

A formação da “pródiga filha alada” de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945)

The formation of Getúlio Vargas “generous winged child” and its first achievements in a worldwide conflict (1941-1945)

La formación de la “pródiga hija con alas” de Getúlio Vargas y sus primeras hazañas en un conflicto mundial (1941-1945)

Tania Regina Pires de Godoy, Doutora
Academia da Força Aérea - AFA
Pirassununga/SP - Brasil
taniagodoy@globomail.com

Cel Dent R1 Claudio Passos Calaza, Mestre
Academia da Força Aérea - AFA
Pirassununga/SP - Brasil
calazacp@gmail.com

RESUMO

A participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial imprimiu marcas indelévels na organização da Força, composta em 1941 pelas aviações naval e militar como elementos majoritários em sua formação inicial, que teve elementos da Força Pública de São Paulo em sua constituição. Foi uma experiência dramática para seus oficiais e graduados porque vivenciaram uma brusca mudança de emprego e de doutrina para atender às necessidades do conflito europeu que, mesmo em situação de colapso, ainda impôs uma resistência insana e terrível aos seus adversários. Este trabalho apresenta as circunstâncias políticas do alinhamento brasileiro às Forças Aliadas no início dos anos 1940, que coincidem justamente com a criação do Ministério da Aeronáutica e de seu braço armado – a Força Aérea Brasileira. Dessa maneira buscamos dirimir a ausência de uma produção histórica não institucional militar que trata dos nossos combatentes aéreos e de suas realizações tanto no espaço aéreo brasileiro e no Atlântico sul quanto na Europa, além de conhecer seu emprego e os elementos que compuseram a memória heroica da Força.

Palavras-chave: Brasil. Força Aérea Brasileira. Segunda Guerra Mundial. Getúlio Vargas.

Recebido / Received / Recebido
20/05/13

Aceito / Accepted / Acepto
18/07/13

ABSTRACT

The participation of the Brazilian Air Force in World War II left indelible marks on the Force organization. In 1941, it was composed of the naval and military aviations as major elements in its formation, which also had elements of the Sao Paulo Security Force in its constitution. It was a dramatic experience for its commissioned and non-commissioned officers because they experienced a sudden change of employment and doctrine to meet the needs of the European conflict which, even in a situation of collapse, offered an insane and terrible resistance to its adversaries. This work presents the political circumstances of the Brazilian alignment to Allied Forces in the early 1940s, coinciding precisely with the creation of the Ministry of Aviation and its armed wing - the Brazilian Air Force. Thus we seek to resolve the lack of a historical non institutional military production which portrays our air fighters and their accomplishments not only in the Brazilian airspace but also in the South Atlantic and in Europe, besides knowing their employment and the elements that composed the heroic memory of the Force.

Keywords: Brazil. Brazilian Air Force. World War II. Getúlio Vargas.

RESUMEN

La participación de la Fuerza Aérea Brasileña en la Segunda Guerra Mundial imprimió marcas indelebles en la organización de la Fuerza, compuesta, en 1941, por la aviación naval y la aviación militar como los principales elementos de su formación, que tenía elementos de las Fuerzas Armadas de Sao Paulo en su constitución. Fue una experiencia dramática de sus oficiales y graduados porque experimentaron un repentino cambio de empleo y de doctrina para satisfacer las necesidades del conflicto europeo que, incluso en una situación de colapso, todavía impuso una gran fuerza y terrible a sus adversarios. Este trabajo presenta las circunstancias políticas de la alineación de Brasil a las Fuerzas Aliadas en la década de 1940, coincidiendo precisamente con la creación del Ministerio de Aviación y su brazo armado - la Fuerza Aérea Brasileña. Así que tratamos de resolver la falta de una producción histórica no institucional militar que viene a nuestros combatientes de aire y sus logros tanto en el espacio aéreo brasileño y el Atlántico Sur y Europa, además de conocer su empleo y los elementos que componen la memoria heroica de la Fuerza.

Palabras-clave: Brasil. Fuerza Aérea Brasileña. Segunda Guerra Mundial. Getúlio Vargas.

1 INTRODUÇÃO

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi modesta, porém bem-sucedida. Sabemos que o Teatro do Mediterrâneo, na Frente da Itália, dentre os acontecimentos de 1944 a 1945, era secundário, mas necessário para a derrocada incondicional do conflito instaurado pela Alemanha nazista. Nessa frente participaram Forças Militares Expedicionárias de múltiplas nacionalidades, lutando sob o comando tanto do 5º Exército norte-americano quanto do 8º Exército britânico. A Força Expedicionária Brasileira lá participou nos dois últimos anos do extraordinário e terrível conflito de 1939 a 1945 e realizou seu *début* numa guerra de alta tecnologia.

Não obstante, a Força Aérea Brasileira, recém-criada junto ao Ministério da Aeronáutica em 1941, teve sua efetivação e “batismo de fogo” nessa circunstância bélica, ao enviar dois grupamentos de combate – o 1º Grupo de Aviação de Caça (1ª GAvCa) e a 1ª Esquadilha de Observação Aérea (1ª ELO), subordinados ao 350º Comando Aéreo Norte-Americano na Itália a partir de 1944, somando-se às missões da Aviação de

Patrulha da costa brasileira, para garantir um mínimo de segurança à navegação no Atlântico Sul nas águas territoriais brasileiras. Esse batismo teve como marco o ataque ao submarino italiano Barbarigo, em 22 de maio de 1942, no litoral do Nordeste, partindo de um *Mitchell B25*, aeronave de patrulha, antes mesmo de o Brasil ter declarado guerra ao Eixo.

Dessa maneira, não nos é difícil inferir mediações dessa participação para a organização da Força Aérea, a mais moderna em comparação com a Marinha do Brasil e o Exército Brasileiro, que contava majoritariamente com membros da aviação naval e militar, e componentes da Força Pública de São Paulo. Seus oficiais e graduados, alguns ainda vivos e principais fontes dos acontecimentos ocorridos naquele momento histórico e dramático em que o mundo se encontrava, vivenciaram uma brusca mudança de emprego e de doutrina para atender às necessidades do conflito europeu, lutando contra um inimigo que, mesmo em situação de colapso, ainda impunha uma resistência insana e nem por isso menos terrível aos seus adversários.

2 CONHECENDO UM POUCO DA AVIAÇÃO MILITAR ATÉ 1941

Curiosamente, o Brasil possui em sua história personalidades vinculadas a projetos aeronáuticos, desde o século XVIII, com o padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, que construiu um pequeno balão de ar quente, demonstrando ser possível voar com um artefato mais-leve-que-o-ar. No século XIX, Júlio César Ribeiro de Souza construiu e testou seus balões dirigíveis na França nos anos 1880, além de publicar um estudo propondo o formato fusiforme assimétrico de balões. Entretanto, o mais ilustre e inventivo dos brasileiros foi Alberto Santos Dumont, com seus balões e dirigíveis, construídos na França no final do século XIX, o que lhe conferiu o prêmio *Deutsch* em 1901 por sua façanha de contornar a torre *Eiffel* e que culminou com sua notável contribuição para a aeronáutica, com os aviões 14-BIS e *Demoiselle*, entre 1906 e 1908, demonstrando a capacidade de voar com um veículo mais-pesado-que-o-ar por meios próprios com motores a propulsão (BRASIL-INCAer, 1989, p. 283-345).

Todos estes nomes, no entanto, não representaram uma inclinação político-institucional para projetos aeronáuticos, desenvolvimento da indústria da aviação no país (desde o início do século XX) e nem incremento avançado nesta área, por motivos claros: Santos Dumont teria realizado suas invenções e apresentações fora de seu país de origem e o Brasil não possuía uma estrutura produtiva fabril para desenvolver a aviação, realidade que se consolidará somente nos anos 1950, com a EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica S. A.). Mesmo assim, nos anos 1910, houve algumas iniciativas na aquisição de aeronaves para fins militares e na organização de Escolas de Aviação, tanto do Exército quanto da Marinha, mas por falta de verbas e de uma política sólida que justificasse a manutenção de uma aviação militar, estas Escolas, entre 1912 e 1919, funcionaram de maneira intermitente (BRASIL, 1989). Assim sendo, mesmo carregando o estigma de ter como Pai da Aviação um brasileiro, Alberto Santos Dumont, o Brasil, um país agrário e pouco desenvolvido industrialmente não sofreu grandes influências pelas invenções de seu filho ilustre, mais conhecido em Paris do que realmente em sua nação.

Além das Escolas de Aviação que formaram pilotos e integraram elementos atuando na Aviação Naval da Marinha e na Aviação Militar do Exército, existiam também Escolas de Aviação no Paraná, no Rio Grande do Sul e em São Paulo que, por sua relevância política e econômica nas primeiras décadas do século XX, tiveram condições de manter uma

aviação junto à Força Pública de São Paulo no Campo de Marte (SEGRELLES, 1962, p. 44).

A Aviação Naval, inicialmente instalada no antigo Arsenal de Marinha na Ilha das Enxadas, depois mudando sua sede em 1924 para a Ponta do Galeão, ambos na cidade do Rio de Janeiro, foi a pioneira em organizar sua Escola de Aviação, desde 23 de agosto de 1916 até 1924 com maior atividade e, até 1930, funcionado de maneira mais irregular. Já o Campo de Aviação do Exército foi implementado no Campo dos Afonsos. Naquele ano de 1918, no final da Primeira Grande Guerra, oficiais tanto da Marinha quanto do Exército fizeram cursos de aviação na Inglaterra e realizaram missões militares na recém-criada Royal Air Force – RAF (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A Escola de Aviação Militar do Exército se estabeleceu de maneira definitiva no Campo dos Afonsos, em 1919, e contou com a Missão Militar Francesa na organização de sua instrução aos pilotos, cujo treinamento foi iniciado no Exército em 1920. Em 1919, a “missão indígena”, organizada em 1918, manteve seus instrutores treinando até 1920. Esse grupo de instrutores assumiu toda a estrutura de ensino militar do Exército em 1929, de acordo com o regulamento daquele ano.

A adoção da estrutura organizacional e da doutrina de emprego defensivo, voltada para dentro do território nacional, com base numa guerra de superfície, direcionou, no caso da formação dos pilotos militares do Exército, o emprego da aviação enquanto força auxiliar às operações militares da Força terrestre (na Marinha, às operações de apoio ao teatro naval), o que condicionou a Aviação Militar a manter-se vinculada ao Exército e a não possuir uma organização autônoma com emprego e doutrina próprios (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A criação da Escola de Aviação Militar, em 1919 no Campo dos Afonsos, foi efetuada com a Missão Francesa de Aviação. Segundo Bastos Filho (1983), os oficiais franceses encaminharam a instrução aérea no sentido técnico e começaram praticamente do nada a organização da Escola, o que imprimiu aspectos administrativos próprios da doutrina militar francesa: “Dirigindo as diversas escolas, ativos em fábricas, os franceses estavam também administrando, e nossos oficiais absorvendo-lhes a técnica em fazê-lo” (BASTOS FILHO, 1983, p. 99). Por isso, não é difícil depreender a forte influência organizacional e doutrinária que a Missão Francesa exerceu na Aviação do Exército.

No decorrer dos anos 1920 e 1930, tanto a Aviação Naval quanto a Aviação Militar do Exército criaram reides para manter a funcionalidade das Armas de Aviação e para realizar voos de patrulha, principalmente com hidroaviões no litoral brasileiro. No entanto,

com poucas aeronaves e nenhuma infraestrutura que garantisse segurança em maiores voos, pouco se avançou em interiorização e maiores rotas aéreas (LORCH; FLORES JUNIOR, 1996).

2.1 A Aeronáutica de Vargas e de Eduardo Gomes

A criação de um Ministério do Ar e, conseqüentemente, de uma força aérea autônoma eram demandas que vinham da década de 1930. Na verdade a ideia era mais antiga, pois, já no final dos anos 1920, começaram a surgir as primeiras manifestações na imprensa em prol de um ministério para os assuntos da aviação. O major aviador Lysias Rodrigues foi seu precursor. Com ele seguiram outros militares do Exército como Lyra Tavares e Alves Cabral. Também oficiais da Marinha como Delamare e Netto dos Reis a eles se juntaram em suas pregações (SIQUEIRA, 1989).

As teorias de poder aéreo de Giulio Douhet, Mitchell e Trenchard reforçavam as argumentações militares, apesar do baixo nível de envolvimento do Brasil em contendas internacionais. A aviação se tornou uma nova arma no Exército desde 1927, ao lado da infantaria, cavalaria, artilharia e engenharia. Na Marinha, em 1931, foi criado um quadro à parte para os aviadores navais, no qual se podia ingressar a partir do posto de primeiro tenente. Nesse caso, a influência estrangeira foi norte-americana: a Missão Naval Americana esteve no Brasil entre 1922 e 1931 orientando a organização administrativa, a instrução técnica e o treinamento do pessoal.

No Exército, sob orientação francesa, a autonomia da aviação começou a ser conquistada depois da Revolução de 1930, quando foi nomeado o major-aviador Plínio Raulino de Oliveira para comandar a Escola de Aviação Militar. Antes dele, oficiais de outras armas, sem formação aérea, concorriam ao comando. Depois, só foram nomeados comandantes aviadores. Na Escola Militar de Realengo, ao final do segundo ano do curso, os cadetes optantes pela nova arma tinham que ir para o Campo dos Afonsos. Permaneciam isolados e perdiam contato com outras armas do Exército. Isso propiciou o desenvolvimento de um *ethos*¹ militar próprio, baseado no espírito de aventura e na coragem exacerbada exigidas aos futuros pilotos. O perfil daqueles que escolhiam ou eram indicados para a arma de aviação, era de intrepidez, espírito arrojado e, em geral, avesso à rígida disciplina e obediência impostas pela vida castrense. Diferentemente dos alunos das armas de artilharia e engenharia, os aviadores não

estavam entre os mais aplicados, mas sua atividade era repleta de emoções e *glamour*.

Toda a inspiração para uma terceira força armada vinha da Europa, de países como França e, sobretudo, da Itália fascista. Na verdade, os pioneiros na iniciativa foram os britânicos que, já no final da Primeira Guerra Mundial, constituíram seu *Air Ministry* e uma força aérea independente, a *Royal Air Force* (RAF). As décadas de 20 e 30 presenciaram uma seqüência de criação de forças aéreas em diversos países: Itália em 1923, Suécia em 1926, França em 1928, Chile em 1930, Uruguai e Alemanha em 1935 e Espanha em 1939, só para citar alguns exemplos. A onda não tardou a contaminar os brasileiros, sempre ufanistas de suas vocações aéreas inspiradas nos feitos de Alberto Santos Dumont e nas grandes dimensões do território nacional.

A “Campanha pelo Ministério do Ar” esquentou os debates em meados da década de 1930. O importante envolvimento da aviação na Guerra Civil Paulista de 1932 também justificava maiores investimentos no setor. Neste conflito, pela primeira vez nos céus do país, aconteceram os primeiros confrontos entre duas forças aéreas antagônicas. Os legalistas da Aviação Militar conhecidos como “vermelhinhos” enfrentaram nos ares os rebeldes paulistas denominados “Gaviões de Penacho”.

Vargas e Góes Monteiro, e ainda um Dutra fora da alta cúpula do Exército, perceberam o potencial estratégico da nova arma na repressão aos rebeldes paulistas. Foram, então, adquiridos 150 aviões comprados nos Estados Unidos, sendo essa a maior aquisição de equipamento bélico já feita por um governo brasileiro, excetuando a compra de couraçados ingleses em 1910. Abandonava-se, assim, a compra do material francês, imposto pela Missão Militar Francesa, já ultrapassado pela tecnologia americana (McCANN, 2007).

Em maio de 1931, foi organizada a primeira unidade aérea operacional, o 1º Regimento de Aviação. Antes, todos os meios aéreos da aviação do Exército estavam reunidos na Escola de Aviação, sob orientação da Missão Militar Francesa. O comando da nova unidade aérea foi entregue ao major Eduardo Gomes, reabilitado pelo triunfo da Revolução de 1930, então lotado no gabinete do ministro da Guerra. O antigo oficial de artilharia, apesar de incluído na arma de aviação, ainda não era um piloto militar, apenas detinha o curso de observador aéreo. Ele somente solaria uma aeronave algum tempo depois, sob instrução de seu subordinado, o tenente Casimiro Montenegro, muito empenhado em fisgar o velho Tenente para a arma aérea. É nesse período, no Campo dos Afonsos, que o prócer do tenentismo começou a semear sua liderança junto aos aviadores.

¹ O termo *ethos*, utilizado pela Sociologia, significa uma espécie de síntese dos costumes de um povo. Indica, de maneira geral, os traços característicos de um grupo, do ponto de vista social e cultural, que o diferencia de outros. Seria assim, um valor de identidade social (GUEERTZ, 1978).

Outra iniciativa tomada pela Aviação Militar e bem sucedida foi o Correio Aéreo Militar (CAM). Como grandes distâncias do território eram atravessadas por poucas ferrovias e por ainda menos estradas pavimentadas, o avião era literalmente uma dádiva dos céus, permitindo a observação e a comunicação com muitos pontos do mapa nacional raramente vistos por forasteiros, bem como o contato físico com lugares distando semanas ou meses da capital por via terrestre ou aquática.

A proposta, inicialmente uma demanda rebelde e aventureira de aviadores contrariados com as imposições da instrução da Missão Militar Francesa, por fim, se ajustou em perfeita sintonia com a doutrina de fortalecimento e integração do Exército como ator da política nacional. Para os pilotos significava a morte do “cilindro francês” e a oportunidade de viajar e desenvolver as habilidades da navegação aérea por terras nunca antes sobrevoadas. Distante das contendas políticas, Eduardo Gomes encontrou aí sua razão de viver: O Correio Aéreo Militar. O 1º Regimento de Aviação, primeira unidade aérea da Aviação Militar, tinha no Correio Aéreo sua principal missão operacional.

O CAM, a exemplo dos navegadores portugueses e bandeirantes paulistas do período colonial, levou a efeito, em pleno século XX, um novo descobrimento do interior do Brasil. A partir dele, rotas aéreas seriam semeadas por todo o interior do país. Em pouco tempo uma infraestrutura aeronáutica incipiente surgia em cidades e vilarejos mais distantes, possibilitando o contato de uma população sertaneja, totalmente excluída da sociedade, com a realidade de um emergente Brasil urbano e modernizado. Além disso, com quadros do Exército ocupando cargos em todos os estados, o serviço aéreo viria a reforçar as comunicações, integrando regiões e fazendo sentir uma atmosfera de desenvolvimento e de presença do Estado nos mais longínquos rincões.

Os dados oficiais da época indicam que, em entre 1931 e 1934, os aviões do CAM percorreram 7.870.689 quilômetros – o equivalente a mais de 200 voltas em torno da terra – transportando mais de mil toneladas de cargas (MORAIS, 2006, p. 51). As missões do CAM ajudaram a forjar a identidade do aviador militar brasileiro. A aura romântica que envolvia os pioneiros era construída por treinamentos intensos, longas jornadas e sérios riscos de morte. A atividade área reforçava a coesão e a solidariedade interna, induzindo padrões disciplinares mais conscientes e comprometidos, de acordo com Janowitz (1967, p. 47). Segundo assinalaria Carlos Lacerda, “as longas caminhadas do céu, o hábito de enfrentar os imprevistos, a camaradagem do perigo constante criou

um tipo de disciplina mais flexível, a par de uma atitude mais compreensiva” (LACERDA, 1967, p. 6).

Com a “Campanha pelo Ministério do Ar” indo “de vento em popa”, tudo parecia pronto para a criação de uma força aérea independente em meados dos anos 1930. Chegava-se a cogitar que, em 1935, tudo se concretizaria. Contudo, naquela década turbulenta pela política, trágicos acontecimentos vieram a influir no espírito das autoridades da época. Luis Carlos Prestes e seus companheiros do Partido Comunista, levemente, haviam convencido Moscou de que o Brasil estava “maduro” para uma revolução comunista. O levante militar marxista atingiu, em cheio, o Campo dos Afonsos, como um dos focos da sedição.

Às duas horas da madrugada do dia 27 de novembro de 1935, oficiais aviadores da célula do Partido Comunista da Escola de Aviação Militar, liderados pelos capitães Sócrates Gonçalves e Agliberto Azevedo deram início a uma violenta quartelada. O conflito intestino não demorou a provocar pesadas baixas, algumas de companheiros silenciados quando ainda dormiam. Ao capitão Agliberto, um dos aviadores que decolaram em 1930 em apoio à revolução, é imputado o assassinato a sangue frio de três companheiros. A Escola foi logo dominada pelos rebeldes, mas o 1º Regimento de Aviação, comandado pelo tenente-coronel Eduardo Gomes, pôs-se contra os rebeldes, em franca resistência. O Regimento de Aviação era um alvo preferencial porque dispunha dos únicos aviões prontos para emprego – os Corsários e Boeings. Os aviões da Escola não estavam preparados, nem armados. Na defesa de sua unidade, Eduardo foi baleado na mão.

Em que pese o ativismo marxista de alguns oficiais da Escola, o movimento contou com a cooptação de muitas praças. Existia um curso de formação de sargentos para as especialidades de mecânico, radiotelegrafista e fotógrafo e, ao final dele, ingressavam rapazes novos, que saíam graduados terceiros-sargentos. Mas, segundo inspiração do Exército da época, foi criada uma graduação intermediária entre cabo e terceiro-sargento (MOURA, 1996, p. 74).

Com o prédio da Escola de Aviação cercado pelas tropas vindas da Vila Militar, teve início um intenso bombardeio. Em pouco tempo, o prédio da Escola foi completamente destruído e ocupado pelas tropas do Exército. Instalou-se estranho clima de desconfianças de que todos os aviadores seriam comunistas ou haviam permitido a sedição por negligência na segurança do quartel (MOURA, 1996, p. 76).

A frustrada revolta comunista de novembro de 1935 foi evento-chave desencadeador do processo de institucionalização da ideologia anticomunista no meio

das Forças Armadas, muito explorado pela ditadura do Estado Novo. Ficou impresso que os comunistas brasileiros eram elementos “a serviço de Moscou”, pautados em uma ideologia exótica que os transformou em traidores da Pátria. Os militares participantes na revolta foram, em particular, acusados de dupla traição: não só do país como da própria instituição militar, ferida em seus dois pilares — a hierarquia e a disciplina. Foram também rotulados de covardes, devido principalmente à acusação, até hoje controversa, de que no levante do Rio teriam assassinado colegas de farda ainda dormindo.

O levante comunista foi especialmente traumático para os homens da aviação. Na memória coletiva do Exército, e ainda mais na aviação, os comunistas e a pérfida rebelião de 1935 ficariam para sempre associados. Dessa maneira, com o expurgo e a repressão, pelo Estado Novo, das lideranças comunistas dos quartéis, a Aviação Militar se reconstruiu sob a égide de um marcante anticomunismo. Essa ideologia seria um componente referencial na formação da identidade política de grande parte dos homens que forjariam a futura Aeronáutica.

Eduardo Gomes, o prócer do tenentismo, atingido gravemente por um tiro de fuzil no quadril em 1922, ganharia mais um emblemático ferimento, dessa vez na mão direita. Um dos dedos desta ficaria defeituoso. O episódio ajudaria a fortalecer o mito, desta vez, na resistência contra a sedição comunista:

Ao cabo, escapa à morte mais uma vez, com a mão direita rudemente atingida por um tiro de fuzil, em pleno combate. Dominado o levante, fazem-lhe os primeiros curativos. Mas o comandante do 1º de Aviação permanece em sua praça, teimando em não se recolher à casa, enquanto a situação não estiver bem esclarecida. (CHAGAS, 1926, p. 27).

Terminada a revolta, ninguém foi preso, pois todos os oficiais rebelados, bem como as praças, haviam fugido. Só permaneceram os que não haviam aderido. Um balanço concluiu que, quem não se encontrava nos Afonsos, estaria sob suspeita, o que acabou se constatando ser verdadeiro. O intervencionismo de outros comandos do Exército sobre a arma de aviação foi enorme e humilhante. Nesse clima, havia conjunções e cisões. Eduardo Gomes, que encarnava as atividades do CAM, cioso de sua autoridade, passou a ser visto com reservas, já que a “Intentona” eclodira nos Afonsos, em que se pese a firme e heroica atuação legalista de Eduardo no episódio (SOUZA JÚNIOR, 2004, p. 27).

As afinidades de Eduardo Gomes com o candidato Armando Salles de Oliveira, político paulista em ascensão nos anos 1930, de orientação liberal-conservadora, fazem perceber as tendências políticas que conduziam o velho líder tenentista. Armando Salles era engenheiro e

empresário bem sucedido da capital paulista, casado com a filha de Júlio de Mesquita, tradicional proprietário do jornal *O Estado de São Paulo*, de quem se tornaria amigo e sócio em diversos empreendimentos. Embora interventor paulista nomeado por Vargas após a Guerra Civil de 32, e depois eleito pelo voto da Assembleia paulista em 1935, Armando se tornara um político em progressiva rota de oposição a Vargas por representar promissora renovação das elites políticas paulistas. Durante sua gestão se deu a criação da Universidade de São Paulo (USP), projetada para ser um centro de excelência acadêmica, e para a qual se recorreu à contratação de professores europeus e norte-americanos.

No final de 1936, Armando Sales comunicou a Vargas sua intenção de candidatar-se às eleições presidenciais previstas para janeiro de 1938. Vargas, contudo, tinha projetos continuistas e, apoiado, ou talvez instigado, pelos generais Eurico Gaspar Dutra, ministro da Guerra, e Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, em 10 de novembro de 1937 fechou o Congresso Nacional e cancelou as eleições, instituindo a ditadura do Estado Novo. O motivo era um falso plano, forjado no Estado-Maior do Exército, prevendo nova investidura comunista contra o governo. No clarear do dia, com o 1º Regimento de Aviação cercado pela tropa da Vila Militar, Eduardo Gomes dirigiu-se à Escola de Aviação, esta sob o comando do coronel Ivo Borges, numa tentativa de somar forças para resistir.

A implantação do Estado Novo significou para Eduardo Gomes a mais profunda traição por parte de Getúlio, o que provocou seu rompimento político com o presidente, passando a se pautar apenas por sua ética e obediência castrenses, assediado tanto pelos integralistas quanto pelos pares por uma desobediência à nova ordem (DIAS, 2001). A liderança de Eduardo Gomes na arma de aviação foi sendo construída assim, de maneira incontestada, com base nos princípios de uma autêntica liderança militar, pelo exemplo, pelo caráter e pelas constantes demonstrações de grandeza e servidão à causa da aviação.

Sabia ser solidário com os companheiros nas horas difíceis, e inflexível pelo exemplo no combate ao que lhe parecesse menos condizente com a vida militar de um aviador. E acima de tudo, zelava pelo sucesso do Correio Aéreo Militar, pois, com sua visão estratégica, sabia o que ele representava para o adestramento dos seus oficiais, para a eficiência da Aeronáutica e para os destinos do próprio Brasil. (SIQUEIRA, 1989, p. 62).

Rivalizando com Eduardo, na alta esfera do país, o próprio presidente Getúlio Vargas mostrava-se um apaixonado pelas causas aeronáuticas, dando frequentes provas de apoio e incentivo em suas

ações de governo. Pouco antes do golpe do Estado Novo, Vargas buscou fortalecer seus laços com a Aviação Militar retardando a concessão à *Pan American Airways* para abrir nova rota de São Paulo e Curitiba a Assunção, no Paraguai. O CAM levava correspondência por essa rota e relutava em entregá-la a uma empresa estrangeira. Conforme ressaltou Frank McCann (2007, p. 531), Getúlio percebia a importância de manter satisfeitos os aviadores.

Outro autor que ressalta a inclinação de Vargas pelas causas aeronáuticas foi José Garcia de Souza (1944), dedicando muitas páginas de sua curiosa obra em exaltar as iniciativas do presidente em prol da atividade aérea. Segundo ele, “Getúlio Vargas reconhecia o valor da força aérea nos destinos do mundo”, tendo recebido diversas homenagens nacionais e internacionais, dentre as quais o título de “Amigo da Aviação”, da imprensa norte-americana, em 1940. E ainda acrescenta:

Não houve nenhum dos diretores da Aeronáutica, quer Civil, Militar ou Naval, que não tivesse sempre encontrado um apoio, quer moral, quer material, que pessoalmente imprimia o Presidente Vargas a todas as questões da Aeronáutica. Não houve nunca um único papel, uma única reclamação, uma única petição que dele não merecesse especial e carinhosa acolhida. (SOUZA, 1944, p. 17).

Enquanto Wenceslau Braz foi o primeiro presidente da República a realizar um voo de avião, Getúlio Vargas se notabilizou por fazer do avião um meio de transporte quase que rotineiro para viajar por todo o país. Getúlio apreciava viajar de avião, e viajou muito. A partir de 1938, o governo adquiriu especialmente dois aviões para a Aviação Militar com o propósito de atender ao presidente e à sua família. Eram dois *Lockheed 12A*, bimotores de oito lugares, sem muitos recursos de voo. Serviam também ao transporte dos poderosos generais Góes Monteiro e Dutra. O piloto preferencial de Vargas era o capitão aviador Nero Moura, mais um típico gaúcho a fazer parte do estreito círculo presidencial, vindo a ser escolhido comandante do Grupo de Caça na Itália e, por fim, seu ministro nos anos 1950 (MOURA, 1996, p. 88).

Depois de fazer da Aviação Militar extenso e veloz braço da presença de seu Estado totalitário, fazendo do Exército o principal instrumento de ação do governo central, Getúlio se faz pessoalmente presente em várias partes do Brasil, utilizando-se do mesmo vetor aéreo. O presidente desenvolvia, assim, uma clara percepção do valor estratégico da aeronáutica como ferramenta de integração nacional, e consequente sustentação política,

antevendo, conseqüentemente, a necessidade da invenção de mais um ator para sua perpetuação no poder.

3 AS CIRCUNSTÂNCIAS DA GESTAÇÃO DA “CAÇULA” DAS FORÇAS ARMADAS SOB A ÉGIDE GETULISTA: O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

A ideia de um Ministério do Ar acabou por ressurgir com força no início da Segunda Guerra Mundial. Getúlio incumbiu seu piloto preferido, um íntimo da copa-cozinha do Palácio Guanabara¹, capitão Nero Moura, para constituir, em sigilo, um grupo de trabalho para estudar as propostas com vistas à criação de um novo ministério, instituindo a sonhada autonomia da aviação. O grupo seria composto de um restrito grupo de oficiais no posto de capitão e tenente, todos amigos de Nero e todos da arma de aviação. O fato de um mero capitão ser incumbido dessa alta tarefa, à revelia dos escalões superiores, parecia não incomodá-los. Como diriam os críticos, assim se governava à época (SOUZA JÚNIOR, 2004, p. 28). Conforme registrou o próprio Nero Moura, o episódio se deu da seguinte forma:

Um belo dia, mandou me chamar, à noite, e disse: ‘Tenho em mãos uma quantidade de projetos sugerindo a criação do Ministério da Aeronáutica’ – aliás, Ministério do Ar, como se dizia na época. ‘Seja discreto’, prosseguiu o presidente, ‘reúna seus amigos, mostre-lhes esses documentos, converse com eles e me dê uma opinião’. Seguindo sua orientação, fiz contato com o pessoal da Aviação Militar, mas apenas os da aviação de carreira, que começaram em 1927 como cadetes – o Wanderley, o Clóvis Travassos, o Faria Lima, o Miguel Lampert e o Montenegro. Nos reuníamos em meu apartamento para discutir as ideias que chegavam às mãos do presidente, manifestos, regulamentações, sugestões de decretos em quantidade, e depois íamos conversar com o pessoal mais antigo, tenentes-coronéis e coronéis, mas sem dizer a finalidade. Guardamos segredo absoluto. Mesmo o Eduardo Gomes, consultávamos através do Clóvis Travassos, porque eram amicíssimos; pessoalmente ele nunca esteve presente às nossas reuniões. Todos se mostravam favoráveis à criação do ministério, mas com a condição de ele ficar sob a direção de um aviador. Coletadas as opiniões, eu as levei ao Getúlio. (SOUZA JÚNIOR, 2004, p. 28).

Desse modo, em janeiro de 1941, a Aeronáutica nasceria pelas mãos de seu criador: Getúlio Vargas. Um presidente sem um vice, sem um Congresso e ainda em flerte com os países do Eixo. A Aeronáutica foi, assim, concebida no final da fase proto-fascista do Estado Novo. O governo do Brasil ainda buscava com a Krupp a instalação da primeira siderúrgica no país e a Aviação

¹ O Palácio Guanabara era, então, a residência oficial da Presidência da República, enquanto o Palácio do Catete era o palácio de governo, onde se davam os despachos.

Naval montava, em suas instalações da Ponta do Galeão, modernos aviões alemães *Focke-Wulf*. Neste contexto,

Por Decreto-lei de 25 de março de 1941 foram extintas a Escola de Aeronáutica do exército e a Escola de Aviação Naval. Na mesma data, foram criadas: a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, centralizando toda a formação de oficiais-aviadores, e a Escola de Especialistas da Aeronáutica, na Ponta do Galeão, nas instalações da Antiga Escola de Aviação Naval, dedicada à formação de sargentos de todas as especialidades. (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 219).

Segundo a teoria de José Murilo de Carvalho com relação às fases das relações de Vargas com os militares, podemos inferir que a criação da Aeronáutica se deu em plena fase da “lua de mel”. Seria cabível mesmo propor ter sido a Aeronáutica a caçula das Forças Armadas, fruto legítimo da relação de Vargas com os militares. Seria como se o enlace entre os atores, ocorrido no Estado Novo, gerasse a pródiga filha alada.

Sob outros aspectos, conforme testemunhou Moura, curiosamente, todo o processo inicial de concepção se deu à margem dos poderosos generais Góes e Dutra, o mago e o condestável do Estado Novo, respectivamente. Da mesma forma, o coronel Eduardo Gomes, grande liderança na aviação, foi igualmente excluído do seletivo grupo de aviadores incumbidos de delinear a sonhada iniciativa. O coronel do CAM já se posicionara como um dissidente da política de Vargas, embora se pautando pela ética militar de repúdio ao ativismo político dentro dos quartéis. No entanto, segundo relato de Francisco Teixeira, então um tenente oriundo da Aviação Naval,

O Eduardo Gomes – ele nunca declarou isso – era contra o Ministério da Aeronáutica, mas era contra por motivos políticos: ele era coronel do Exército na Aeronáutica, com o generalato à vista, porque em 41 ele já era um homem de prestígio enorme, então achava que suas ambições políticas, que ele tinha e muito, se satisfariam muito melhor ele sendo general, ao invés de brigadeiro de uma arma sem tradição. (TEIXEIRA, 1992, p. 21).

Na historiografia oficial, a criação da Aeronáutica encontra diversas motivações e justificativas. A primeira delas é de se tratar de uma legítima iniciativa de pessoas visionárias pelo desenvolvimento da aviação brasileira. Outra se baseia nas evidências da importância do poder aéreo nas guerras e numa suposta inevitabilidade da Segunda Guerra Mundial com o envolvimento do Brasil. Ainda acrescenta que, num impulso convergente, Exército e Marinha abdicaram desinteressadamente de seus componentes aéreos, em prol de uma nova Força (BRASIL-INCAer, 1989, p. 287). Tais argumentações podem em parte ser refutadas a partir de uma análise

mais criteriosa das evidências, pois temos de considerar que, ao termo, prevaleceu o voluntarismo do ditador. Conforme declarou o Brigadeiro Francisco Teixeira, “o Ministério foi como tudo do Getúlio: de repente ele criou o Ministério da Aeronáutica” (TEIXEIRA, 1988, p. 70).

Tem-se ainda que, embora considerada a relevância alcançada pelo poder aéreo militar naquele momento, era ainda precipitado considerar uma inevitabilidade do envolvimento do país no conflito mundial ora se iniciando na Europa. Consideremos ainda a relutância de Vargas, até o último momento, em tomar partido na contenda internacional entre o totalitarismo fascista, do qual era seguidor oportunista, e as democracias liberais aliadas ao comunismo, ambas doutrinas antagônicas ao Estado Novo. Quanto ao impulso convergente e desinteressado das forças singulares na autonomia aeronáutica, sabe-se muito bem existirem sérias oposições, mormente por parte da Marinha, relutante em abdicar de sua aviação.

A Marinha, em particular, sentiu-se muito prejudicada. Os almirantes temiam que suas necessidades doutrinárias em operações aéreas fossem subdimensionadas pela Aeronáutica, presumivelmente mais sensível às demandas do Exército (VIDIGAL, 1985, p. 138). Quanto ao Exército, embora com Dutra à margem de sua concepção, havia poucas resistências, pois muitos generais viam a Aviação como um componente demasiado dispendioso e problemático no orçamento da grandiosa força terrestre. Além do que, os aviadores, em todo seu *ethos*, continuavam a ser vistos com um bando de boêmios pouco disciplinados (VIDIGAL, 1985, p. 21). Apenas os pilotos, sobretudo os de baixa patente de ambas as forças queriam, e muito, o novo Ministério.

A escolha de um civil para Ministro da Aeronáutica, o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, revelou a sagacidade política do ditador para evitar os inevitáveis conflitos de ciúmes entre a aviação do Exército e da Marinha. Sem tomar partido entre elas, nomeou um político gaúcho de sua confiança, ex-deputado federal, ex-ministro do Trabalho e ocupando uma vaga no Superior Tribunal Militar, facilitando assim o entrosamento entre as armas e o controle político da nova instituição.

Enfim, podemos concluir que a criação da Aeronáutica, por parte de Getúlio Vargas, se deu, acima de tudo, como um dos ramos do projeto estatizante de controle político do Estado forte e centralizador de Getúlio Vargas. Nesse contexto, não é de se estranhar que a moldura da Aeronáutica não refletisse somente um projeto para aplicação “clássica” do poder aéreo militar, mas sim um projeto para o país, envolvendo a aviação civil. Grosso modo, tudo era o reflexo de uma doutrina cara aos governos fortes da época: “tudo pelo Estado; nada contra o Estado; todos no Estado” (AZAMBUJA, 1973, p. 174).

Vargas, em adiantada fase de “lua de mel” com os militares, idealizou forjar mais um ator político na esfera das Forças Armadas. Pretendia, criando mais uma força, equilibrar a supremacia do todo-poderoso Exército que ajudara a se fortalecer, já que a Marinha, desde o advento da República, havia perdido importância. Vislumbrava ele, sendo o criador da Aeronáutica, que esta filha lhe prestaria eterna gratidão e fidelidade. Ele certamente não contava que um sereno rival, Eduardo Gomes, alicerçando uma marcante liderança, transviaria a jovem filha pródiga. Para decepção de seu criador, a Aeronáutica, ao final do Estado Novo, tornar-se-ia o principal foco dos antigetulistas, fielmente coesa sob a liderança do Brigadeiro.

3.1 FAB: guerra e identidade política

Criada no terceiro ano do desenrolar da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea Brasileira dentro da Aeronáutica era, no momento de sua criação, uma força armada moldada segundo os objetivos políticos internos do Estado Novo. A grande operacionalidade era seu serviço postal, agora denominado Correio Aéreo Nacional (CAN), dedicadamente comandado pelo coronel Eduardo Gomes por meio da Diretoria de Rotas Aéreas.

Um importante aspecto a se considerar na criação da FAB é a mudança do eixo doutrinário e de emprego militar a partir da aproximação do Brasil aos Estados Unidos e que, pelas circunstâncias doravante descritas, trouxe acentuada a influência estadunidense junto aos militares dessa Força. Com a saída da Missão Francesa do Brasil em 1938, a aproximação político-econômico-militar brasileira aos Estados Unidos estabeleceu uma influência definitiva nas organizações militares brasileiras, inclusive a doutrina de emprego autônomo da Força Aérea para combater em solo europeu as forças do Eixo, calcadas na guerra de movimentos, notadamente pelo emprego tático germânico da tríade *Luftwaffe-Panzerdivisionen-Wehrmacht*, denominado *Blitzkrieg*.

Diante dessa circunstância, com aparato bélico mais avançado e com a aquisição das aeronaves militares para a formação do 1º GAvCa, somando-se ao subsequente treinamento para combate recebido pelos norte-americanos, o “batismo de fogo” da FAB junto ao 350º Comando Aéreo Norte-Americano no teatro italiano, nos dois últimos anos da Segunda Guerra Mundial, fincou as bases doutrinárias de emprego estratégico e tático de autonomia à jovem Força, superando a influência francesa de aviação militar enquanto força auxiliar subordinada às forças de superfície (ALVES, 2002). No entanto, a participação do Brasil numa guerra de alta tecnologia,

cujos militares possuíam um preparo militar mais tradicional, fez emergir a discrepância das condições humanas e materiais do país em relação a seus aliados ou adversários e, segundo MAXIMIANO,

Pelo nível de despreparo de muitos dos soldados da FEB, uma boa parcela de culpa pode ser atribuída à situação do Exército Brasileiro na época que, por razões obscuras, não foi capaz de fornecer em curto prazo material humano de qualidade satisfatória em quantidade suficiente, levando em consideração que a defesa do território Nacional havia começado a ser planejada em 1942! (MAXIMIANO, 1995, p. 18).

Havia grandes desafios iniciais para o novo ministério. Um deles era justamente o processo de integração de homens, mentalidades, doutrinas e equipamentos a uma nova organização. Passavam a conviver sob um mesmo comando militares oriundos da Marinha, do Exército e ainda os servidores civis do Departamento de Aviação Civil. Cismas e preconceitos eram inevitáveis entre as turmas do Campo dos Afonsos e da Ponta do Galeão. As culturas eram irrefutavelmente distintas.

Cerca de 70% provinham da Aviação Militar do Exército. Majoritários, ainda se orgulhavam de uma maior experiência aérea, adquirida por meio das longas e intensas viagens pelo CAM. Os aviadores navais, embora mais antigos na hierarquia, possuíam bem menos horas de voo, pois somente começavam a voar depois do posto de primeiros-tenentes. Mais elitistas, pela própria cultura da oficialidade naval, eram chamados de “mariscos”, pelos oriundos do Exército, e estes, por sua vez, eram os “canelas pretas” para os ex-marinheiros. Ao contrário dos soldados dos Afonsos, a operacionalidade aeronaval era um tanto esportiva, embora possuísse um Correio Naval com rotas pelo litoral sul. Contudo, tinha tido a vantagem de uma Missão Americana, impressora de uma doutrina aeronáutica mais moderna do que a francesa (TEIXEIRA, 1992).

Para os homens reunidos sob uma nova farda, a Segunda Grande Guerra, localizada ainda na Europa, parecia algo distante. Alemanha e Estados Unidos disputavam a adesão brasileira para fortalecer seu poderio militar no Atlântico sul e a elite dirigente do Estado Novo, assim como as Forças Armadas brasileiras que a sustentavam, dividiram-se em facções germanófilas e americanófilas. Os generais Dutra e Góes nutriam aberta simpatia pelos países do Eixo. Em contraste, o ministro da Marinha, almirante Guilhen, era do grupo pró-EUA, no qual a principal liderança era Oswaldo Aranha, ministro das Relações Exteriores. Salgado Filho também participava dessa corrente, favorável a uma aproximação com os Estados Unidos, sendo intensificadas as negociações para uma maior colaboração entre os dois países, evidentemente desejada pela potência americana.

Getúlio Vargas, depois de hábil indecisão, acabou optando pela adesão aos americanos em troca de financiamento para a construção da usina de Volta Redonda. Foi uma decisão pragmática de política externa implicando grande aproximação com a potência norte-americana e grande aumento de sua influência militar e econômica sobre o Brasil. Um ano e meio após a Aviação Militar e a Aviação Naval se fundirem para formar a FAB, o Brasil declarou guerra à Alemanha e à Itália.

A entrada do Brasil na Guerra, tendo como aliado os EUA, precipitou a operacionalidade e o reequipamento da FAB. A jovem força mantinha equipamentos ultrapassados, remanescentes da Aviação Naval e da Militar. A maioria de seus aviões era da década de 1930, persistindo ainda o velho material francês, e estava bastante sucateado. No entanto, segundo depoimento de Borges (2010), que era um cadete aviador no momento da criação da FAB, “quando cheguei no Afonsos, em meados de 1941, não encontrei qualquer avião francês. O ensino já era ministrado em aviões alemães montados no Galeão - *Stiglitz* e *Fockewulf* – e brasileiros – Muniz 7 e Muniz 9 – ambos projetados pelo brigadeiro Guedes Muniz”. Podemos constatar daí que naquela ocasião já havia outras aeronaves além das antigas de origem francesa da Missão Aérea.

A partir de 1942, a FAB pode contar com o reaparelhamento norte-americano, em um programa de expansão da força sem precedentes na história militar brasileira. Uma Comissão de Compras de Material Aeronáutico foi especialmente criada e sediada nos EUA. Por intermédio da *Lend-lease Act*, a Lei de Empréstimo-Arendamento aprovada pelo Congresso americano, foram adquiridas centenas de modernas aeronaves. Só para a Escola de Aeronáutica, durante os anos 1942, 1943 e 1944 foram recebidos mais de trezentos aviões de instrução vindo dos EUA, todos trazidos voando pelos pilotos da FAB, o que representou um significativo salto na capacidade operacional das tripulações.

A partir de 1942, os norte-americanos entraram de forma maciça, imprimindo uma nova operacionalidade na nova força. Novos e modernos equipamentos chegavam a todo o momento causando grande impacto tecnológico. Toda a assessoria e adaptação eram feitos pelos militares americanos, propiciando um intercâmbio doutrinário e cultural bastante vigoroso. Uma grande leva de militares da FAB, dentre oficiais e praças, seguiu para cursos e estágios de capacitação e treinamento nos EUA. Alguns chegavam a passar meses na América do Norte em cursos, ou mesmo aguardando a entrega de aeronaves para o traslado. Em San Antonio, uma base aérea do Texas, a movimentação de militares da FAB era intensa.

Gustavo Borges, em um de seus depoimentos, afirma serem as viagens aos EUA, na época da guerra, uma rotina para realização de cursos, treinamento e recebimento de novos aviões. Segundo ele, “todos os companheiros, ao desembarcarem nos EUA, ficavam maravilhados com o esforço de guerra do povo americano e com toda aquela grandiosa civilização construída com base num liberalismo democrático” (BORGES, 2009). Essas impressões, impregnadas de um idealismo liberal, podem ser claramente percebidas no depoimento de um típico oficial da época:

Durante os quase três anos que lá permaneci (nos Estados Unidos), estrangeiro em tempo de guerra, nunca senti a presença do estado opressor. Andei por todo o país, em todas as direções, e nunca fui abordado por um agente oficial para pedir documentos, para declarar quem era, para onde ia, e o que fazia. Desde que andasse de acordo com as normas estabelecidas pela maioria, não havia por que me incomodar. (SIQUEIRA, 1989, p. 200).

Como representantes de uma autêntica classe média emergente, identificavam-se com a norte-americana e a desejavam para o seu país. Passaram a aspirar a toda aquela ordem democrática e capitalista, e conseqüentemente a rejeitar o regime político vigente no Brasil, expresso pelo longo período de poder de Getúlio Vargas.

Segundo Boris Fausto, a entrada do Brasil no conflito mundial estabeleceu uma visível contradição no interior da vida política brasileira. Como iríamos lutar contra a opressão e a ditadura na Europa, enquanto aqui mesmo, dentro de nossas fronteiras, vivíamos uma posição semelhante, com prisões e torturas, deportações, censura, partidos políticos proibidos etc.? Acrescenta que a futura luta dos pracinhas da Força Expedicionária Brasileira (FEB) nos campos da Itália necessariamente deveria ser complementada em nível interno por uma luta contra a ditadura getulista (FAUSTO, 2006, p. 275). Por necessidades operacionais e tecnológicas, o contato dos oficiais da Aeronáutica com o “*american way of life*” e com toda sua ideologia liberal-democrata vigorosa levou a absorverem essa identidade de forma mais intensa. Os oficiais da FAB da época constituíram uma nova vanguarda no pensamento político militar e de uma nova classe média emergente no pós-guerra, que se caracterizou por um forte viés antigetulista.

Contudo, o componente mais importante na formação da identidade política da oficialidade aeronáutica era a figura de Eduardo Gomes. Rompido com Getúlio desde 1937, mantinha-se afastado das searas políticas, mas por meio de uma liderança incontestada, desenvolveu, sistematicamente, decisiva politização na Aeronáutica. Esse seu posicionamento

antigetulista certamente era refletido por suas dificuldades no relacionamento e na integração com a cúpula do governo e, por isso, valia-se da intermediação do ministro Oswaldo Aranha, com o qual mantinha uma relação de amizade e compartilhava semelhantes ideais e posicionamentos políticos (SIQUEIRA, 1989, p. 97). Não eram apenas os submarinos alemães e italianos que afligiam portos e comboios, mas a articulada rede de espões e sabotadores nazistas, agindo nas capitais do Nordeste e no Rio de Janeiro.

Aquela era uma zona estratégica para os EUA em seu “Corredor para a Vitória” para o Norte da África. A potência militar concentrou no Nordeste brasileiro um grande contingente e meios logísticos sem precedentes na história do continente sul-americano. Coube ao Brigadeiro gerir todo o processo de interoperabilidade com as forças militares americanas, e ainda a construção e ativação das bases aéreas de Recife, Natal, Salvador, Fortaleza e Belém. Na época, Natal foi reconhecida como uma das maiores bases aéreas do mundo, erguidas com a ajuda e o financiamento dos EUA. Estavam sob o comando do Brigadeiro todas as operações aeronavais na defesa do vasto litoral brasileiro e dos comboios de navios mercantes.

Buscando a cooperação com os americanos, chave para o sucesso da aliança militar, Eduardo Gomes, entretanto, ignorava o “acordo militar secreto” então celebrado pela cúpula dos dois governos – do Brasil e dos EUA. No acordo estavam condições atentando contra a soberania nacional na concessão do comando das bases do Nordeste aos americanos, bem como no prazo para a devolução das instalações. Conforme revelou um oficial da época, o posicionamento de Eduardo Gomes era pró-EUA parcialmente, pois sua postura denunciava acentuado nacionalismo e tratava os aliados com muita reserva e desconfiança. Os choques foram constantes. Em certa ocasião, o Brigadeiro mandou cortar o suprimento de energia elétrica da base americana que tivera seu gerador quebrado e fizeram uma ligação para puxar energia da base brasileira sem sua autorização (TEIXEIRA, 1992).

Sob o comando de Eduardo Gomes, deu-se o batismo de fogo da FAB, ocorrido em 22 de maio de 1942, em um ataque fortuito contra o submarino italiano Barbarigo, entre o arquipélago de Fernando de Noronha e o atol das Rocas. A aeronave *Mitchell* B25 tripulada por militares brasileiros e instrutores norte-americanos, mereceu um telegrama de congratulações do presidente Franklin Roosevelt ao governo brasileiro. No dia seguinte, foi assinado um acordo de cooperação entre as forças armadas dos dois países, que resultou na criação

de uma Comissão Mista de Defesa Brasil - Estados Unidos para o estudo dos problemas relacionados com a defesa comum.

Para o teatro de guerra europeu do Mediterrâneo, na frente italiana, a Aeronáutica enviou o 1º Grupo de Aviação de Caça e a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Esta última, subordinada à FEB, teve uma atuação discreta, porém vital, em apoio à artilharia divisionária. Grande destaque teria a unidade de caça, operando os avançados P-47 *Thunderbolt*, formando uma elite entre os aviadores. Para o comando do 1º GAvCa, foi designado o major Nero Moura, oficial da confiança pessoal de Getúlio Vargas, seu dileto piloto presidencial. Conhecido por todos, à “boca pequena”, pelo apelido de “ministrinho”, Nero era um oficial que transitava com enorme desenvoltura no gabinete do ministro Salgado Filho (MOURA, 1996, p.108).

Nero Moura, embora avesso ao ativismo político no ambiente castrense, construiu, por seu comando no 1º GAvCa e sua participação na guerra, uma significativa liderança no setor da aviação de caça. Retornou da Itália sob a áurea de um herói da guerra. Isso contribuiu para que congregasse um pequeno grupo de militares fiéis a Getúlio Vargas, semeando uma minoritária facção getulista na FAB. Participariam dela, também, alguns oficiais de escalões intermediários, ligados a Vargas por laços de relacionamento, compadrio, favorecimentos pessoais, pelo regionalismo gaúcho, e ainda os simpatizantes de sua política nacionalista de cunho social.

Foi esse grupo, liderado por Nero Moura, que, enviado para a guerra na Itália, transformaria o 1º-GAvCa no único e importante reduto getulista e de esquerda dentro da FAB. Curioso observar que, ao contrário do Exército, que teve na FEB sua principal motivação para a queda do ditador, na FAB se deu inusitadamente o inverso. Os que foram combater o nazifascismo na Itália é que permaneceram fiéis ao getulismo. Por ocasião da deposição de Getúlio, no final de outubro de 1945, o tenente-coronel Nero Moura foi imediatamente preso e afastado de seu comando na Base Aérea de Santa Cruz, sendo ele considerado uma ameaça ao restabelecimento da democracia em razão de suas relações com o ditador deposto.

Mesmo com a troca do comandante, significativa parcela do 1º GAvCa foi colocada sob suspeita de um levante em defesa de Getúlio Vargas. Para garantir a posse do novo comandante, a base teve sua segurança reforçada com militares vindos de outras unidades. Foram ainda detidos no comando da III Zona Aérea alguns outros oficiais da FAB suspeitos de serem getulistas. Posteriormente muitos foram transferidos

sob a alegação de pertencerem ao grupo getulista, e Santa Cruz sempre vista com desconfianças pelos Brigadeiros de então (MOURA, 1996, p.186).

Afastado de suas funções e magoado, ou como ele mesmo se expressou, “olhado como um leproso por ser getulista” (MOURA, 1996, p. 84), Nero Moura, ainda no posto de tenente-coronel, solicitou prontamente sua passagem para reserva remunerada. Partiu então para uma carreira na aviação civil na qual chegou a assumir cargos de direção em importantes companhias aéreas. Mas este não foi o fim do líder getulista na FAB. Nero voltaria à Aeronáutica, na condição de ministro, no segundo governo de Vargas, de 1951 a 1954.

Enquanto isso, grande parte da força, que permaneceu durante a guerra em território nacional, se integraria ao setor hegemônico dos “brigadeiristas” ou “eduardistas”, contra Getúlio Vargas, sempre fiéis ao Brigadeiro Eduardo Gomes e ao sonho de vê-lo na presidência da República. Este grupo seguiria uma clara orientação ideológica de centro-direita, caracterizando-se por um conservadorismo de marcado antigetulismo e anticomunismo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso trabalho procurou demonstrar a trama política na qual surgiram o Ministério da Aeronáutica e seu braço armado – a FAB. Defendemos aqui que a gestação desta “filha pródiga” alada se deu pelo relacionamento, em fase prolífica, entre Getúlio Vargas e as Forças Armadas brasileiras, somando-se à premência da nação em se imiscuir no grande conflito mundial da época, mesmo contrastando com os esforços de Vargas em manter uma confortável condição de neutralidade para que pudesse manter seus laços “afetivos” e ideológicos com as forças do Eixo, sem contrariar os Aliados.

Sem dúvida, com a entrada dos Estados Unidos a partir do ataque japonês a *Pearl Harbor*, em dezembro de 1941, esta condição se tornou insustentável. A astúcia da América em cooptar a diplomacia brasileira e, posteriormente, as Forças Armadas, para vencer a concorrência na construção da Companhia Siderúrgica Nacional e oferecer suporte militar em troca da aliança Brasileira e da concessão das Bases militares no Nordeste, vinculou definitivamente a Nação ao lado das democracias liberais em luta contra o nazifascismo, apreciado pelo Presidente e pelo *staff* do Exército no Brasil.

Entretanto, buscamos acrescentar novas possibilidades de compreensão daquele período

e das circunstâncias políticas – por que não dizer pessoais e personalistas – que possibilitaram a criação do Ministério da Aeronáutica e de uma força aérea independente das forças de superfície, de acordo com o modelo de algumas nações da época, tais como a Alemanha e a Inglaterra. Verificamos que, além dos aspectos discutidos nos gabinetes, a aproximação de Nero Moura com o Presidente Vargas constituiu uma importante pujança em prol desse intento, muito mais desejado pelos oficiais militares da Aviação do Exército de baixa e média patentes do que dos altos Comandos, tanto da Marinha quanto do Exército.

Enalteçamos também a importância dessas relações interpessoais que nortearam medidas políticas dentro da FAB, isolando os heróis integrantes do 1º GAvCa, que, com a deposição de Vargas, tiveram suas carreiras truncadas pela desconfiança de um forte getulismo entre suas fileiras e, por isso, tornaram-se um grupo de oposição “esquerdista”, enquanto a maioria dos elementos da Força Aérea se orientavam por uma vertente antigetulista de centro-direita.

Aqui temos uma curiosa contradição que sobrevive à memória da FAB, pois seus principais vultos heroicos, até hoje consagrados, são justamente aqueles oficiais que atuaram junto ao 350º Comando Aéreo Norte-Americano na Itália em missões de bombardeio estratégico, mesmo com a denominação de emprego enquanto Grupo de Caça. São esses os oficiais que possuem relatos exemplares de uma experiência real em combate: as jovens águias que saíram de seus ninhos e realizaram façanhas nos céus italianos contra os nazistas. Entretanto foram eles que enfrentaram, tanto na política antigetulista instaurada na sociedade logo depois da Segunda Guerra quanto no interior da Força, desconfianças e comprometimentos em suas promoções de carreira.

É forçoso observar que nenhum dos veteranos do 1º GAvCa atingiu o generalato durante o serviço ativo, ao contrário dos muitos brigadeiros feitos pela facção eduardista da Força. Apesar da hegemonia do setor eduardista, a dicotomia de lideranças e orientações políticas foi a marca da FAB, uma Força pautada pelo alto nível de ativismo político. Assim, podemos inferir que a base heroica da Força Aérea Brasileira, tendo como protagonistas os elementos liderados por Nero Moura, tiveram de ser resgatados ao fim do Regime Militar até o início dos anos 1990 para verem preservadas suas realizações e relevância no alvorecer da Força Aérea Brasileira.

REFERÊNCIAS

ALVES, V. C. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**: história de um envolvimento forçado. Rio de Janeiro: PUC-Rio; São Paulo: Loyola, 2002.

AZAMBUJA, D. **Teoria geral do Estado**. São Paulo: Globo, 1973.

BASTOS FILHO, J. A. **A missão militar francesa no Brasil**. Brasília: SENAI, 1983.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História geral da aeronáutica brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1992. v. 4.

BORGES, G. Rio de Janeiro_RJ, 13 mar. 2009. Gravação digital em 3 CDs, 352 min. Entrevista concedida a Claudio Passos Calaza.

BORGES, G. Rio de Janeiro-RJ, 14 jul. 2010. Gravação digital em 2 CDs, 290 min. Entrevista concedida a Claudio Passos Calaza.

CHAGAS, P. P. **O Brigadeiro da libertação**. Rio de Janeiro: Editora Zelio Valverde, 1926.

DIAS, S. Eduardo Gomes. In: BELOCH, I. *et al.* **Dicionário Histórico Biográfico DHBB**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2010. v. 1.

FAUSTO, B. **Getúlio Vargas**: o poder do sorriso. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GUEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

JANOWITZ, M. **O soldado profissional**. Rio de Janeiro: GRD, 1967.

LACERDA, C. Quem são os militares no Brasil. **Fatos e fotos**. Rio de Janeiro, ano 7, n. 345, set. 1967.

LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LORCH, C.; FLORES JUNIOR, J. **Aviação brasileira**: sua história através da arte. Rio de Janeiro: Action, 1996.

MAXIMIANO, C. C. **Onde estão nossos heróis**: uma breve história dos brasileiros na 2ª Guerra. São Paulo: [s. n.], 1995.

McCANN, F. D. **Soldados da pátria**: história do Exército Brasileiro, 1889-1937. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

MORAIS, F. **Montenegro**. São Paulo: Planeta, 2006.

MOURA, N. **Um voo na história**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

SEGRELLES, V. **História ilustrada da aviação**. Lisboa: Melhoramentos, 1962.

SIQUEIRA, D. L. **Caminhada com Eduardo Gomes**. Rio de Janeiro: Novas Edições, 1989.

SOUZA, J. G. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger, 1944.

SOUZA JÚNIOR, J. **A influência da Era Vargas na Aeronáutica**. Monografia. (Trabalho de Final de Curso de Comando e Estado Maior)- Curso de Comando e Estado Maior da Aeronáutica, Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica-ECEMAR, Rio de Janeiro, 2004.

TEIXEIRA, F. **Francisco Teixeira**: depoimento. Rio de Janeiro: CPDOC - FGV, 1992.

VIDIGAL, A. A. F. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1985.