

# A HISTÓRIA, DO PODER AÉREO

Parte III

Texto Tenente-General PILAV Alfredo Pereira da Cruz



Angola, 1972. Alouette III e à direita, um Dakota.  
À esquerda, em segunda plano, um Do. 27 e um Auster

## A GUERRA AÉREA NA ÁFRICA PORTUGUESA

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, e a consequente vitória das forças aliadas sobre a Alemanha nazi e o Império Japonês, novos ventos começaram a soprar na direção da autodeterminação e independência das Províncias Ultramarinas.

A União Soviética, numa clara perspectiva de expansão do ideal socialista para as colónias africanas, a China comunista e os Estados Unidos da América (EUA), país que conseguiu a sua independência na luta contra as potências colonialistas da altura, foram os grandes arautos e apoiantes da luta da libertação das antigas colónias, em África e na Ásia, contra as potências colonizadoras europeias, inclusive Portugal.

Em Portugal, com o fim da II Guerra Mundial e o desenhar da nova ordem mundial, começava a sentir-se algum desconforto, embora ainda de forma muito débil, pela política africana seguida pelo governo do Estado Novo. Alguns oficiais portugueses, através de contactos

com a NATO e com as forças armadas dos EUA, aperceberam-se do novo rumo da História e que a solução para as colónias africanas teria de passar pela mudança política e, possivelmente, pela sua autodeterminação.

Em 1958, a campanha de Humberto Delgado dava algum ânimo às vozes discordantes, porém nada mudou na atitude política relativamente ao Ultramar. A defesa intransigente da soberania ultramarina correspondia à cultura herdada de liberais e republicanos.

Contudo, quando em 1959 o Ministro da Defesa Nacional, General Júlio Botelho Moniz, pediu ao Presidente do Governo, António de Oliveira Salazar, 1,5 milhões de contos para uma nova estrutura de defesa no Ultramar, Salazar irritou-se, prometeu-lhe 500 mil e acabou por lhe dar posteriormente apenas 100 mil.

Botelho Moniz e os oficiais de topo da hierarquia militar sabiam que a luta contra os movimentos independentistas iria ser uma realidade e que o país e as suas Forças Armadas estavam totalmente imprevistos para a contrariar.



Cifka Duarte

Foto SDF/AAH



Vickers Valparaíso III  
no Cruzeiro Aéreo às  
Colónias

A falta de preparação para a defesa das colónias era total. Em 1961, quando em Angola começaram os incidentes com os movimentos independentistas, o Exército dispunha de 8000 soldados na Província, dos quais apenas 2000 eram europeus, armados com espingardas de repetição. A Força Aérea tinha uma estrutura aeronáutica incipiente e meia dúzia de aeronaves.

A 13 de abril de 1961 deu-se o golpe palaciano de Botelho Moniz, à altura ainda Ministro da Defesa. Botelho Moniz reunira-se com as mais elevadas chefias militares do Exército, incluindo o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas e os chefes das regiões militares, com o objetivo de forçar a demissão de Salazar.

Num golpe audaz, Salazar demitiu nesse mesmo dia o Ministro da Defesa, o Ministro do Exército e o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas. À semelhança do que Estaline fizera ao Exército Vermelho na década de 30, decapitou de um só golpe quase toda a estrutura de topo das Forças Armadas. Nesse mesmo dia foi à televisão, onde proferiu a célebre declaração "para Angola em força" e explicou que demitira os líderes militares com o objetivo de refrescar a estrutura militar.

A guerra de contraguerrilha estava instalada em Angola. Em 1963 iniciou-se na Guiné e no ano seguinte começavam as atividades militares no norte de Moçambique.

Durante os 14 anos que durou a guerra, a participação da Força Aérea foi não só de grande importância como, em termos estratégicos, imprescindível.

Ao referir a presença da Força Aérea em África não podemos deixar de sublinhar a primeira expedição aérea organizada às Colónias. Tendo ficado conhecida pelo nome "Cruzeiro às Colónias", escalaram a Guiné, Angola e Moçambique. A expedição, comandada pelo Coronel Cifka Duarte, um dos mais famosos pioneiros da aviação em Portugal, era constituída por sete Vickers Valparaíso III e um Junkers W34-L "502". Descolaram do GEAR (Grupo de Esquadrilhas de Aviação



Foto SDF/AAH

"República") na Amadora a 14 de dezembro de 1935.

A Força Aérea foi criada em 1952 pela junção das estruturas aeronáuticas da Aviação Naval e da Aeronáutica Militar do Exército. Nos anos 50 a Força Aérea tinha a nítida perceção de não existirem nas colónias estruturas aeronáuticas capazes de responder e apoiar qualquer ação militar. Nos fins de 1958, o General Costa Macedo, à altura Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, deu diretivas ao Brigadeiro Deslandes, membro do seu Estado-Maior, para o planeamento de uma operação aérea às províncias ultramarinas.

A pretexto da apresentação formal da Força Aérea às populações das províncias foi planeada uma complexa e inédita missão de projeção de força, com escalas em Cabo-Verde, Guiné, São Tomé e, finalmente, Angola. A missão tinha o nome de código "Exercício Himba". Comandada pelo Brigadeiro Albuquerque Freitas, a operação iniciou-se em abril de 1959 e era constituída por seis PV-2 Harpoon, cinco SC-54D Skymaster, três C-47 Dakota e 216 oficiais, sargentos e praças.

Esta operação constituiu-se como um verdadeiro sucesso e permitiu à Força Aérea iniciar atempadamente uma estrutura aeronáutica em Angola, embora ainda incipiente, e que de alguma forma permitiu em 1961 dar uma resposta eficaz no início do conflito.

"Exercício Himba".  
Um PV-2 Harpoon na  
escala de S. Tomé,  
em 1959



Costa Macedo



Albuquerque Freitas



BA12, Bissau



BA10, Beira, 1966, Cerimónia militar



Foto SDA/AH



**Legenda** BA Base Aérea AB Aeródromo Base AM Aeródromo de Manobra AREC Aeródromo de Recurso

As bases aéreas eram as maiores unidades, dispoondo de capacidades administrativas e logísticas próprias. A Guiné, Angola e Moçambique possuíam bases aéreas, respetivamente: a BA12 em Bissau, a BA9 em Luanda e a BA10 na Beira.

Os aeródromos base eram unidades mais pequenas, mas com uma organização muito semelhante às bases aéreas. Suportavam logística e operacionalmente todo o esforço da guerra. Era nestes aeródromos que estavam localizadas a maioria das esquadras operacionais. Situa-dos geograficamente muito próximo das áreas de com-bate apoiavam diretamente o esforço de guerra.

Os aeródromos de manobra eram unidades de peque-na dimensão, localizados bem dentro das zonas de com-bate, sem grandes capacidades logísticas. Com infraes-truturas diminutas, uma pista, uma placa, um hangar e meia dúzia de edifícios, a sua finalidade era dar de co-

À esquerda, BA9, Luanda

## ORGANIZAÇÃO

No início da Guerra do Ultramar, em 1961, a Força Aérea estava organizada e estruturada em três Regiões Aéreas:

- A 1ª Região Aérea – incluía o Continente, a Madeira, os Açores, Cabo-Verde, São Tomé e a Guiné;
- A 2ª Região Aérea – incluía o território de Angola;
- A 3ª Região Aérea – incluía o território de Moçambique.

A organização territorial da Força Aérea nas colónias estava estruturada em Bases Aéreas (BA), Aeródromos Base (AB) e Aeródromos de Manobra (AM).



F-84 estacionados na BA9



Col Egidio Lopes



Col General Fidalgo Ferreira

Fiat G-91 estacionados em Angola.  
Em cima, T-6 na Guiné

mer e dormida aos pilotos e ao pessoal de apoio, armazenar combustível e bombas. Funcionavam em termos de destacamentos rotativos de acordo com as necessidades das operações. Era aqui que a guerra acontecia.

### MISSÃO DA FORÇA AÉREA

Ao longo de 14 anos de guerra em África a missão prioritária da Força Aérea foi sempre a de apoiar o Exército Português na luta contraguerrilha.

A Força Aérea teve durante a guerra duas missões distintas. A primeira, no âmbito estratégico, de apoiar o esforço de guerra nos três teatros de operações, através do transporte aéreo do material e do pessoal entre a Metrópole, a Guiné, Angola e Moçambique. A segunda, ao nível operacional e tático, constituía-se na missão de apoiar as forças terrestres nos Teatros de Operações (TO) através do apoio de fogo, do reconhecimento, do transporte aéreo tático, das evacuações e das operações com helicópteros.

O apoio de fogo era basicamente de dois tipos: bombardeamentos aéreos independentes e apoio aéreo próximo, sendo este último sempre coordenado e em proximidade com as forças terrestres.

O transporte aéreo, fundamental no apoio logístico às tropas terrestres, era executado a dois níveis. Ao nível operacional, constituía-se no transporte entre os grandes depósitos de intendência para zonas já muito próximo das áreas de combate, fundamentalmente para as sedes dos batalhões operacionais do Exército ou dos AMs. Ao nível tático, constituía-se pelo transporte de carga considerada crítica ou urgente, normalmente para as pistas das sedes das companhias do Exército por aviões ligeiros com capacidades de operarem em pistas muito curtas.

A moral e o bem-estar das forças combatentes eram essenciais ao sucesso das operações. A rápida evacuação de feridos e dos doentes nas zonas de combate para os hospitais de campanha e da retaguarda eram fundamentais para a moral das tropas.

Durante todo o conflito a Força Aérea utilizou, entre muitos outros, os aviões ligeiros Do-27, os caças T-6, os F-84 e os Fiats G-91, e os helicópteros Alouette III e SA-330. É muito importante relevar o trabalho diário incansável das evacuações de feridos e doentes das picadas, das matas, das pistas, de todo o lado e sempre que fosse necessário. Milhares de vidas foram salvas pelo esforço de centenas de abnegados pilotos e tripulantes



Formação de PV-2 Harpoon  
À esquerda, Do-27 em Moçambique  
Em baixo, Noratlas e DC-4 Dakota, no AB4



Foto SDEFA/AH



Foto Eduardo Cruz

que, assumindo riscos elevados e muitas vezes debaixo de fogo inimigo, colocavam a sua vida em perigo para salvar outros.

## MEIOS AÉREOS DA CAMPANHA EM ÁFRICA

Ao nível do cumprimento da missão de transporte aéreo estratégico, a Força Aérea dispunha no seu dispositivo de aviões C-54 Skymaster, Douglas DC-6 e Boeing B-707.

Os B-707 entraram ao serviço em 1971 e constituíram uma mais-valia e um aumento considerável na capacidade e na rapidez do transporte aéreo entre a Metrópole e as Colónias. É importante realçar a capacidade demonstrada pela Força Aérea na operação destas aeronaves de transporte. Com apenas dois aviões foi conseguida uma intensidade de operação nunca antes registada por qualquer operador civil ou militar. Aliás, tal capacidade foi publicamente reconhecida pela fábrica Boeing, considerando a Força Aérea como um dos melhores utilizadores deste tipo de avião a nível mundial.

No transporte aéreo dentro dos TO eram utilizados os DC-4 Dakota, os Noratlas e os Do-27. Pontualmente, os



Foto SDEFA/AH

Boeing B-707

helicópteros efetuavam missões de transporte de víveres e material para locais na linha da frente onde não existiam pistas de aterragem.

Os aviões Fiat G-91, pequenos caças de ataque ao solo, eram utilizados nas missões de apoio de fogo, bombardeamento aéreo, apoio aéreo próximo e reconhecimento. Estiveram colocados na Guiné e em Moçambique.

Os aviões F-84 Thunderjet, caças de defesa aérea adaptados para bombardeamento, estavam original-



SA-330 Puma em manobras, em Angola



Formação de Alouette III, em Angola.  
À direita, Alouette III estacionados na placa, em Nampula, em 1969

mente nas Bases Aéreas de Monte Real e da Ota e foram intensivamente utilizados em Angola.

Os aviões T-6 Texan, aviões a hélice muito lentos e com pouca capacidade de transporte de armamento, eram utilizados em missões de bombardeamento, escoltas aos helicópteros e proteção de colunas de viaturas nas picadas. Os T-6, conjuntamente com os Do-27, os helicópteros Alouette III e os SA-330 Puma, foram das aeronaves mais utilizadas pela Força Aérea nos três Teatros de Operações do Ultramar Português.

## OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS

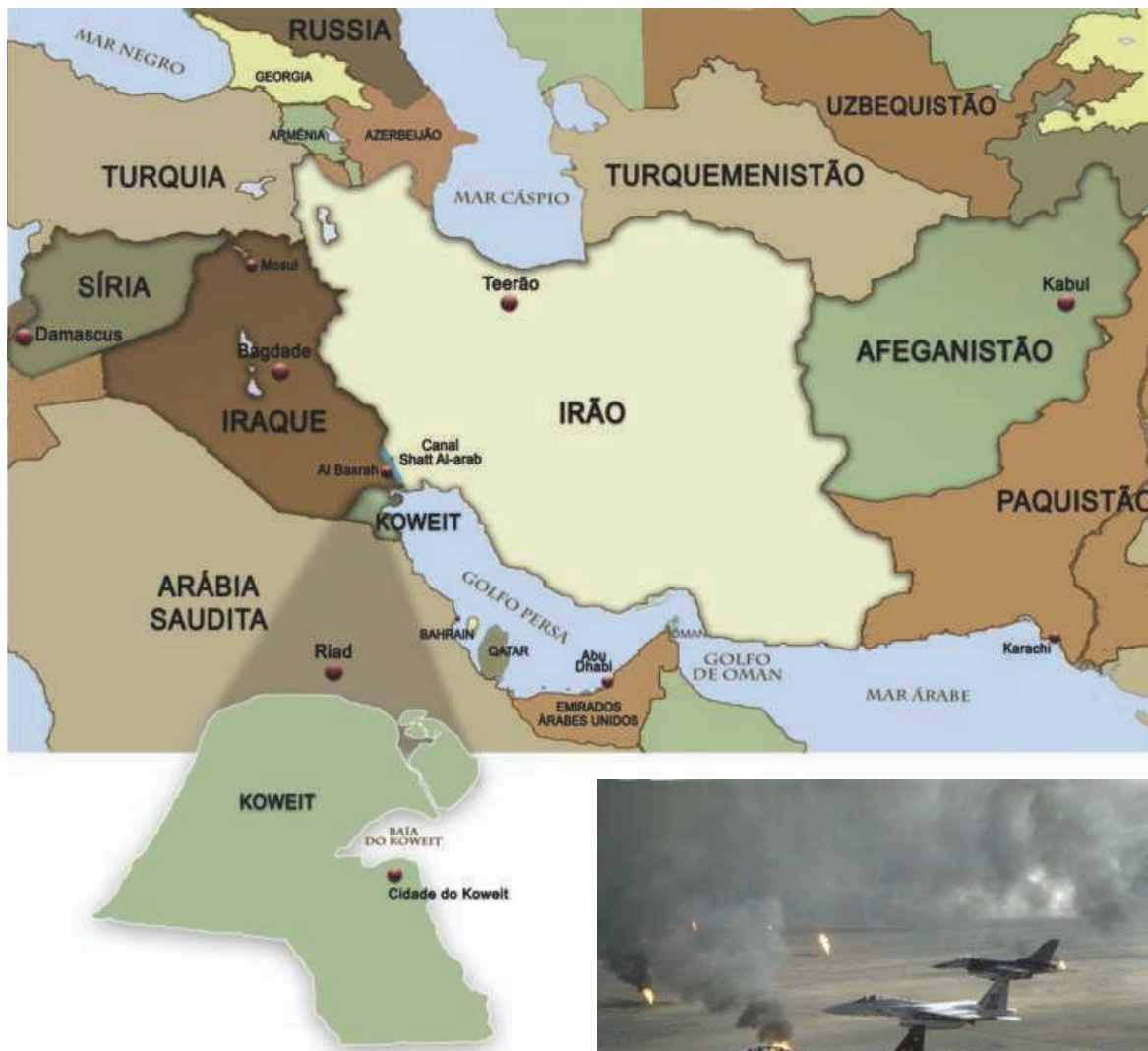
As lições apreendidas nos conflitos da Argélia e do Vietname com a utilização massiva dos helicópteros, e com o sucesso atingido nas operações através da infiltração vertical dos combatentes diretamente na área do objetivo, levaram o governo português à compra de helicópteros em França. Tendo começado pela aquisição de alguns Alouette II, rapidamente se avançou para a compra de helicópteros Alouette IIIe, a partir de 1970,



com a aquisição dos helicópteros médios SA-330 Puma. Os primeiros Alouette III chegaram a Luanda em abril de 1963. A frota de helicópteros atingiu ao longo dos anos da guerra os impressionantes números de mais de 150 aeronaves, das quais cerca de 140 Alouette III e 12 Puma. Estes modernos helicópteros, que foram rapidamente distribuídos pelos três Teatros de Operações, vieram trazer uma nova dimensão ao campo de batalha, que é como quem diz, uma maior mobilidade, uma maior flexibilidade e o aumento considerável no efeito surpresa.

A mobilidade e o efeito surpresa conjugados vieram dar uma vantagem decisiva às nossas forças combatentes na luta contra a guerrilha. O transporte das forças militares, nomeadamente forças especiais (paraquedistas, comandos e fuzileiros), através da terceira dimensão veio desorganizar a estrutura de defesa das bases inimigas. Era possível atingir os objetivos com uma rapidez até aí nunca utilizada e sem fugas de informação.

Durante os anos da guerra (1961/75) a Força Aérea voou cerca de 1 milhão e quinhentas mil horas (1 500 000) das quais cerca de novecentas mil (900 000) na Guiné, Angola e Moçambique).



## A GUERRA DO GOLFO I (DESERT SHIELD/DESERT STORM)

Com o fim da WW I e da derrota do Império Otomano e com a respetiva retirada dos turcos do território iraquiano, o país foi administrado pelo Império Britânico até à constituição do Reino do Iraque em 1933. Desde a sua criação como estado independente, o Iraque sempre foi um país profundamente dividido por questões religiosas, sociais, culturais e tribais.

Em julho de 1979 Saddam Hussein, à altura vice-presidente do Conselho do Comando Revolucionário, assumiu os títulos de Chefe do Estado, Presidente do Comando Supremo da Revolução, Primeiro-Ministro, Comandante das Forças Armadas e Secretário-Geral do partido Ba'ath.

As relações do Iraque com os estados seus vizinhos foram sempre muito complexas e difíceis, nomeadamente com o Irão, país maioritariamente de religião xiita e culturalmente persa. Em setembro de 1980 escaramuças fronteiriças emergiram entre as forças militares iraquianas e iranianas perto de Qasr-Shirin. Algumas semanas depois Saddam Hussein revogou o tratado de 1975 ente os dois países e simultaneamente anunciou que o canal Arvand-Roud (Shatal Arab) estava voltando para a soberania iraquiana. O Irão rejeitou linearmente



esta ação e assim se iniciou um longo e sangrento conflito entre os dois países que durou oito anos, quando o Irão aceitou o cessar-fogo de acordo com a UNSCR 598 em setembro de 1988.

Depois de oito anos de guerra motivada por disputas territoriais e rivalidades religiosas entre fações rivais de xiitas iranianos e sunitas iraquianos, o Iraque tinha enormes dívidas a muitas das nações árabes suas vizinhas, incluindo o Kuwait. Os governantes dessas nações pressionavam frequentemente Saddam Hussein para o pagamento dessas dívidas. Contudo, Saddam achava que essas dívidas deveriam ser o pagamento pelo esforço das forças iraquianas na defesa dos ataques do fundamentalismo islâmico do Irão. O Kuwait, um pequeno país maioritariamente árabe e religiosamente sunita, rico em petróleo, mas com umas diminutas forças de defesa, estava temeroso em relação à revolução iraniana. Daí terem apoiado os árabes iraquianos contra os persas iranianos. Relativamente ao Kuwait, o Iraque acusou-o do roubo de petróleo através de exploração ilegal no ter-

F-16A, F-15C e F-15E sobrevoam poços de petróleo incendiados no Kuwait durante a operação Tempestade no Deserto



F-15 estacionados durante a Operação Desert Shield



F-15C armados com mísseis AIM-7 Sparrow e AIM-9 Sidewinder durante a Operação Desert Shield.

À direita, KC-135R Stratotanker estacionados durante a Operação Desert Shield



autorizando a constituição de uma coligação militar constituída por vários países que obrigasse, se necessário pela força, que o Iraque abandonasse o território do Kuwait.

A Arábia Saudita temendo a invasão do seu território pelas forças de Saddam solicitou o apoio militar ao presidente dos EUA. O Presidente George H. Bush autorizou o envio de forças defensivas americanas para a Arábia Saudita numa postura totalmente defensiva e preventiva. A primeira força a chegar à Arábia Saudita foi a 1<sup>st</sup> Wing, equipada com as aeronaves F-15 e com a missão de defesa aérea do reino Saudita. Estes aviões voaram *non stop* desde Langley Air Base, na costa leste dos EUA, até Darham na Arábia Saudita, fazendo cerca de 15 horas de voo.

De agosto até praticamente ao fim de 1990 seguiu-se a projeção massiva de forças militares americanas, francesas, inglesas e de outros países da coligação para a região do Golfo. Esta primeira fase, fundamentalmente defensiva e preventiva, ficou conhecida com a Operação Desert Shield. A partir do início de 1991, sem quaisquer indícios sobre a retirada das forças iraquianas do

ritório iraquiano e de violar o acordo de produção da OPEC, para além das disputas fronteiriças desde a administração britânica após a WW I.

No dia 2 de agosto de 1990, após o fim de um exercício militar perto de Basra, o Iraque invadiu o Kuwait com duas divisões blindadas e uma divisão mecanizada, apoiadas por helicópteros e forças especiais. Rapidamente derrotaram as forças defensivas do Kuwait e assumiram o controlo total do território koweitiano, ameaçando a Arábia Saudita e os seus campos de petróleo. O Conselho de Segurança das Nações Unidas (NU) reunido de emergência aprovou na primeira semana de agosto as UNCSR (Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas) 660, 661 e 662, condenando veementemente o Iraque e aprovando fortes sanções. Mantendo a sua postura ofensiva e desafiante, não mostrando qualquer desejo de abandonar o Kuwait, as NU aprovaram em 29 de novembro de 1990 a UNSCR 678



George H. Bush



Um KC-135 Stratotanker abastece um F-16C durante a Operação Tempestade do Deserto



território do Kuwait, as NU autorizaram a utilização da força militar para obrigar o Iraque a abandonar o território do Kuwait, de acordo com a UNSCR 687 de 3 abril de 1991. A coligação militar foi constituída por 26 países, formando um exército de cerca de 900 000 militares, dos quais 500 000 eram americanos, e uma força aérea de cerca de 2000 aeronaves, das quais 1800 eram americanas. Esta operação ficou conhecida pelo nome de código Desert Storm.

O planeamento da campanha aérea foi numa primeira fase puramente defensivo. No entanto, com a recusa do Iraque em abandonar o Kuwait, o objetivo das forças da coligação foi mudado para uma postura totalmente ofensiva. O plano aéreo foi planeado em quatro fases:

**Fase I** – Estratégica, tinha como objetivo destruir o sistema de defesa aéreo integrado do Iraque, ganhar a superioridade aérea e destruir os centros de gravidade inimigos;

**Fase II** – Supressão das defesas aéreas iraquianas no Kuwait, com o objetivo de dar liberdade às forças terrestres aliadas na subsequente invasão do Kuwait;



**Fase III** – Ataques contra as forças terrestres iraquianas deslocadas no Kuwait;

**Fase IV** – Apoio aéreo ofensivo em apoio à ofensiva terrestre das forças da coligação.

O Poder Aéreo foi um fator decisivo na vitória das forças da coligação. A massificação e precisão da campanha aérea tornou praticamente impossível o apoio logístico às unidades terrestre iraquianas no Kuwait e na frente de batalha. O comando centralizado de todas as aeronaves operando no TO, através da Air Tasking Order (ATO), contribuiu decisivamente para a eficácia do emprego do Poder Aéreo. A utilização durante os ataques aéreos de armamento mais sofisticado e com muito maior precisão e letalidade permitiu um significativo aumento da sua eficiência e uma diminuição considerável dos danos colaterais, quando comparados com conflitos anteriores. A obtenção da superioridade aérea no início do conflito anulou por completo a capacidade de reco-

À esquerda, F-117 norte-americanos após tomarem parte na Operação Tempestade do Deserto. Em cima, helicópteros da Força Aérea Norte-Americana transportando tropas e equipamentos durante a "Gulf War 1", em 1991

nhecimento da força aérea iraquiana, negando o total conhecimento das manobras no solo das forças terrestres da aliança. Só assim foi possível a manobra de dois corpos de Exército aliados ao longo da fronteira do Iraque com a Arábia Saudita sem qualquer detecção, o célebre Left Hook. Grande capacidade logística de combate demonstrada pelas forças aéreas da coligação. É absolutamente de relevar a capacidade demonstrada

F-16 norte-americano em missão sobre o Iraque, em 2008



Foto USAF/Master Sgt Andy Dunaway



Foto SDFACAV

F-16 da Força Aérea Portuguesa em Aviano, Itália

pela coligação ao apoiar cerca de 1800 aeronaves a distâncias, em alguns casos, superiores a 8000 quilómetros das suas bases de origem. A taxa de atuição na campanha aérea foi bastante baixa. Foram voadas 112 000 saídas com apenas 39 aeronaves abatidas e danificadas.

A Operação Desert Storm foi uma operação conjunta, seguindo o conceito da Combine Joint Task Force – CJTF, integrando um comando conjunto da componente aérea, o Joint Forces Air Component Commander – JFACC.

Neste conflito foram efetivamente experimentados com algum sucesso novos conceitos de emprego do Poder Aéreo, como foi o caso do conceito da Parallel War desenhado e planeado sobre a liderança do Coronel da USAF John Warden. Esta doutrina, também co-

nhecida pela estratégia dos cinco anéis concêntricos ou a teoria da paralisia, foi transformada pertinentemente numa estratégia convencional do Poder Aéreo. Houve efetivamente uma mudança do foco da guerra-apoio industrial para a guerra-apoio de comando, de uma guerra económica para uma guerra de controlo.

## KOSOVO – OPERAÇÃO “ALLIED FORCE”

O Kosovo sempre foi um território multiétnico, agitado e muito turbulento, com uma população maioritariamente albanesa em que os sérvios estão em minoria. Com a independência da Croácia, da Bósnia-Herzegovina, da Eslovénia e da Macedónia, após a desintegração da República da Jugoslávia ocorrida em 1981, o restante território constituiu-se como a República Federal da Jugoslávia (RFJ), integrando a Sérvia e o Montenegro e as regiões autónomas do Kosovo e da Vojvodina.

Em 1991, o Kosovo declarava unilateralmente a independência, apenas reconhecida pela Albânia. A partir de 1996 aumentou a violência no território do Kosovo com ações perpetradas pelo Exército de Libertação do Kosovo (UÇK) contra as forças da RFJ. Em 1998 a RFJ, com o claro objetivo de neutralizar o UÇK e pacificar o Kosovo, enviou as suas forças do Ministério do Interior, entre as quais forças antiterrorismo. Várias organizações internacionais, incluindo a Organization for Security and



Cooperation in Europe – OSCE tentavam, através do diálogo, resolver o conflito. Em 20 de março de 1999, a missão de verificação da OSCE, foi ameaçada pela Sérvia e perante os factos foi decidido a sua retirada. No seguimento desta situação, o NAC – North Atlantic Council (Conselho do Atlântico Norte) decidiu em reunião plenária usar as forças militares aliadas para obrigar as forças da Sérvia a retirarem do território do Kosovo, em face da não aceitação pela Sérvia do acordado em Rambouillet pelo grupo de contacto (Alemanha, França, Rússia e EUA), pelo uso excessivo da força e por não respeitar e violar constantemente os direitos humanos.

No desenvolvimento da crise, o NAC forneceu diretrizes políticas ao SACEUR – Supreme Allied Commander



B-52H  
Stratofortress  
da Força Aérea Norte-  
Americana

Europe para elaborar o planeamento de uma Campanha Aérea para obrigar as forças militares da Sérvia a abandonarem o território do Kosovo. O plano estratégico elaborado pelo SACEUR continha quatro fases:

**Fase I** – ataques aéreos ao sistema integrado de defesa aéreo, postos de comando e infraestruturas militares em toda a RFJ;

**Fase II** – ataques a sul do paralelo 44 contra as infraestruturas e forças militares, polícia e forças paramilitares no território do Kosovo;

**Fase III** – ataques contra os centros de gravidade da Sérvia (fábricas, refinarias, centrais elétricas) e centros de liderança políticos;

**Fase IV** – Com o fim da campanha aérea e com a respetiva saída das forças sérvias do Kosovo, iniciar a preparação e a iniciação da entrada das forças terrestres aliadas como uma Força de Manutenção da Paz para o Kosovo (KFOR).

Em 24 de março de 1999 iniciou-se a Operação Allied Force, cumprindo as fases I e II, conforme o Plano de Operações. A Fase III ainda não tinha sido autorizada pelo NAC. Nesta fase inicial do conflito foram utilizados cerca de 250 aviões de combate originários de 13 das 19 nações aliadas. Como resultado dos ataques, Milošević, Presidente da RFJ, intensificou a campanha de limpeza étnica no interior do Kosovo, o que conduziu ao abandono das populações albanesas das suas casas. O número de refugiados atingiu cerca de 1,3 milhões. A Campanha Aérea aliada não estava a resultar, a opinião pública dos países aliados estava fortemente contra a Aliança e a pressão sobre as nações aliadas aumentava consideravelmente. Os indícios levavam a acreditar que se nada fosse feito, o primeiro conflito real da NATO nos seus 50 anos de existência seria um verdadeiro fracasso.



FA-18 Super Hornet



F-117A Stealth,  
na década de 1990,  
durante Operação  
Desert Storm



C-130 da Força Aérea Portuguesa no Afeganistão, em 2005



C-130 da Força Aérea Portuguesa em missão em Herat, em 2009

Perante a situação, os EUA pressionaram o NAC para autorizar a Fase III da campanha com a realização de ataques aéreos ao "coração" do poder Sérvio. Do outro lado, a França e algumas nações aliadas pareciam mais interessados em limitar os ataques dentro do território do Kosovo.

Em 23 de abril de 1999 reuniu-se em Washington, EUA, a cimeira da NATO para a comemoração do seu 50º Aniversário. Em face do que parecia ser o insucesso da campanha aérea, as nações aliadas finalmente decidiram uma mudança de rumo, assumindo uma postura política diferente e autorizando, finalmente, a Fase III do Plano de Operações. Perante esta nova postura estratégica, o número de aeronaves de combate aumentou para 800, das quais metades eram americanas, e foram autorizados os ataques contra os Centros de Gravidade do Poder Sérvio a norte do paralelo 44, mantendo-se os ataques ao nível tático no interior do Kosovo.

F-16 Fighting Falcon da FAP



A Operação Allied Force terminou no dia 9 de junho de 1999 com a derrota de Milosevic. As forças sérvias retiraram do Kosovo e foi assinado um acordo político. Imediatamente após a retirada das forças sérvias iniciou-se a Fase IV com a entrada no Kosovo das forças terrestres aliadas (KFOR).

A Operação Allied Force foi talvez dos primeiros conflitos exclusivamente aéreos na história do Poder Aéreo, demonstrando mais uma vez a sua capacidade como vetor essencial na resolução das crises e dos conflitos.



A-10 Thunderbolt II em ação durante a operação Enduring Freedom



O saldo da operação foi bastante positivo, mesmo que a Fase I se tivesse constituído como um quase falhanço. Em virtude da falta de vontade política de algumas das nações aliadas, só depois de uma mudança dessa postura política foi possível aumentar a probabilidade de sucesso das forças aliadas e assim empregar o Poder Aéreo de acordo com os seus mais elementares princípios doutrinais.

O processo de definição e autorização de ataque a alvos estratégicos é um processo muito complexo e é sempre uma decisão do poder político. Este processo foi uma das maiores limitações e vulnerabilidades durante toda a operação. A manifesta falta de vontade política de algumas das nações aliadas em aprovarem a lista de alvos, levou a que durante a Fase I só tivessem sido aprovados pelo NAC cerca de 100 alvos considerados estratégicos. Mesmo durante as Fases II e III, com um maior empenho das nações aliadas, o processo de aprovação dos alvos estratégicos continuou a ser polémico. Algumas das nações, com especial relevância para a França, con-

tinuaram a recusar autorização para certo tipo de alvos.

Durante a operação Allied Force foi utilizado o conceito de JFC com a campanha aérea a ser planeada e executada pelo JFACC a partir do CAOC – Combined Air Operations Centre situado em Vicenza, Itália, órgão subordinado do JFACC.

## GUERRA ASSIMÉTRICA E OUTRAS GUERRAS (AFEGANISTÃO/IRAQUE/SÍRIA/LÍBIA)

Nos fins dos anos 80 do século passado o Império Soviético desapareceu. A queda do muro de Berlim foi um marco que metaforicamente representou o fim da Guerra-Fria e o completo desmoronamento do Pacto de Varsóvia.

O mundo de hoje gera conflitualidades multifacetadas onde a violência apresenta formas de atuação diversas, gerando crises e conflitos religiosos, ideológicos e muitas das vezes puramente tribais. Grupos de terroristas internacionais apoiados por estados falhados, párias ou fora da lei, sem ideologias ou objetivos definidos, surgem na cena internacional com uma agressividade, amoralidade e total falta de ética nunca antes observados no contexto da cena internacional e das nações civilizadas. O mundo em que vivemos hoje não é mais ou menos violento quando comparado com outras épocas. A nossa memória é por vezes curta e tende a esquecer conflitos passados. Mas, uma coisa é certa, o mundo atual é verdadeiramente mais complexo e imprevisível.

No século XX a intensidade das guerras afetou as perspetivas dos homens e das mulheres comuns. A guerra interferiu com a maioria das famílias da sociedade ocidental ao longo de várias gerações, levou para o campo de batalha milhões de filhos, maridos, pais e irmãos,

Reabastecimento aéreo do A-10 Thunderbolt II durante a operação Enduring Freedom



RQ-4 Global Hawk.  
Em baixo,  
Q-4 (na pista)  
e um U-2B em  
manobras de  
aterragem



Foto USAF

de espantar que modernamente as opiniões públicas ocidentais sejam desfavoráveis aos conflitos e ainda mais à perda de vidas humanas.

A existência das forças militares justifica-se pela necessidade de preservar a paz, a liberdade e o bem-estar dos povos e das nações de que são parte integrante. Elas são edificadas no pressuposto das ameaças reais aos seus territórios ou às áreas de responsabilidade das alianças ou coligações formadas para a preservação da paz das comunidades de estados associadas. Em muitas das crises passadas e recentes, o Poder Aéreo, pelas suas características e capacidades específicas, tem sido um instrumento da diplomacia na gestão das crises, dissuadindo os oponentes através da sua presença e pela ameaça da utilização da força, evitando a escalada para o conflito e resolvendo de forma rápida e pacífica muitas das crises.

Depois do fim da Guerra-Fria, com a mudança dum sistema de controlo estratégico bipolar para um sistema multipolar onde a potência hegemónica, EUA, se abstraiu de ser o polícia global, a condução da guerra deixou de ser linear, assumindo novas formas e metodologias perante as ameaças vigentes. Os conflitos do século XXI são diversos na forma assim como são diferentes as ameaças e os autores dessas mesmas ameaças. Os conflitos do pós-Guerra-Fria são assimétricos por natureza, sendo exemplos típicos: os conflitos do Afeganistão, a operação Enduring Freedom dura há cerca de 15 anos; o conflito do Iraque Gulf War II, dura há 13 anos; o conflito na Líbia; entre outros de menor dimensão.

O conceito de guerra assimétrica existe há séculos. SunTzu, o grande estrategista militar, escreveu: "se o inimigo é mais poderoso e numericamente superior, evita-o. Se as suas forças estão unidas, separa-as. Ataca o inimigo onde ele não está preparado; aparece onde não



Foto USAF/Senior Airman Larry E. Reid Jr.

Predator

muitos dos quais nunca regressaram. Deixou cicatrizes profundas na comunidade social, deixando a sociedade na eterna expectativa que o futuro dos seus filhos e netos fosse poupado à crueldade da guerra. Não é, pois,



Militares do Comando Operacional da Cyberdefesa da Marinha dos Estados Unidos da América

és esperado”. Beligerantes mais fracos e vulneráveis têm empregado ao longo da história métodos, táticas e técnicas assimétricas durante os conflitos contra inimigos mais fortes e tecnologicamente superiores. A CIA (Central Intelligence Agency) define a guerra assimétrica como: “o emprego de estratégias, táticas e tecnologias inovadoras por um estado ou subestado adversário mais fraco cuja intenção é a de evitar a maior capacidade militar e explorar as potenciais vulnerabilidades de oponentes de superiores capacidades militares e tecnológicas”. Os movimentos de libertação africanos que durante anos lutaram contra Portugal nas suas campanhas de libertação foram mestres no emprego das estratégias e metodologias da guerra assimétrica. A nossa guerra em África foi na sua essência uma guerra assimétrica.

A curta história dos conflitos assimétricos do século XXI é reveladora da importância do Poder Aéreo para os conter e vencer. A grande maioria dos conflitos recentes acontece bem longe dos países de origem das forças que os combatem, obrigando a longas e pesadas caudas logísticas. Nas democracias ocidentais, a decisão do emprego das forças armadas é sempre uma decisão política. As opiniões públicas caseiras revelam cada vez um menor apetite para o emprego das suas forças militares fora das suas fronteiras. As razões para este comportamento são múltiplas, mas onde prevalecem a pouca vontade de combater, a diminuta perceção das ameaças e vulnerabilidades, sentem erradamente que as ameaças à sua liberdade são longínquas e não justificam o seu empenhamento, nomeadamente das forças terrestres. Para agravar a situação, os órgãos de comunicação social exercem um enorme escrutínio sobre as operações e sobre as baixas provocadas pelos danos colaterais.

Os líderes políticos ocidentais, conhecedores de todos

estes fatores limitativos, têm utilizado o Poder Aéreo como a ferramenta de eleição para a contenção dos vários conflitos, obviando as perdas humanas e limitando a presença de tropas terrestres ao mínimo. Assiste-se nos modernos conflitos assimétricos ao emprego dos mais modernos sistemas de armas aéreos, armamento cada vez mais preciso e letal, utilização intensiva de aeronaves não-tripuladas (UAV – Unmanned Air Vehicles), recurso à microeletrónica e a processadores cada vez mais potentes, associados a sistemas de comunicações altamente sofisticados.

O grosso das missões aéreas de apoio aos conflitos assimétricos tem-se concentrado em missões de apoio aéreo próximo, reconhecimento, transporte e operações de helicópteros. Por razões económicas, logísticas e de ameaças, assiste-se cada vez mais à utilização de UAV’s. A operação com este tipo de aeronaves não é muito diferente da dos aviões tripulados. Em ambos os sistemas o treino intenso é fator fundamental para o sucesso das operações. Uma das suas principais vantagens, para além de serem mais económicos, reside na capacidade dos UAV’s operarem em cenários de alto risco sem colocarem em perigo a vida dos tripulantes.

## O FUTURO DO PODER AÉREO

O atual estágio de desenvolvimento tecnológico, nomeadamente nas áreas da microeletrónica, velocidade de processamento, robótica e inteligência artificial, vai-se fazer sentir prioritariamente no campo das comunicações digitais, nos UAV’s e na Cybersegurança. Estas três áreas do Poder Aéreo serão aquelas em que nas próximas décadas se assistirá a avanços dramáticos que irão conduzir a profundas alterações na forma e no uso da 3ª dimensão conforme a conhecemos.

O campo de batalha do futuro será totalmente digitalizado, as comunicações e a transferência de dados serão executadas em todas as direções, horizontalmente e verticalmente, a velocidades inimagináveis num passado recente. Os computadores e os robots serão uma realidade cada vez mais intensa nos modernos campos de batalha e progressivamente substituindo o elo humano na equação do comando e controlo das operações.

Os conflitos do futuro verão uma cada vez mais intensa utilização de UAV's, nomeadamente nas missões ISTAR (Intelligence Surveillance Targeting Aquisition and Reconnaissance – Informações Vigilância Aquisição de Alvos Reconhecimento) e em missões de ataque com armamento inteligente, mísseis ou bombas guiadas. O futuro do Poder Aéreo vai passar indubitavelmente pelo uso ca-



Foto USAF/Staff Sgt. N.B.

Tripulação  
do MQ-9 Reaper

da vez mais intensivo dos UAV's nas guerras assimétricas.

A área mais crítica e complexa com que o Poder Aéreo se debaterá no futuro próximo e longínquo será indubitavelmente a Cyberwar. Um dos maiores problemas com que os responsáveis pelo emprego de aeronaves no campo de batalha e nos centros de controlo do futuro se debaterão será a proteção dos dados e das linhas de comunicação, num mundo onde os ataques cibernéticos serão a norma. Será impossível frustrar todos os ataques cyber. Em alternativa o sistema deverá ser capaz de detetar a intrusão e ser resiliente.

Em conclusão, o Poder Aéreo que foi decisivo em muitos dos conflitos dos últimos 100 anos, continuará indubitavelmente a ser, no futuro do espectro dos conflitos armados, um vetor vital no sucesso das operações militares. Podem ganhar-se batalhas decisivas através do Poder Aéreo, mas a paz só é conseguida com a utilização conjunta das forças aéreas e das forças terrestres e navais. ✚

#### BIBLIOGRAFIA

##### Parte I

Battle of Midway. Disponível em: <http://www.history.com/topics/world-war-ii/battle-of-midway>  
B.K. Bishnoi Air Vice Marshal (Retd). *Nine Decades of Air Warfare*. Air Power Journal Vol. 1 No. 2 (Sept.-Dec. 2004)  
Christian Oerster. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Hans-Christian-Orsted>

Historia de la Aviación Española, Instituto de Historia y Cultura, Madrid 1988

Hornfischer, James D. *The Fleet at Flood Tide: America at Total War in the Pacific, 1944-1945* Bantam Books, NY, 2016

Lourenço Mateus, Henrique. Portugal na Aventura de Voar, Público, Comunicação Social, SA

Nazi Blitzkrieg. Disponível em: <http://www.gohistorygo/the-nazi-blitzkrieg>

Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*. Disponível em: <http://militaryhistory.about.com/od/worldwar1/p/World-War-II-Battle-Of-The-Atlantic.htm>

Kopchuk, Greg. *Allied Air Power Was Decisive Factor in Western Europe*. Disponível em: <http://www.armchairgeneral.com/allied-air-power-was-decisive-factor-in-western-europe.htm>

Korean War. Disponível em: <https://www.britannica.com/event/Korean-War>

Piekalkiewicz, Januaz, *The Air War 1939-1945*, Historical Times Inc., Harrisburg, PA, United States of America, 1985

World War I. Disponível em: <http://www.worldwar1centennial.org/Tratado de Versalhes. Paris 28 de junho de 1919>

Acordo Aéreo de Paris, Paris 1926

##### Parte II

Berlin Airlift: Operation Vittles. Disponível em <http://www.historynet.com/berlin-airlift-operation-vittles.htm>

B.K. Bishnoi Air Vice Marshal (Retd). *Nine Decades of Air Warfare*. Air Power Journal Vol. 1 No. 2 (Sept.-Dec. 2004)

Dorr, Robert F. *Air Power Learned Lessons from the Korean War*. Disponível em: <http://www.defensemadianetwork.com/stories/air-power-lessons-from-the-korean-war/>

McWilliams, Wayne C., Piotrowski, Harry. *The World since 1945: A History of International Relations*. Lynne Rienner Publishers, Inc. Boulder, Colorado 1993

Operation Vittles – Berlin Ponte Aérea (1948). Disponível em <http://www.historynet.com/berlin-airlift-operation-vittles.htm>

The Berlin Airlift. Disponível em: <http://www.spiritoffreedom.org/airlift.html>

The Role of Airpower in Vietnam. Disponível em: <http://www.militaryhistoryonline.com/vietnam/airpower/>

Six Days War. Disponível em: <https://www.britannica.com/event/Six-Day-War>

Vietnam War: History. Disponível em: [http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/asia\\_pac/05/vietnam\\_war/html/introduction.stm](http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/asia_pac/05/vietnam_war/html/introduction.stm)

UNSCR 83, 27 de junho de 1950

##### Parte III

Cruz, Alfredo S. P., Coronel, Trabalho Individual de Pesquisa, Emprego do Poder Aéreo na Gestão de Crises, IAEFA-CSGA, 2003  
Cruz, Alfredo S. P., Tenente-General, Os UAV nas Guerras do Século XXI, Mais Alto nº 406, nov/dez 2013

Kainikara, Sanu. *The art of air power, Air Power Development Centre TCC-3*. Department of Defence CANBERRA ACT 2600 AUSTRALIA

Korybko, Andrew, *Hybrid Wars: The indirect Adaptive approach to Regime Change*, Moscow Peoples' Friendship University of Russia 2015

The North Atlantic Treaty-Washington D.C., April 4, 1949

NATO Summit in Washington 23-25 April, 1999

Schwarzkooff, Norman H. *It doesn't take a hero*, Bantan Books, 1540 Broadway NY, 1992

Vicente, João, Tenente-Coronel, Perspetivas de Evolução da Aviação Militar numa era de surpresa, Mais Alto nº 411, set/out 2014  
Warden, John A. III. *The Air Campaign*, Washington, DC., National Defense University Press, 1988

UNSCR 661 06de agosto de 1990

UNSCR 662 09 de agosto de 1990

UNSCR 678 29 de novembro de 1990

Foto: SDF/CAW/ISpr Carlos Barbosa

