

Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial

Creation of the Ministry of Aeronautics of Brazil and its first actions in a context of world war

Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras acciones en un contexto de guerra mundial

Heitor Esperança Henrique¹

RESUMO

O setor aeronáutico brasileiro passou por grandes mudanças na década de 40. A principal delas foi a criação do Ministério da Aeronáutica, que culminou na união das forças aéreas do exército e da marinha em uma única força, tendo como consequência o envio do 1º Grupo de Aviação de Caça para lutar no teatro de operações do Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial. Tal ação só foi possível em decorrência da política internacional do governo brasileiro e da criação de uma comissão conjunta entre o Brasil e os Estados Unidos, que foi desempenhada pela Air Division da Joint Brasil-U.S. A Defense Commission marca significativamente o processo de organização da recém-criada Força Aérea Brasileira no setor administrativo e operacional no molde estadunidense, permitindo compreender as ações que envolvem o setor aéreo nas relações internacionais.

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Relações Internacionais. Segunda Guerra Mundial.

ABSTRACT

The Brazilian aeronautical sector underwent major changes in the 1940s, the main one being the creation of the Ministry of Aeronautics, which culminated in the union of the army and navy air forces into a single force, resulting in the sending of the 1st Group of Fighter aircraft to fight in the Mediterranean theater of operations in World War II. Such action was only possible as a result of the international policy of the Brazilian government and the creation of a joint commission between Brazil and the United

States, which was carried out by the Air Division of the Joint Brasil-U.S. Defense Commission that significantly marks the organization process of the newly created Brazilian Air Force in the administrative and operational sector in the US mold, allowing for an understanding of the actions that involve the air sector in international relations.

Keywords: Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. International relations. Second World War.

RESUMEN

El sector aeronáutico brasileño experimentó importantes cambios en la década de 1940, siendo el principal la creación del Ministerio de Aeronáutica, que culminó con la unión de las fuerzas aéreas del ejército y la marina en una sola fuerza, resultando en el envío del 1er Grupo de aviones de combate para luchar en el teatro de operaciones mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial. Tal acción solo fue posible como resultado de la política internacional del gobierno brasileño y la creación de una comisión conjunta entre Brasil y Estados Unidos, que fue realizada por la División Aérea del Conjunto Brasil-Estados Unidos. Comisión de Defensa que marca significativamente el proceso de organización de la recién creada Fuerza Aérea Brasileña en el sector administrativo y operativo en el molde estadounidense, permitiendo comprender las acciones que involucran al sector aéreo en las relaciones internacionales.

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Fuerza Aérea Brasileña. Relaciones Internacionales. II Guerra Mundial.

I. Fundação Faculdade de Filosofia, Letras e Artes de Mandaguari (FAFIMAN) – Mandaguari/PR – Brasil – Doutor em História pela Universidade Federal do Paraná. E-mail: heitorehenrique@gmail.com

Recebido: 20/08/20

Aceito: 12/04/21

1 INTRODUÇÃO

A proposta deste artigo é trazer para o debate a criação do Ministério da Aeronáutica e sua atuação na Segunda Guerra Mundial. Para tanto, devemos saber que, anterior ao ano de 1941, o setor aéreo nacional era dividido em três: o civil, comandado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), pertencente ao Ministério de Viação e Obras Públicas; a Arma da Aeronáutica do Exército; e a Aviação Naval da Marinha, cada uma sob o regimento das respectivas armas. Por mais que Vargas incentivasse durante o seu governo o desenvolvimento aeronáutico brasileiro, o país não possuía um corpo único que pudesse ser chamado de Força Aérea e que representasse os interesses do Estado ou garantisse o poder aéreo nacional na situação de um conflito internacional. Tal problema só foi resolvido por meio do Decreto-Lei N° 2.961, de 20 de janeiro de 1941 que cria o Ministério da Aeronáutica.

2 UM ATO POLÍTICO

O desenvolvimento do setor aéreo no panorama mundial, durante o período entre guerras, passava por um processo de amplo crescimento. O avião diminuía distâncias, aproximava pessoas e facilitava a integração nacional. No caso brasileiro, a aeronáutica nacional ensaiava seu salto nos anos 30 e foi durante o Estado Novo de Getúlio Vargas que as principais instituições da aviação foram criadas e aplicadas para facilitar a integração nacional, a comunicação, o comércio e a defesa do território.

A primeira ação de Vargas referente ao setor foi iniciar a organização de uma mentalidade aeronáutica. Seu primeiro ato foi a criação e organização do Departamento de Aviação Civil (DAC), em 22 de abril de 1931, pelo Decreto n° 19.902. Sua responsabilidade era voltada aos assuntos relativos à aeronáutica civil e comercial, e seus serviços eram distribuídos em três divisões: administrativa, operacional e de tráfego. O DAC estava associado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Temos, assim, a criação de um órgão responsável pelo desenvolvimento da aviação civil, mas sem ainda uma legislação própria que regulasse, de forma eficiente, a aviação civil e comercial nacional. Por enquanto, o Estado brasileiro seguiria as recomendações das convenções internacionais de aviação civil.

As aviações militares seguiam uma estruturação diferente. Considerada a primeira escola militar de aviação do país, a Aviação Naval Brasileira foi criada em agosto de 1916. A Aviação do Exército teve seu princípio

em 1914, passando a funcionar efetivamente somente em julho de 1919 sob a orientação técnica da Missão Militar Francesa. O elemento em comum nas aviações militares é o entendimento no pós-Primeira Guerra de que a arma da aviação seria de importância vital para os próximos conflitos. O debate que passa a existir entre os teóricos do poder aéreo é de como utilizá-la e organizá-la.

No Brasil, as aviações militares se mantiveram separadas e com funções de salvaguardar o território nacional. Porém, havia a necessidade de melhor integrar a nação brasileira. Como resposta em 1931, é efetivado o Correio Aéreo Militar (CAM), que deveria prestar contas também à Diretoria Geral dos Correios. A Marinha, no ano de 1934, iniciou um debate acerca da organização do Correio Aéreo Naval, inaugurado em 1935 e mantido em funcionamento até 1940. Suas rotas correspondiam somente à região litorânea, ficando o interior do país a cargo do CAM que, desde 1931 até 1940, foi um dos principais meios de comunicação. O CAM permitia que lugares de difícil acesso fossem vistos e se sentissem pertencentes a um projeto de nação.

Os avanços referentes à aeronáutica originavam-se principalmente da necessidade do Estado brasileiro de se atualizar em relação a essa nova tecnologia e seu uso bélico. Os avanços também ocorreram pelo fato de Getúlio Vargas ser um homem da aviação, sendo considerado pela mídia da época como o “amigo da aviação” (FRAGA, 2017, p. 137). A primeira legislação referente à aviação civil acontece às vésperas do Estado Novo. Em 1938, é criado o Código Brasileiro do Ar (CBA), um código que nasceu velho devido ao fato de ter ficado oito anos em discussão (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 451). Enquanto isso, os assuntos referentes às armas de aviação eram de responsabilidade dos comandos do Exército e da Marinha.

No dia 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei N° 2.961, é criado o Ministério da Aeronáutica. Ele uniu os assuntos civis e militares numa mesma pasta, permitindo melhor controle e segurança do espaço aéreo e facilitando o uso e desenvolvimento de tecnologias voltadas ao setor aéreo. No que tange ao setor civil, a prévia organização com o DAC e CBA facilitou a sua assimilação ao Ministério, já as aviações do exército e da marinha se uniram e criaram uma força aérea denominada inicialmente como Forças Aéreas Nacionais, mas, logo em seguida, seu nome é trocado para Força Aérea Brasileira (FAB).

Todo esse processo de atualização do setor aéreo envolve questões políticas e estratégicas. A criação da FAB terminou com o divisionismo do poder aéreo. Ela passa a construir e assumir o seu papel social e político, mas, para reestruturá-la, era necessário evitar conflitos internos que poderiam ocorrer entre o exército e a

marinha. Por isso, Vargas escolhe um civil para comandar a pasta, entendendo-se que nenhuma das duas armas teria algum privilégio na reorganização dos quadros internos do setor militar. O escolhido para assumir o cargo de ministro foi o advogado gaúcho Joaquim Salgado Filho, que já havia sido Ministro do Trabalho de 1932 a 1934. Do mesmo modo, como o presidente também era um entusiasta da aviação nacional, buscou desenvolver o setor com apoio da população civil, das empresas privadas e das relações internacionais entre o governo brasileiro e o dos Estados Unidos.

3 ENTRADA NA GUERRA

Os efeitos da Guerra Mundial eram sentidos no Brasil. Vargas agia num sistema pendular entre os interesses dos Estados Unidos e da Alemanha Nazista e tentava tirar de ambos os lados acordos comerciais que favorecessem o programa de desenvolvimento industrial nacional. O governo estadunidense buscou criar um plano de cooperação político e econômico que envolvesse as repúblicas americanas. Assim, as propostas da política da “Boa Vizinhança” foram moldadas para combater a influência do Eixo no continente. Sendo assim, é proposta uma missão militar aos países da América do Sul para estreitar os vínculos entre os países beneficiários. A tentativa de uma primeira missão em 1940 teve um relativo fracasso devido à relutância do governo brasileiro em relação à presença de tropas dos EUA ocupando o Nordeste, região considerada sensível a um ataque do Eixo.

Diferentemente de Vargas, Salgado Filho era favorável a uma maior aproximação com o governo dos EUA que, durante a gestão de Roosevelt, impulsionou o desenvolvimento industrial do setor aeronáutico e garantia a infraestrutura necessária: aeroportos, rotas, mecanismos de navegação, controle de tráfego aéreo, previsão do tempo e pesquisas que iriam levar a futuras melhorias (CROUCH, 2008, p. 642-643). As empresas aéreas estadunidenses estavam amparadas pelo governo, sendo a Pan American Airways (PanAm) uma das principais empresas que se beneficiou. Durante a gestão Roosevelt, a empresa expandiu suas rotas por todo o continente americano, competindo com a alemã Lufthansa pelo mercado latino-americano. A PanAm também correspondia a uma necessidade dos militares estadunidenses de monitorar a movimentação de aeronaves do eixo pela América. Para tanto, foi criado o Airport Development Program (ADP), uma ação conjunta entre a PanAm e o governo, na qual a empresa com o apoio de suas subsidiárias, construiriam e aparelhariam aeroportos na América Latina que fossem

de interesse estratégico dos militares estadunidenses. Por ser inicialmente atuação de uma empresa civil e de sua subsidiária, não havia o desgaste da imagem do governo dos EUA, já que não era visto como uma ação intervencionista em um Estado Latino. Assim, mantinha funcionando a política da “Boa Vizinhança”.

Salgado Filho compreendia que, para a expansão do setor aéreo, era necessária a readequação, a ampliação e o aparelhamento dos aeroportos e das bases aéreas brasileiras. Porém, o governo brasileiro sozinho não tinha como disponibilizar técnicos, material e financiamento para realizar as melhorias. A saída era utilizar o ADP por meio da Panair do Brasil S.A., subsidiária da PanAm. Em 25 de julho de 1941, por meio do Decreto-Lei Nº 3.462, a Panair é autorizada a construir, melhorar e aparelhar aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador. A ação do Ministro ajudou a resolver o mal-estar que havia ficado entre os militares brasileiros e estadunidenses no tocante à questão nordestina, já que as bases aéreas que eram de interesse dos EUA estavam sob o ADP. Isso mantinha a imagem de neutralidade do governo brasileiro.

O ano de 1942 foi decisivo para o governo brasileiro na política externa quando foi obrigado a se posicionar escolhendo o lado dos Aliados. Os principais fatores que levaram a essa decisão foram a Conferência do Rio, a missão do ministro da Fazenda Souza Costa a Washington, o acordo político-militar assinado com os Estados Unidos e o torpedeamento de cinco navios mercantes brasileiros pelos submarinos alemães. O Brasil declarou guerra ao Eixo em 22 de agosto de 1942. Das negociações entre Brasil e EUA, foi assinado, em 23 de maio de 1942, os Acordos de Washington. Em sequência, foram criadas comissões encarregadas de auxiliar nos diálogos e negociações entre os dois países. Foram criadas duas comissões: uma com base em Washington e outra no Rio de Janeiro.

A comissão do Rio faria a ligação com as missões militar e Naval dos EUA na então capital federal brasileira, no esforço de melhorar as condições operacionais das forças armadas brasileiras. Para a comissão em Washington a primeira tarefa seria organizar um plano de defesa do Nordeste, (...). O foco deveria ser no equipamento pelos EUA das tropas brasileiras dedicadas a defesa da região e das instalações militares estadunidenses. (OLIVEIRA, 2015, p. 53-54).

A comissão baseada no Rio de Janeiro era denominada de Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) e a de Washington Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC). Foi escolhido para representar a parte brasileira o General Estevão Leitão de Carvalho,

subordinado direto ao Ministério das Relações Exteriores. Para representar a parte estadunidense da comissão, foi escolhido o General John Garesche Ord. Na comissão mista da JBUSMC, havia o departamento da Air Division, representada pelo americano Coronel Floyd B. Wood e pelo brasileiro Coronel Aviador Vasco Alves Secco. Este último representava o Ministério da Aeronáutica em relação ao desenvolvimento e melhoramento do setor aéreo civil e da FAB. Concomitantemente a isso, as negociações para compra e aquisição dos equipamentos necessários ocorria via Lend-Lease. O programa Lend-Lease, ou Lei do Empréstimo e Arrendamento, representou o empréstimo de quantias vultuosas por parte dos Estados Unidos para os países que combatiam o Eixo durante a guerra com a opção de pagamento a juros baixos ou devolução do material no pós-guerra (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47).

Tendo Vargas decidido enviar contingentes brasileiros para a guerra no exterior, ficou sob responsabilidade dos representantes da JBUSDC organizar as necessárias ações para treinar, transportar e incorporar as forças aliadas. Os representantes brasileiros na Comissão General Leitão de Carvalho, Vice-Almirante Álvaro Vasconcelos e Coronel Aviador Vasco Alves Secco assumiram a dupla missão de continuar as negociações de rearmamento do contingente das operações no Atlântico Sul e organizar o envio de tropas brasileiras para o exterior. Ao longo das discussões, ficou decidido o envio de uma Força Expedicionária Brasileira (FEB) e a mobilização de elementos da FAB para constituir Unidades Aéreas. A FEB e a FAB seguiriam os padrões organizacionais do Exército Americano e de sua Força Aérea e utilizariam material e equipamentos estadunidenses *via lend-lease*. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 511-512).

A partir de abril de 1942, por meio dos acordos com os Estados Unidos, o Brasil começou a receber uma pequena quantidade de caças Curtiss P-36A e de bombardeiros North American B-25B. Após a declaração de guerra, em agosto daquele ano, percebeu-se que era urgente a necessidade de dotar as unidades aéreas brasileiras com meios adequados para a defesa da costa. A partir de então, a FAB recebeu grande número de aviões Lockheed A-28A Hudson e Consolidated PB5Y-5/5A Catalina. Recebeu, também, muitos caças P-40E e P-40K, além de modernos aviões de treinamento, como o Fairchild PT-19, o Vultee BT-15 e o North American AT-6C/D (LIMA; VASCONCELOS, 2003, p. 18). Todos os aviões chegaram ao Brasil por voo direto dos Estados Unidos e, em alguns casos, foram enfrentadas difíceis situações climáticas devido à falta de equipamentos adequados para garantir boas informações aos pilotos. Ao todo, foram trazidos, em voo, por equipes brasileiras, 130 aviões em 1942, 243 em 1943, 64 em 1944 e 15 em

1945, totalizando 452 aviões nos anos que ainda duraria a guerra. (BUYERS, 2004, p. 19).

À época da entrada do Brasil na guerra, a FAB estava composta por aproximadamente 200 pilotos e 200 elementos de manutenção de aviões, além da parte burocrática e administrativa (BUYERS, 2004, p. 44). A atuação inicial aconteceu no litoral do Brasil. Apesar de esta se encontrar ainda em fase de organização como força armada autônoma, em 1943 passou a participar mais coordenadamente no serviço de patrulhamento e proteção de comboios no Atlântico Sul e em ação conjunta com os elementos de superfície das marinhas de guerra brasileira e norte-americana. Essa atividade ficou conhecida como campanha antissubmarina. Os equipamentos utilizados pela FAB para o patrulhamento eram os Catalinas e Hudsons do 1º Grupo de Patrulhas e os Vultees Vingança da Base Aérea de Santa Cruz (TORRES, 1985, p. 112).

“A ofensiva submarina nas costas da América do Sul obrigou a organização dos comboios marítimos, como o melhor meio de defesa. A escolta naval entre Trinidad e Recife era fornecida por navios de guerra norte-americanos, de Recife para o sul a escolta era feita por navios de guerra brasileiros. A proteção aérea dos comboios, ao longo da costa brasileira, era feita por aviões brasileiros e norte-americanos em conjunto, distribuídos pelas Bases Aéreas existentes no litoral.” (INCAER, p. 9-10).

Esse patrulhamento aéreo representou um grande esforço para a FAB. Milhares de horas de voo eram realizadas mensalmente, com condições climáticas adversas e estendendo-se por todo o litoral brasileiro. A maior vitória da FAB na campanha antissubmarina foi o afundamento do submarino alemão U-199 em 31 de janeiro de 1943 no Rio de Janeiro. Lima (2003) afirma que este foi o único submarino comprovadamente afundado pelos aviões da FAB. Diante desse fato, é considerado o ato mais importante da campanha antissubmarina.

4 O 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA

Semanas antes da criação oficial do 1º Grupo de Caça, foi feita a solicitação, a todas as unidades da FAB, de voluntários para formarem o grupo. As vagas para oficiais aviadores logo foram preenchidas. A maioria deles era oriunda do Rio de Janeiro e praticamente todos se encontravam na Escola da Aeronáutica. Do Nordeste, foram chamados diversos voluntários que serviam nas unidades aéreas sediadas em Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Dentre os muitos aviadores que se ofereceram como voluntários para integrar o grupo, havia alguns que já contavam com uma grande bagagem de experiência aviatória. Inclusive, muitos já tinham participado regularmente de algumas missões ao longo

do litoral brasileiro (LIMA; VASCONCELOS, p. 23-31). Dos voluntários que formariam o 1º Grupo de Aviação de Caça, pilotos e homens responsáveis pela manutenção dos aviões, 116 eram oriundos do Exército, 33 da Marinha, e a sua grande maioria, 226, eram integrantes da recém-criada Aeronáutica (BUYERS, 2004, p. 44-50).

Na campanha europeia, a Força Aérea Brasileira esteve representada pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. O grupo foi criado pelo Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943, assinado pelo presidente Getúlio Vargas. Em 27 de dezembro, é designado como Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça o Major Aviador Nero Moura que, na época, era membro do Gabinete do Ministro Salgado Filho e havia participado ativamente na estruturação do Ministério da Aeronáutica. O Major Nero Moura, além de comandar, foi responsável por toda sua organização e escolheu seus 36 auxiliares, entre oficiais e praças, ficando constituído do seguinte modo: comandante Major Aviador Nero Moura; o oficial de operações Capitão Aviador Oswaldo Pamplona Pinto; oficial de informações Primeiro-Tenente Aviador José Carlos de Miranda Corrêa e os comandantes de Esquadrilha Capitães aviadores Lafayette Cantarino

Rodrigues de Souza, Fortunato Câmara de Oliveira, Joel Miranda e Newton Lagares da Silva.

O Major Nero Moura delegou aos comandantes a liberdade de escolha dos futuros pilotos que integrariam as futuras Esquadrilhas de Combate. Finda a organização do grupo, se iniciam os sucessivos estágios de treinamento. A primeira fase ocorre em 3 de janeiro de 1944, com a viagem do Major Moura e de seus homens-chave do Brasil para Orlando, na Flórida, para treinamento na Escola de Tática Aplicada da Aviação do Exército. A segunda fase do treinamento ocorre na base norte-americana de Albrook Field, na Zona do Canal do Panamá. Em 18 de março de 1944, ocorre o encontro entre o grupo do Major Nero Moura e do voluntariado vindos do Brasil para se adaptarem à organização administrativa e operacional estadunidense. A terceira fase teve início em 05 de abril de 1944, quando o grupo foi deslocado para a Base Aérea de Aguadulce para o treinamento como Unidade Aérea Tática, podendo, enfim, participar ativamente, a partir do dia 11 de maio de 1944, do esquema de defesa do Canal do Panamá. Essa última fase foi marcada pelo hasteamento da Bandeira Nacional enviada pelo Ministro.

Figura 1 - Uma Bandeira que vai a Guerra.



Fonte: MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. 1975, p. 05.

A Figura 1 é o registro, ainda no Brasil, da entrega da Bandeira aos oficiais da FAB. As personalidades presentes são o Ministro Salgado Filho e sua esposa Berthe Salgado. Esta, representando a mulher brasileira, entrega aos Cap. Av. Francisco Sabroza e 1º Ten. Av. Horácio Machado a Bandeira Nacional, em uma cerimônia militar realizada na Escola da Aeronáutica em 5 de maio de 1944. Na imagem, a instituição do Ministério é representada por Salgado Filho e o Estado pela Bandeira Nacional. O Cap. Av. Francisco Sabroza e o 1º Ten. Av. Horácio Machado representam o 1º Grupo de Caça. O hasteamento da bandeira reforçou o sentimento de coletividade no grupo e o seu grau de importância ao representar a nação brasileira e as ações do Ministério nesse período de guerra.

A quarta e última fase do programa de treinamento do 1º Grupo de Caça é em Suffolk Air Field, nos Estados Unidos. A missão era adaptá-los ao avião que seria usado no Teatro de Operações do Mediterrâneo: o moderno Thunderbolt P-47. Até esse momento, os pilotos realizavam os treinamentos no Curtiss P-40. Às vésperas da ida, o grupo apresentava uma grande coesão que representava um símbolo da transformação de homens e máquinas em uma Unidade Aérea de Combate. O 1º Grupo de Aviação de Caça estava sob o controle operacional do XXII Comando Aéreo Tático, incorporado ao *350th Fighter Group* com a denominação de *1st Brazilian Fighter Squadron*, pois o efetivo brasileiro equivalia a um esquadrão de caça americano.

No dia 11 de setembro de 1944, o 1º Grupo de Aviação de Caça deixa as instalações dos Estados Unidos em direção ao Teatro de Operações do Mediterrâneo. A viagem foi realizada de navio e chegou à Itália no dia 19, já seguindo para a Base Aérea de Tarquinia em Livorno. As operações começaram no dia 31. Contudo, a supremacia aérea nos céus italianos era dos aviões aliados. Sendo assim, o grupo brasileiro operou predominantemente como unidade de caças-bombardeiros. A principal modalidade de ataque utilizada pelo 1º Grupo de Caça era o bombardeio picado, que tinha como objetivo impedir o fluxo de suprimentos para a linha de frente alemã e barrar o refluxo das tropas inimigas. O grupo também realizou missões de reconhecimento e, em menor número, missões de escolta. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 556).

Junto do grupo de caça, participou, também na Itália a 1ª ELO (Esquadrilha de Ligação e Observação). Consistia em uma esquadrilha que estava sob comando da FEB com a função de observar o campo de guerra, fazer reconhecimento aéreo e regulação de tiro. Os grupos realizaram 682

missões em aviões tipo Piper Cub, ou L-4H na versão militar (LIMA, 1989, p. 337-340).

Em dezembro de 1944, viajam ao *front* italiano o Ministro Salgado Filho e uma comitiva de oficiais brasileiros. O objetivo era se inteirar das necessidades e deficiências que o 1º Grupo de Caça poderia ter na primordialidade de materiais para os homens, acampamento e aeronaves. E se essas necessidades poderiam ser sanadas por meio de um pedido às Comissões Conjuntas. Porém, o principal problema era a questão da substituição dos pilotos. Não havia previsão de quando isso poderia ocorrer, fato que preocupava Salgado Filho, visto que, no mês de dezembro, os pilotos brasileiros já haviam realizado 134 missões. Fatigados como estavam, poderiam ser vítimas de acidentes fatais.

A guerra terminou na Europa em 8 de maio de 1945 e o 1º Grupo de Caça realizou 444 missões. Houve baixas durante o período. O tão desejado reacompanhamento e a substituição dos pilotos não ocorreu, já que Vargas acreditava que a guerra logo terminaria. Mesmo assim, foi montado um segundo grupo de pilotos que se encontravam em treinamento nos Estados Unidos, quando acaba o conflito. A atuação do grupo brasileiro é considerada extremamente valorosa desde o início de sua atuação. O pessoal era dedicado e os pilotos tinham ações de veteranos de guerra devido à exímia habilidade adquirida para a execução das missões. O principal feito do 1º Grupo de Caça foi o reconhecimento aéreo, no dia 21 de abril, do deslocamento de uma unidade alemã entre Ostiglia e Gespino. No dia 22 do mesmo mês, foram realizadas 11 missões aéreas de bombardeios com 44 saídas de aviões. As ações continuaram até o dia 24. A extensa ação do grupo no dia 22 e a destruição causada nos veículos e materiais inimigos impressionaram os estadunidenses.

5 CONCLUSÃO

A guerra termina e, após ela, terminaram também o governo do Estado Novo de Getúlio Vargas e o mandato de Ministro de Salgado Filho. Mas suas ações perduram até os dias de hoje. Devido à aliança com os Estados Unidos em 1942, o Brasil passou a ser o principal parceiro na neutralização da influência do Eixo na América Latina, enquanto Vargas aproveita a oportunidade para aparelhar as forças armadas e construir a siderúrgica de Volta Redonda. Salgado Filho foi hábil em articular as negociações que envolviam o reaparelhamento de todo o setor aéreo nacional. O treinamento e a ida do 1º Grupo de Caça permitiu ao Brasil adquirir experiência de guerra, fortalecendo a recém-criada FAB.

Em 22 de abril de 1986, o 1º Grupo de Aviação de Caça e a FAB receberam, do presidente dos EUA,

Ronald Reagan, uma Citação Presidencial de Unidade por Extraordinário Heroísmo e devoção ao dever demonstrado durante as operações na Itália, o que refletia certo crédito para com as Forças Armadas das Nações Aliadas (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 564-566).

Um desempenho elogiável por parte dos Estados Unidos na guerra só foi possível graças à criação do Ministério da Aeronáutica, que uniu as unidades aéreas do Exército e da Marinha e originando a FAB

e lançando as bases do poder aéreo nacional. Os desafios de caráter técnico e administrativo foram grandes e a aproximação com os EUA auxiliou em um princípio de padronização da força aérea e do setor civil, acelerando o desenvolvimento de todo o setor aeronáutico. Assim, voltar os olhos para o princípio do Ministério da Aeronáutica auxilia na análise de como as relações econômicas e políticas interagiram e moldaram o setor, bem como o desenrolar dos jogos de poderes e influências durante a Segunda Guerra Mundial.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. **Institui o Código Brasileiro do Ar**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.html. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. **Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941. **Autoriza a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, e dá outras providências**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943. **Cria o 1º Grupo de Aviação de Caça**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça 1943-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- CROUCH, T. D. **Asas**. Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- CUNHA, I. C. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas**. Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.
- DAVIES, R. E. G. **Transbrasil: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1997.
- HISTÓRIA da América Latina. A América Latina após 1930: Estado e política. Organizador: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.
- FAY, C. M. **Crise nas alturas: a história da aviação civil no Brasil (1927-1975)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. Opúsculo.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991. v. 3.
- JORDAN, D.; WIEST, A. **Atlas da Segunda Guerra Mundial: volume único**. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, R. M. **“Senta a Pua!”** 2. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

LIMA, R. M.; VASCONCELOS, J. R. M. **Heróis dos Céus**: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Avestruzes no céu da Itália**. Rio: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MOURA, G. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

SIQUEIRA, D. L. Fronteiras. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. **Revista Aeronáutica Editora**, Rio de Janeiro, 1987.

TEIXEIRA, A. M. **FAB – Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948. Curitiba: Juruá, 2015.

TORRES, A. M. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

SALGADO, M.; CORRÊA, E. **Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.