deste modo foi possível voar em 2014, as 17.752 horas atribuídas a este Comando, criteriosamente geridas, onde teve elevada prioridade a qualidade do treino e a redobrada atenção às missões essenciais e de soberania, garantindo sempre os desejados níveis de segurança em todas as áreas de atuação.

No esforço que diariamente se exige, cumpre igualmente garantir que tudo é feito para que os militares e civis que servem a Força Aérea e o País, no Comando Aéreo, possam ter os recursos adequados e possam estar equipados e treinados para realizarem o que a Nação lhes pedir, ficando a certeza e a convicção de que são reconhecidos, o saber, o profissionalismo, a dedicação e, sobretudo, a entrega de quantos servem, neste Comando, sempre fiéis ao seu lema: Firmeza e Ardor. 

¹ As Regiões Aéreas correspondiam a uma divisão geográfica do território nacional para efeitos de mobilização, supremacia aérea, preparação de operações de cooperação aeroterrestre e aeronaval e transportes aéreos militares. As Regiões Aéreas eram, quando necessário, subdivididas em Zonas Aéreas. Os Comandos das Regiões Aéreas acionavam as Unidades de combate e de apoio aéreo, sendo responsáveis pelo treino operacional e eficiência para a guerra das unidades operacionais delas dependentes e pela execução da defesa aérea das respetivas áreas, acionando, para efeitos de emprego operacional, os comandos de artilharia ou de outros meios similares atribuídos à defesa aérea dessas áreas.