O Poder Aéreo Interinstitucional

Sucesso na República Dominicana

TenCel S. Edward Boxx, *USAF*

O controle do poder de organizações díspares que possuem diferentes prioridades e procedimentos é tarefa que intimida.

—Joint Publications 3-08
A organização interinstitucional durante Operações Conjuntas [Interorganizational Coordination during Joint Operations]
24 de junho de 2011

Embora o papel do poder aéreo em interinstituições apresente ao Militar da Força Aérea dificuldades singulares, permite soluções criativas e inovadoras para muitos problemas que enfrentam a força-tarefa conjunta *[Joint Task Force – JTF]* e os comandantes combatentes. Para aqueles oficiais que se sentem bem na Força ou ambiente militar conjunto, o termo *interinstitucional* evoca imagens de desempenho de funções com civis reticentes, dentro de estruturas de comando e controle *[Command and Control – C2]* desajeitadas e relações mal

definidas. De fato, a *Joint Publication (JP)* 3-08, *Interorganizational Coordination during Joint Operations* adverte que "as diretrizes, processos e procedimentos militares são muito diferentes daqueles das organizações civis. Essas diferenças apresentam grande dificuldade à coordenação interinstitucional. As várias agências do governo norteamericano *[US government – USG]* possuem objetivos, diretrizes, procedimentos e técnicas de tomada de decisões diferentes, e algumas vezes em conflito, o que torna problemática a ação unificada".[1] O fato de que as Forças Armadas operam interinstitucionalmente não é novidade. Contudo, à medida que os problemas que encaram os Estados Unidos tornam-se mais complexos, comportando alcance internacional e facetas múltiplas, podemos esperar o aumento de pressão. Por conseguinte, a Força Aérea deve contar com o emprego eficaz do poder aéreo. Este artigo explora a melhor maneira de assegurar a eficácia do Militar da Força Aérea e propõe a Coordenação do Componente Aéreo Conjunto *[Joint Air Component Coordination Element – JACCE]* como possível solução.

Os Céus Soberanos Dominicanos: Iniciativa de Combate ao Crime Organizado Transnacional

O crime organizado transnacional e o tráfico ilícito dentro da área de responsabilidade do *[US Southern Command – USSOUTHCOM]* é uma dessas questões. O Comando percebe o tráfico ilícito como "grande ameaça à segurança e à estabilidade no Hemisfério Ocidental".[2] Como se encaixa eficazmente o poder aéreo neste processo, especialmente em vista dos objetivos intimidantes, não tradicionais, que se mesclam em interinstituições? Só o que necessitamos fazer é observar os Céus Soberanos da República Dominicana, uma Iniciativa de Combate ao Crime Organizado Transnacional *[Counter–Transnational Organized Crime – C-TOC]* que ilustra o papel do *JACCE* na força-tarefa interinstitucional.

A missão *C-TOC* do *USSOUTHCOM* é só um exemplo de como ameaças não convencionais (e.g., narcóticos, armamentos ilícitos e contrabando humano) impactam os Estados Unidos.[3] As organizações, como a Alfândega e Proteção de Fronteiras *[Customs and Border Protection]*, Administração de Combate à Narcóticos *[Drug Enforcement Administration]* e a Guarda Costeira dos Estados Unidos *[US Coast Guard]* estão bem versadas no assunto. Em geral, a Força Aérea não inclui *C-TOC* em sua competência ou missão. A Força-Tarefa Interinstitucional Conjunta Sul *[Joint Interagency Task Force South – JIATFS]*, a divisão do *USSOUTHCOM* responsável pelo *C-TOC* "leva a efeito operações interinstitucionais e internacionais de Detecção & Monitoria *[Detection & Monitoring]*, facilitando a interdição de narcotráfico e outras ameaças narcoterroristas em apoio à segurança nacional e à segurança da nação parceira".[4] Para controlar uma área operacional de 42 milhões de milhas quadradas, enfocada especialmente na Zona de Trânsito do Hemisfério Ocidental *[Western Hemisphere Transit Zone]*, a *JIATFS* inclui um *JACCE* do componente de apoio aéreo.

Antes de prosseguir, voltamos, agora, às origens do *JACCE* e a sua razão de ser original.

O Desenvolvimento do Elemento de Coordenação do Componente Aéreo Conjunto *[Joint Air Component Coordination Element]*

O conceito *JACCE*, colocado em ação pela primeira vez durante a Operação *Iraqi Freedom* em 2003, satisfez a necessidade de coordenação e apoio imediatos para as forças terrestres, uma vez que a liderança decidiu que a campanha terrestre daria início à retirada do regime iraquiano.[5] Além do mais, o espectro de operação fracassada ainda afeta os administradores da Força Aérea. Um ano antes, durante a malfadada Operação *Anaconda* de março de 2002, os componentes terrestre e aéreo deixaram de coordenar com eficácia. Ao introduzir o conceito *JACCE*, a Força Aérea tentou corrigir esses problemas. Desde

então, o *JP 3-30,* Comando e Controle para Operações Aéreas Conjuntas *[Command and Control for Joint Air Operations]*, define o *JACCE* como facilitador que integra "o poder aéreo conjunto, intercambiando inteligência, dados operacionais e requisitos de apoio, bem como coordenando a integração dos requisitos do Comandante do Componente Aéreo da Força Conjunta para as medidas de coordenação aeroespacial e de apoio de fogo, recuperação de pessoal e apoio aéreo aproximado [cobertura]. A perícia do *JACCE* deve incluir planos, operações de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento *[Intelligence, Surveillance and Reconnaissance – ISR]*, administração espacial, aeroespacial, mobilização aérea e apoio administrativo e de comunicação."[6] Deve-se elogiar a minuciosa inclusão do *JACCE* no *JP 3-30*, mas a definição continua com tendências às estruturas de *C2* convencionais, em lugar da missão interinstitucional abrangente, complexa e singular. O conceito *JACCE,* não só capacitou o poder aéreo eficaz na estrutura da força-tarefa tradicional, mas também conta com o potencial de causar, impacto baseado em efeitos, na estrutura interinstitucional.

Uma revisão sagaz pela Agência de Inspeção da Força Aérea em 2010 captou a experiência do *JACCE* na área de responsabilidade do Comando Central dos EUA *[US Central Command – CENTCOM]*. Ao revelar o potencial do *JACCE* para aperfeiçoar sua capacidade, o estudo observou que

> A estrutura de comando atual na área de responsabilidade do *CENTCOM* cria deficiências que tornam difícil a integração do poder aéreo e colocam maior ênfase no papel do *[J]ACCE* (. . .) [Além do mais] a eficácia das (. . .) equipes do *[J]ACCE* melhoraram com o passar do tempo (. . .) os diretores do *[J]ACCE* receberam maior autoridade para tomadas de decisão (. . .) e foram também incentivados a acomodar as solicitações do comandante apoiado, mesmo quando significava sacrificar a eficácia do poder aéreo.[7]

A Força Aérea pode transferir essa experiência à organização interinstitucional, durante crise de defesa do território nacional ou cenário de assistência humanitária/desastre, mas a organização interinstitucional será obrigada a passar por "ajustes" em sua estrutura *C2*. Se o *CENTCOM*, que teve a oportunidade de aperfeiçoar sua arte durante

mais de 10 anos de uso constante do poder aéreo cinético (tradicional), ainda passa por ajustes em *C2* [como o *JACCE*], imaginem então as dificuldades criadas quando força-tarefa interinstitucional é estabelecida quase sem aviso prévio, em momentos de crise. A maioria dos componentes aéreos destacados para apoiar força-tarefa ou operação interinstitucional não passa por coordenação. No caso do Diretor do *JACCE* na *JIATFS*, baseada na Flórida, o componente aéreo de apoio é o Quartel General da Força Aérea Sul *[Headquarters Air Forces Southern – AFSOUTH]*, milhares de milhas de distância no Arizona, cruzando múltiplos fusos horários. O comandante apoiado ou organização interinstitucional deve ter a capacidade de alcançar a equipe *JACCE*, a fim de integrar as soluções do poder aéreo, de maneira rápida e consistente. De acordo com o Gen Mike Hostage, ex-Comandante do Componente da Força Aérea Combinada no *CENTCOM*, o *C2* "em áreas de operações conjuntas múltiplas não permite que o teatro [Comandante do Componente da Força Aérea Combinada] fique lado a lado com o comandante de cada grupo terrestre – fato que prejudicou a comunicação e a cooperação entre os parceiros conjuntos".[8] No caso da interinstituição conjunta, pode ser que o problema não envolva múltiplos locais geográficos fora do posto do missão. Por exemplo, quando o *JIATFS* executa uma só missão *C-TOC*, o fato de que possui *JACCE* enfocado em missão permite ao componente aéreo satisfazer, de maneira eficaz, as demandas do Comandante da Força-Tarefa apoiada. Nem todas as forças tarefas requerem um *JACCE.* No entanto, o componente aéreo deve verificar se tal necessidade existe ou não. Será que um *JACCE* aumentaria a eficácia do poder aéreo nos quarteis generais ou interinstituições da *JTF*?

Estudo recente acerca do que faz com que a *JIATFS* seja a "pedra fundamental" da interinstituição notou que "*attachés* de agências de parceiros são autorizados pela sede das organizações a tomar decisões que obrigam suas agências à ação".[9] Neste exemplo dominicano, o *JACCE*—armado com o entendimento da orientação, intento, prioridades e risco aceitável do comandante—integrou o poder aéreo. Em outras palavras, devido ao fato de que o *JACCE* podia tomar decisões e compre-

endia completamente as necessidades do comandante apoiado, fez uso eficaz do poder aéreo. Além disso, o conceito *JACCE* encaixa-se às demandas do modelo/caráter interinstitucional porque, apesar da importância da eficiência do poder aéreo, não é o mantra do diretor do *JACCE* que a tudo supera. Nem a interinstituição e tampouco o comandante apoiado da força-tarefa deseja ouvir reação rígida de poder aéreo ou dissertação acerca de seu uso apropriado. Necessitam sim é de uma capacidade encaixada a requisito e um problema solucionado. É imperativo que o diretor do *JACCE* receba treinamento e possua experiência para tomar esse tipo de decisão. O diretor também deve estar familiarizado com a possível ampla gama de funções do *JACCE*, funções essas delineadas na última versão do *JP 3-30*, supracitado. Como observa a Agência de Inspeção da Força Aérea *[Air Force Inspection Agency]*, "As equipes *[J]ACCE* abrangem toda uma gama de operações, de combate maior à assistência humanitária", fazendo delas o conceito ideal de poder aéreo para a interinstituição.[10]

Caso:
O Emprego do Poder Aéreo na República Dominicana

Os Militares da Força Aérea compreendem muito bem o conceito de soberania aérea e podem empregá-lo com grande efeito, como no caso apresentado abaixo. Todos os casos pertinentes, bem sucedidos, iniciam com a tentativa combinada de organizações diversas. Neste empreendimento de equipe interinstitucional conjunta tomaram parte: o Departamento de Estado dos EUA; a Missão da Força Aérea da República Dominicana; o oficial de ligação da *JIATFS* para a República Dominicana, juntamente com um grupo de oficiais de ação; os pilotos instrutores da Reserva da Força Aérea; agentes da *[Drug Enforcement Administration – DEA];* e a liderança do *USSOUTHCOM*.[11] Em suma, os dominicanos em si merecem crédito na erradicação de voos ilegais em seu país. Contudo, o componente aéreo demonstra o papel crítico que o *JACCE* pode e deve desempenhar em força-tarefa interinstitucional. A sistemática eliminação de tráfico aéreo ilícito e proteção da sobera-

nia aérea pela República Dominicana são ótimos exemplos de emprego bem sucedido do poder aéreo interinstitucional.

A República Dominicana observou o aumento em narcotráfico aéreo em 2003, culminando com um pico de 119 ocorrências em 2007 (fig. 1). As aeronaves decolavam da América do Sul e, em poucas horas, encontravam-se na República Dominicana, onde lançavam os fardos de cocaína, regressando ao ponto de partida logo após. Quase 20 por cento da cocaína passa pela Zona de Trânsito do Hemisfério Ocidental *[Western Hemisphere Transit Zone]*, via transporte aéreo. Em certo ponto, quase cinquenta por cento do fluxo aéreo era destinado à República Dominicana (fig. 2). Como as empresas tradicionais de transporte, os narcotraficantes utilizam a via aérea, devido a velocidade e controle, quando comparada à via marítima, mas vagarosa que leva até mesmo semanas ao longo de rota mais labiríntica e talvez "não supervisionada". A posição geográfica da RD (próxima aos mercados norteamericanos e europeus), estabilidade política e baixo custo de vida fazem dela o local favorito, não só para turistas, mas também para organizações criminosas experientes em mercado. Esses fatores ajudam a explicar o aumento em atividade aérea ilícita na região até a execução da Iniciativa Céus Soberanos *[Sovereign Skies]*. Sem qualquer dúvida, podemos assinalar a primeira intercepção de rastreamento aéreo pertinente por um *A-29* Super Tucano dominicano (sob a direção de aeronave de Sistema Aéreo de Alerta e Controle *E-3 [E-3 Airborne Warning and Control System – AWACS]* no dia 23 de outubro de 2010 como o momento decisivo desta iniciativa. Nenhuma outra aeronave proveniente da América do Sul tentou penetrar o espaço aéreo dominicano após esse evento (fig. 3). A queda em atividade aérea foi mais do que impressionante.

A Iniciativa Céus Soberanos teve início em 2009. Resultou em abordagem trifásica. Naquele ano, a Força Aérea da República Dominicana *[Dominican Republic Air Force – DRAF]* adquiriu oito Super Tucanos *A-29* do Brasil, a fim de interromper o envio de cocaína ao país. Ao mesmo tempo, o Departamento de Estado norteamericano estudou a aquisição de helicópteros noturnos, enquanto que os dominicanos ad-

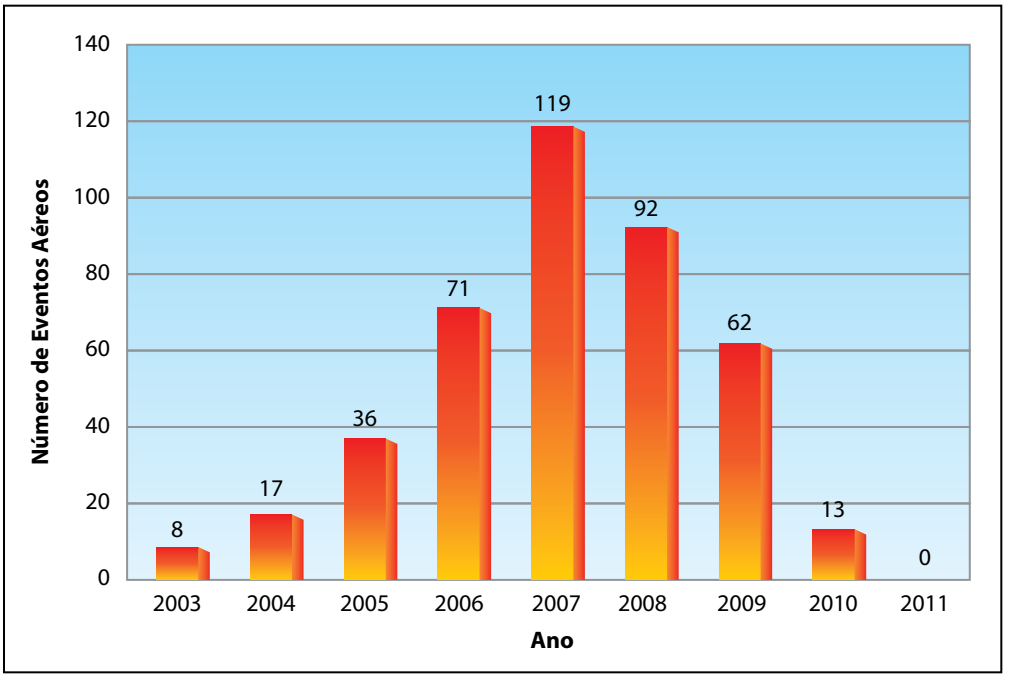

Figura 1. Eventos Aéreos Ilícitos na República Dominicana, 2003–11. (Cortesia de Leif Konrad, analista de operações, *JIATFS Analysis and Research Group*, Key West, FL, 1 December 2011.)

quiriam radares de Israel, dando início à construção de novas dependências de *C2*. Mais tarde, em 2009, o *USSOUTHCOM* ordenou que o *AFSOUTH* "estabelecesse programa de treinamento aéreo para os pilotos dos *A-29* da Força Aérea Dominicana (. . .). A meta era a soberania do espaço aéreo dominicano".[12] De qualquer maneira, a tarefa era alarmante: criar força aérea tática e estabelecer soberania aérea em país que recebe metade do fluxo ilegal de narcóticos e isso sem fundos ou orçamento dedicado. Mas o *JACCE* da força-tarefa interinstitucional comprovou ser o conceito ideal para capacitar o componente aéreo a fazer face ao problema.

A *DRAF*, última força aérea a voar o *P-51 Mustang,* possui ilustre tradição tática. No entanto, devido a acidente aéreo em 2000, deixou de voar aeronaves táticas *(AT-37s)* por um período de nove anos.[13] Naturalmente, como indica a Figura 1, os voos ilícitos aumentaram durante

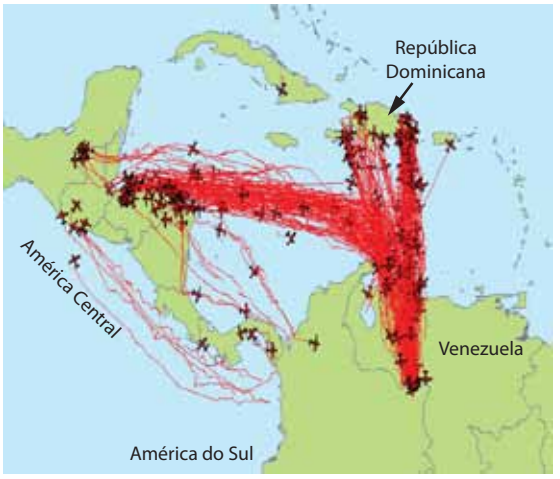

Figura 2. Eventos aéreos ilícitos em 2009. (Cortesia de Leif Konrad, analista de operações, *JIATFS Analysis and Research Group*, Key West, FL, 1 December 2011.)

Figura 3. Eventos aéreos ilícitos em 2011. (Cortesia de Leif Konrad, analista de operações, *JIATFS Analysis and Research Group*, Key West, FL, 1 December 2011.)

aquele tempo. Apesar de a *DRAF* possuir grande número de pilotos experientes em 2009, não mais contava com a habilidade necessária para interceptar pequenos alvos que, durante a noite, recusavam-se a cooperar.

A *JP 3-30* não inclui o estabelecimento de forças aéreas táticas para nação parceira ou o desenvolvimento de capacidade de parceria, como tarefas *JACCE*. No entanto, o relato claramente demonstra o impacto do poder aéreo em *JTF* interinstitucional.

Organização e Estrutura

O Comandante do Componente Aéreo na época, o TenGen Glenn Spears, identificou o *JACCE* como o dispositivo indicado para tomar conta da soberania aérea na RD, uma observação que teve sentido por vários motivos. O *JACCE* compreendia as dificuldades do tráfico aéreo ilícito e entendia as contribuições que o poder aéreo ofereceria ao comandante apoiado do *JIATFS*. A *DRAF* acabava de enviar seu primeiro

oficial de ligação à *JIATFS*, iniciando, assim, a cooperação entre aquele oficial, o *JACCE* e o pessoal da *JIATFS*. Além do mais, o *JACCE* contava com o pessoal correto, inclusive: oficiais experientes em radar; *C2;* aeronaves táticas; especialistas em *C2* alistados; analistas civis de radar; e a habilidade de acessar a perícia de pilotos de caça instrutores. Sem dúvida o *JACCE* estava bem preparado para tomar conta dos Ceus Soberanos. Além do uso de termos como *soberania aérea* e caças *A-29* outorgou ao *JACCE* o que o General Hostage denomina de "lugar à mesa."[14] De acordo com o *JP 3-08*: "O ponto de enfoque para a coordenação operacional e tática com as agências civis ocorre no Quartel General da *JTF*, gabinete de campo conjunto, centro de operações militares civis (. . .) ou centro de operações humanitárias". Neste caso, o ponto de enfoque residia na *JIATFS*—onde se encontrava o *JACCE*.[15]

Como reiterado no *JP 3-08*: "A coordenação interinstitucional bem sucedida capacita o *USG* a estabelecer apoio doméstico e internacional, conserva recursos e leva a efeito operações coerentes que eficaz e eficientemente alcançam objetivos comuns."[16] A equipe interinstitucional Ceus Soberanos sabia que qualquer iniciativa apresentada ao *USSOUTHCOM* deveria ser enxuta e inovadora—algo que rendesse resultados quase imediatos.[17] O *JACCE* acessou os recursos diversos necessários para colocar em execução o programa Ceus Soberanos, baseado em efeitos, ao mesmo tempo satisfazendo as apreensões interinstitucionais. A solução inclui um currículo para os caças *A-29* de autoria do pessoal da *USAF* e lecionado na Colômbia, onde oito pilotos dominicanos aprenderam a usar os óculos de visão noturna, voar em formação e levar a efeito os procedimentos de intercepção com aeronaves dissimilares, tais como as plataformas de rastreamento *C-560* da Força Aérea da Colômbia. O estabelecimento de campo de carreira em intercepção de controle terrestre para a *DRAF* dirigiu-se ao fato de que seus *A-29s* não possuiam radar de intercepção aérea. O desenvolvimento subsequente de currículo para curso lecionado na Colômbia produziu cinco formandos em controle que regressaram à República Dominicana. Ao mesmo tempo, ocorreram intercâmbios de grande número de especialistas em *C2*, levantamentos topográficos, via radar, e visitas de

integração a centros de operações. As aeronaves *AWACS* e *A-29s* levaram a efeito missões de interoperabilidade trimestrais e certificações de tripulação, resultando em mais de 100 intercepções positivas de controle aproximado via *A-29* dirigidas pelo *E-3*. Acompanhados pelo *JACCE*, a liderança da *DRAF* visitou Bases de Caças norteamericanos, presenciou operações de controle aéreo e de caças e voou em missões de intercepção em *F-16,* levadas a efeito pela intercepção via controle terrestre da *USAF*. Um grupo especial de *A-29s* da *DRAF* voou abordo de aeronave *AWACS* durante missões *C-TOC*, observando, em primeira mão, a comunicação e coordenação requerida para intercepções de aeronaves, bem sucedidas. Finalmente o *JACCE* exibiu a cooperação aperfeiçoada entre a *USAF–DRAF,* coordenando uma passagem de *AWACS* durante o *International Caribbean Air Show* de 2010 realizado na República Dominicana.[18] Devido ao número de agências envolvidas e o enfoque em interdição aérea geral, o *JACCE* tomou a liderança em planejamento e execução da Iniciativa Ceus Soberanos. Como o *JP 3-08* realça: "Dentro do *USG*, as agências militares e civis desempenham funções em situações de apoio e apoiado. No entanto, esta não é a relação de comando de apoio descrita na *Joint Publication* 1, *Doctrine for the Armed Forces of the United States*. As relações entre as agência militares e civis não podem ser equiparadas às autoridade de comando militar."[19] Essa observação comprovou ser especialmente verdadeira no caso de estudo dominicano no qual nenhuma das organizações interinstitucionais desempenhou funções para a outra. Sem embargo, o *JACCE* está bem capacitado para preencher as lacunas entre as agências militares e civis, com respeito a poder aéreo eficaz.

Resultados da Integração do Elemento de Coordenação do Componente Aéreo Conjunto

Será que o poder aéreo em si solucionou o problema de voos ilícitos na RD? Claro que não. No entanto, mesmo se o cálculo exato de sucesso não ficou inteiramente claro, o componente aéreo obteve grande efeito. As grandes operações contra as redes de narcotráfico *[Drug Trafficking Organizations – DTO]* e maiores medidas de anticorrupção pelas

autoridades dominicanas ocorreram ao mesmo tempo. Contudo, os analistas destacam o incidente de 23 de outubro de 2010 como o ponto decisivo para o tráfico aéreo ilícito naquele país. Além do mais, os oficiais *DRAF* ficaram convencidos de que o uso do poder aéreo na Iniciativa Ceus Soberanos ofereceu o impacto definitivo: "Só basta levantar os olhos e observar os céus de Santo Domingo para ver e ouvir os Super Tucanos em patrulha. Todos os dias *El Diario* publica artigos acerca de treinamento com colombianos e norteamericanos. Os *DTOs* sabem que os pilotos dos *A-29s* da Força Aérea Colombiana estão entre os melhores do mundo e que as *AWACS* da *USAF* patrulham os céus entre Hispaniola e a América do Sul, providenciando controle de interceptação para os nossos *A-29s*".[20] Os benefícios de força aérea tática também aumentaram a cooperação dentro da interinstituição anti-drogas da RD. Por exemplo, os barcos patrulheiros dominicanos solicitam apoio aéreo via simples texto, resultando na chegada de *A-20s* da *DRAF* ao local em questão de minutos. Em muitas ocasiões, baseados em inteligência interinstitucional, os *A-29s* lançaram e interceptaram alvos marítimos, mais tarde vetorizando barcos de patrulha próximos, confiscando a cocaína e procedendo com a prisão dos delinquentes.

Sem dúvida, as *DTOs* reconheceram a enorme tarefa que é o transporte de cocaína via aérea a país com força aérea treinada, equipada e determinada a preservar sua soberania aérea. William Brownfield, o Secretário de Estado Adjunto para o Gabinete Internacional de Narcóticos e Assuntos Policiais *[Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs],* nota que: "O cálculo dos resultados sempre estará com dois anos de atraso (. . .) porque narcotraficantes e organizações criminosas não divulgam relatórios e estatísticas às instituições governamentais".[21] No entanto, o consenso na *JIATFS* é que o ambiente simplesmente tornou-se demasiado difícil para as *DTOs* transportarem a cocaína à RD abordo de aeronaves. A análise custo-benefício desse modelo de negócios, em particular, revelou que ir rumo a outros destinos, tais como América Central seria mais fácil e barato. Além do mais, a Iniciativa Ceus Soberanos fez com que as *DTOs* mudassem o meio de transporte, de aéreo a marítimo, o objetivo atual da *JIATFS* e dos domi-

nicanos. Com respeito ao componente aéreo, aprendeu que vincular o recurso *C2*, altamente capaz, tais como a *E-3 AWACS* com a força aérea de nação parceira, resulta em soluções impressionantes.

Deve-se admitir que o efeito preciso do poder aéreo neste cenário continua desconhecido. A fim de assegurar que a RD não regressará à função de destino preferido das *DTOs*, o *JACCE* continua a assistir em integrar o *C2, supervisionando* a certificação da tripulação regular de *AWACS* e *A-29*. Atualmente, todo piloto dominicano de *A-29* recebe certificação de controle de intercepção sob a direção de aeronave *AWACS*. Como declarou o Contra-Almirante Charles Michel, Diretor do *JIATFS*: "Uma vez que as aeronaves deixaram de voar à RD, não queria que elas voltassem".[22] Deve-se notar que o narcotráfico naquele país não diminuiu. Só mudou o meio de transporte. O fluxo de narcóticos à RD continua, quer seja transportado por linhas aéreas "legítimas" ou via marítima. O preço de narcótico nas ruas de Santo Domingo não mudou muito. De qualquer forma, a Iniciativa Céus Soberanos negou, de forma eficaz, o acesso irrestrito ao transporte aéreo.

Conclusão

O que aprendemos com o estudo do caso dominicano? Antes de tudo devemos responder a duas outras perguntas. Será que o comando apoiado da *JTF* ficou satisfeito? Será que o poder aéreo atuou de forma eficaz naquela interinstituição? A resposta à ambas é um *Sim* retumbante. O Contra-Almirante Michel comentou que: "Aqueles traços vermelhos que acusam rastreamentos aéreos ilícitos para mim têm significado. Representam 20 por cento do fluxo de cocaína. Não é algo que o *JIATFS* pode ignorar".[23] Na verdade, cada uma dessas surtidas ilegais transportava, aproximadamente, 300 quilos de cocaína no valor de $6 milhões de dólares.[24] Por exemplo, em 2009, esses voos foram os responsáveis por meio milhão de dólares de cocaína. De acordo com o Diretor do *JIATFS*, a falta de "traços vermelhos" ou seja, aeronaves ilícitas na RD claramente demonstra o efeito do poder aéreo conjunto. Embora calcular o sucesso da interinstituição e julgar a eficácia do poder

aéreo nem sempre seja fácil, o estudo do caso dominicano demonstra o impacto do poder aéreo quando empregado de forma correta. Além do mais, destaca a necessidade de colocar um *JACCE* na interinstituição, especialmente na *JTF*. O General Hostage baseou-se no *JACCE* dentro de comando combatente geográfico. No entanto, algumas vezes, a *JTF* enfocada em tarefa ou força-tarefa interinstitucional necessita de um *JACCE*. A titulo ilustrativo, vejamos o caso do MajGen Garry Dean, ex-Comandante das Forças Aéreas Norte *[Air Forces Northern]*. Em visita à *JIATFS* em 2010, ele queria melhor apoiar as demandas da interinstituição em sua área de responsabilidade (neste caso, a *JTF-North*, localizada em EL Paso, Texas) utilizando o poder aéreo ou o componente aéreo da maneira mais eficaz possível.[25] Quando comentou a respeito durante uma missão da *JIATFS*, o *JACCE* respondeu: "Envie um *JACCE* a El Paso." Na verdade, o General Dean nomeou um *JACCE* à *JTF-North*. Desde então, a coordenação entre a força-tarefa e o componente aéreo melhorou, e o apoio à força-tarefa recebeu o benefício de maior respaldo do poder aéreo. [26]

A necessidade de poder aéreo eficaz na *JTF* dentro da organização interinstitucional não diminuirá mas continuará a crescer e a exercer pressão nas deficiências de *C2*. Devemos examinar as forças-tarefa interinstitucionais existentes ou forças-tarefa tradicionais como oportunidades para o envolvimento do *JACCE*. Em caso de assistência humanitária/reação a desastre não planejado, tais como terremotos, *tsunamis* e defesa civil, devemos determinar durante planejamento de crise-ação se devemos incluir ou não um *JACCE*. Para os Militares da Força Aérea, a interinstituição, às vezes, traz à mente processo bizantino que vai além de operações militares estruturadas. No entanto, o caso dominicano demonstra como o poder aéreo pode afetar a situação. O sucesso dominicano ilustra conceito prontamente compreendido e estudado pelos nossos militares: Superioridade Aérea. Podemos transferir este princípio a qualquer outra força-tarefa ou iniciativa interinstitucional conjunta. É bem possível, por exemplo, que uma interinstituição dedicada à força-tarefa de anti-proliferação nuclear ou ciberespacial incluisse um *JACCE* para solucionar as dificuldades que ocorrem natural-

mente e que impedem uma integração bem sucedida e o bom emprego do poder aéreo. Em suma, problemáticas complexas à segurança nacional dos Estados Unidos provavelmente criarão maior ênfase em soluções interinstitucionais que incluirão conjunto de habilidades que somente o *JACCE* da Força Aérea possui. ✪

Notas

1. Joint Publication (JP) 3-08, *Interorganizational Coordination during Joint Operations*, 24 June 2011, I-10–I-11, http://www.dtic.mil/doctrine/new_pubs/jp3_08.pdf.

2. "Countering Transnational Organized Crime," United States Southern Command, acessado em 4 de abril de 2012, http://www.southcom.mil/ourmissions/Pages/Countering%20Transnational%20Organized%20Crime.aspx.

3. United States Southern Command, *Command Strategy 2020: Partnership for the Americas* ([Miami, FL:] USSOUTHCOM, July 2010), 6, http://www.southcom.mil/aboutus/Documents/Command_Strategy_2020.pdf. O termo *threat finance* refere-se a sistemas e redes que afetam, de forma adversa, os interesses norteamericanos, ao apoiar, financeiramente, organizações ilícitas e indivíduos, tais como terroristas e traficantes em narcóticos, armamentos e seres humanos.

4. "Mission," Joint Interagency Task Force, acessado em 4 de abril de 2012, http://www.jiatfs.southcom.mil/index.aspx.

5. "The Role of the Air Component Coordination Element," Air Force Inspection Agency, 21 June 2010, http://www.afia.af.mil/news/story.asp?id=123210289.

6. JP 3-30, *Command and Control for Joint Air Operations*, 12 January 2010, II-15, http://www.dtic.mil/doctrine/new_pubs/jp3_30.pdf.

7. "Air Component Coordination Element."

8. Lt Gen Mike Hostage, "A Seat at the Table: Beyond the Air Component Coordination Element," *Air and Space Power Journal* 24, no. 4 (Winter 2010): 18–19, http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj10/win10/2010_4_05_hostage.pdf.

9. Evan Munsing e Christopher J. Lamb, *Joint Interagency Task Force–South: The Best Known, Least Understood Interagency Success*, Strategic Perspectives no. 5 (Washington, DC: National Defense University Press, June 2011), 40, http://www.ndu.edu/inss/docUploaded/Strat%20Perspectives%205%20_%20Lamb-Munsing.pdf.

10. "Air Component Coordination Element."

11. O ex-Comandante da AFSOUTH, TenGen Glenn Spears e a liderança *A-3* permitiram ao *JACCE* latitude suficiente para perseguir a iniciativa Céus Soberanos. O Cel Bruce Danskine e o Sr. Ken Popelas, líderes do 612º Grupo de Operações em Teatro *[612th Theater Operations Group]*, incentivaram o uso criativo do equipamento da *AFSOUTH* e adotaram a interoperabilidade com as forças aéreas das nações parceiras. O antigos Diretores do *JACCE*, TenCel Ronni Orezzoli e o TenCel Mathew Enenbach reuniram os interessados iniciais. O Agente Brian Bonifant; analista tática Christine Mulder-Meira; Maj Eleanor Peredo, *USAF*; e

Arnie Sierra e Guillermo Toca do Departamento de Estado dos EUA encabeçaram a tentativa na RD. O TenCel Jonas Reynoso da Força Aérea da República Dominicana; Maj Scott Jendro, *USAF*; Maj Adam Haughey, Estados Unidos; e Richard Silva trabalharam incansavelmente no Sul da Flórida. Os pilotos instrutores de *F-16* TenCel Michel Torrealday e o TenCel Eric Perlman na Base Aérea Luke, Arizona, foram absolutamente essenciais. Seus currículos preparados sob medida e a perícia aérea profissional do grupo *A-29* ajudaram a criar uma força aérea tática, fortalecendo os vínculos EUA-RD. Hank Attanasio, Jim Knoll, e Linda Helper, juntamente com Don Kelly do Comando de Combate Aéreo, ofereceram excelente apoio. O *C2* da *AWACS* e o controle aproximado *bogey dope* continuam sendo os capacitadores da Iniciativa Céus Soberanos.

12. A ordem da tarefa, assunto do *USSOUTHCOM*: Dominican Republic Aerial Mobile Training Team Deployment, 24 March 2009.

13. Cel Hilton Cabral, amigo e colega de seminário da Escola de Comando Aéreo e Estado-Maior *[Air Command and Staff College],* participou da última missão *AT-37*. Sobreviveu após ser ejetado durante decolagem na Base Aérea San Isidro. Mais tarde veio a ser o primeiro Comandante de Esquadrão de *A-29*s e de *A-3s* da *DRAF*.

14. Hostage, "Seat at the Table."

15. JP 3-08, *Interorganizational Coordination*, xiv.

16. Ibid., ix.

17. O *SOUTHCOM* gastou um total de $800.000 dólares em dois anos para obter soberania aérea na RD. Levando em consideração que o orçamento total para o *SOUTHCOM* para o ano fiscal de 2011 montou a $200 milhões, $800.000 foi investimento razoável para livrar nação parceira de tráfico ilícito de drogas.

18. O *E-3* da *AFSOUTH* executou talvez sua primeira passagem na América Latina para o propósito de demonstrar a cooperação da *USAF-DRAF* e apresentar os Estados Unidos como o parceiro selecionado. Aproximadamente 2,2 milhões de pessoas assistiram ao espetáculo aéreo, o maior evento na RD. A audiência foi maior do que os Carnavais passados e as comemorações do Dia da Independência. David Schultz, *Airshows LLC*, coordenador do espetáculo, entrevista com o autor, 30 de março de 2011.

19. JP 3-08, *Interorganizational Coordination*, xi.

20. Breve relatório, TenCel Jonas Reynoso, *DRAF*, assunto: Dominican Republic Sovereign Skies Brief to Counter Narcotics Trafficking Planning Conference, JIATFS, 17 November 2010.

21. "U.S. Diplomats, Interagency Officials Discuss Western Hemisphere Security," United States Southern Command, 9 November 2011, http://www.southcom.mil/newsroom/Pages/U-S--diplomats,-interagency-officials-discuss-Western-Hemisphere-security.aspx.

22. Breve relatório, Contra-Almirante Charles Michel, JIATFS, assunto: Air Component Campaign Plan Briefing by Interim AFSOUTH Comandante Gen Jon Norman apresentou ao Gen Douglas Fraser, 2 de Novembro de 2011.

23. Ibid.

24. Essas quantias refletem os preços de cocaína no atacado ($20.000 dólares por quilo).

25. Considera-se o *JIATFS* o melhor exemplo de cooperação conjunta entre instituições. Como tal, anualmente recebe mais de 10.000 visitantes que desejam aprender com seu sucesso. Para maiores detalhes acerca da *JIATFS,* como o padrão a seguir em cooperação interinstitucional, ver Munsing e Lamb, *Joint Interagency Task Force–South*.

26. Os detalhes acerca de aumento em apoio a componente aéreo são sensíveis, mas o Comandante da *JTF-North* possui agora recursos e capacidade da *USAF* que não possuía antes da inclusão do *JACCE*.

TenCel Edward Boxx, USAF

Recebeu o Bacharelado em Artes da *University of Texas*, El Paso e o Mestrado em Ciências da *Riddle Aeronautical University*. Assumiu Comando do Destacamento 2, Quarteis-Generais da 12ª Força Aérea, Posto Aéreo da Base Naval em Key West, Flórida, em outubro de 2009. É o Director do Elemento de Coordenação do Componente Aéreo *[Air Component Coordination Element] – Joint Interagency Task Force South*, responsável pela integração dos recursos da Força Aérea na área de operações conjunta de 42 milhões de milhas quadradas. Gerente de batalha aérea do comando com 3.474 horas de voo e instrutor e/ou avaliador da aeronave *E-8CandE-3B/C*. Tomou parte em numerosas operações de guerra, de contingência, combate a narcóticos e Estado-Maior Conjunto. Diretor de Operações, inclusive *Southern Watch, Provide Comfort, Tiger Rescue, Restore Democracy, Iraqi Freedom, Enduring Freedom e Noble Eagle*, o TenCel Boxx foi selecionado como Bolsista da Força Aérea para 2012 e brevemente fará parte do corpo discente do *Washingrton Institute for Near East Policy*.

Gostaríamos de receber sua opinião

Distribuição: Texto aprovado para o público. Distribuição irrestrita.

Isenção de Responsabilidade

As opiniões e pontos de vista expressos ou inferidos neste periódico pertencem aos autores e não contam com a sanção oficial do Departamento de Defesa [Department of Defense], Força Aérea [Air Force], Comando de Treinamento e Educação Aérea da Aeronáutica [Air Education and Training Command –AETC], Universidade da Aeronáutica [Air University], ou quaisquer outras agências ou departamentos do governo dos Estados Unidos.

Este artigo pode ser reproduzido, parcial ou totalmente, sem necessidade de autorização prévia. Caso seja reproduzido, o Air and Space Power Journal – Português solicita a cortesia de menção..

http://www.airpower.au.af.mil