



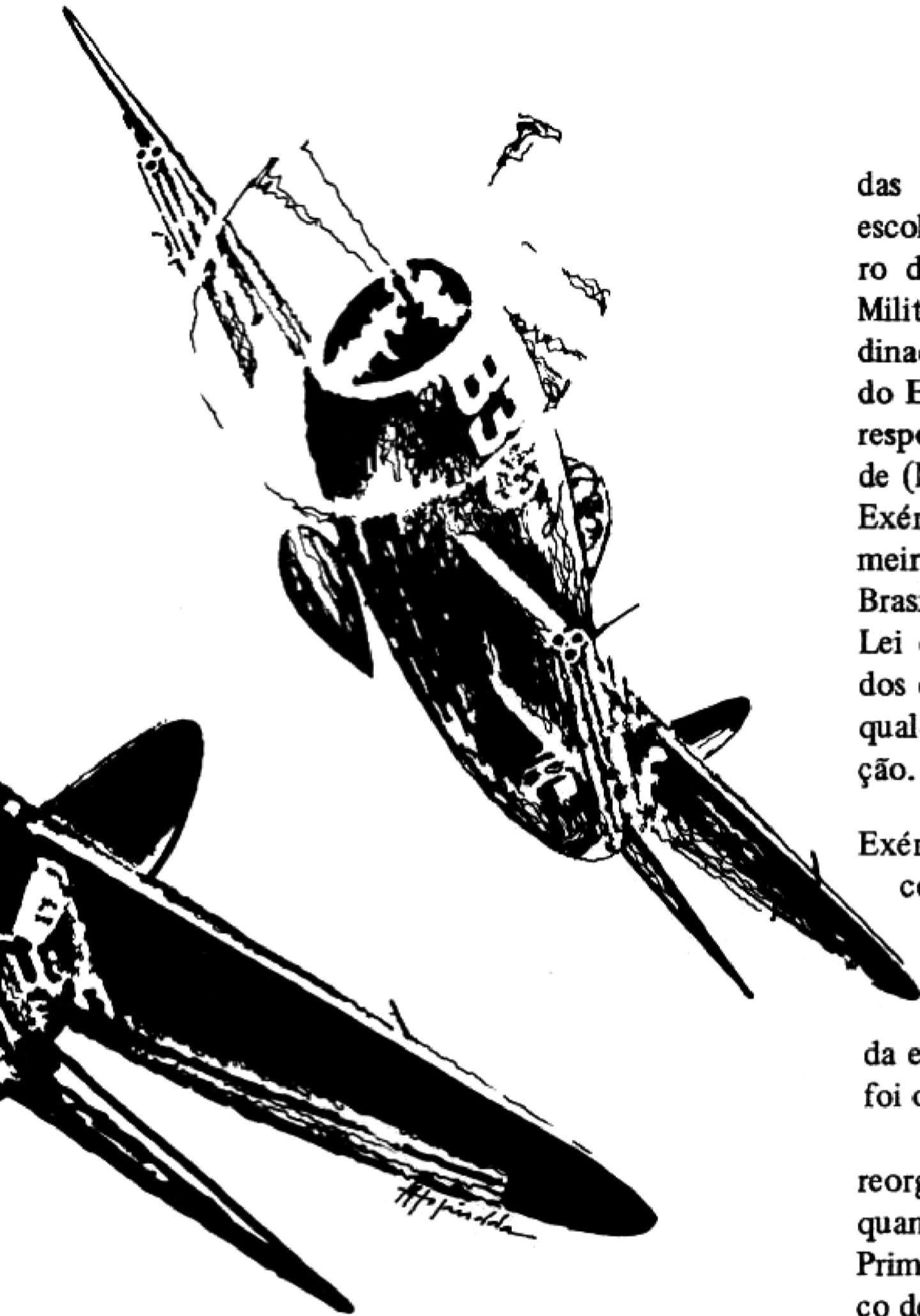
A Força Aérea Brasileira e a 2^a Guerra Mundial

Coronel Ford G. Daab, USAF

A FORÇA AÉREA Brasileira nem sempre foi um elemento independente e nivelado com o Exército e a Marinha no contexto das FFAA brasileiras. Assim como a Força Aérea dos Estados Unidos, ela teve sua origem no Exército, e foi a Segunda Guerra Mundial que provocou a separação e independência. Em fins da década de 1930 e princípios da de 1940, os líderes norte-americanos assistiam ao desenrolar dos acontecimentos na Europa e olhavam em direção ao sul à medida que consideravam as possíveis ameaças à segurança nacional dos EUA. "Defesa do Hemisfério" era o termo em voga e o Brasil figurava de maneira significativa nos planejamentos daquela defesa. Os Estados Unidos precisavam

negar às possíveis nações hostis pontos de apoio no Hemisfério e, ao mesmo tempo, obter bases para suas próprias forças. Os esforços norte-americanos para atingir essas duas metas, juntamente com incidentes provocados pelos submarinos alemães, levaram o Brasil à guerra ombreando-se às forças aliadas. A criação da Força Aérea Brasileira está vinculada a esses acontecimentos ocorridos entre 1938 e 1942.

A aviação militar brasileira foi organizada em 13 de janeiro de 1913, por ocasião da fundação da Escola de Aviação Brasileira.¹ Em 2 de fevereiro de 1914, a escola iniciou suas operações no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, com três biplanos Farman e cinco monoplanos Blériot adquiridos da Itália. Organiza-



da sob o comando do Ministério da Guerra, a escola deveria treinar aviadores para o Exército e a Marinha.

A Marinha Brasileira, aparentemente insatisfeita com essa tentativa de operações conjuntas, criou a Escola de Aviação Naval em agosto de 1916. Não mais se constituindo numa “escola das Forças conjuntas”, a Escola de Aviação Brasileira tornou-se a Escola de Aviação Militar em 11 de julho de 1919. Durante as duas décadas seguintes, a aviação militar brasileira seguiria um duplo caminho Marinha/Exército.²

A aviação militar no Brasil continuou operando modestamente por vários anos. Não foram formadas unidades de aviação e a maioria

das atividades aeronáuticas centralizou-se na escola do Campo dos Afonsos. Em 13 de janeiro de 1927 foi criada a Diretoria da Aviação Militar (Dir Av Mil), sendo seu diretor subordinado ao Ministro da Guerra através do Chefe do EME. A Escola Militar de Aviação ficou sob responsabilidade da Dir Av Mil, cuja oficialidade (Maj, Cap e Ten) convergiu de outras OM do Exército. É interessante observar que essa primeira reorganização da aviação do Exército Brasileiro ocorreu menos de um ano depois da Lei de 1926 do Corpo Aéreo dos Estados Unidos e apresentava diversas semelhanças; porém, qualquer correlação direta é apenas especulação.

Em termos organizacionais, a aviação do Exército Brasileiro continuou concentrada na escola do Campo dos Afonsos. Em 21 de maio de 1931, a primeira unidade operacional foi designada “como de Aviação” e formada com pessoal e equipamento oriundos da escola de aviação. Seu primeiro comandante foi o Major Eduardo Gomes.

Em princípios de 1933, deu-se início à reorganização e expansão da aviação militar, quando o Grupo de Aviação Misto tornou-se o Primeiro Regimento de Aviação. Em 29 de Março de 1933, foram formadas três Zonas de Aviação Militar. O Quartel-General da 1.ª Zona, constituído do Primeiro Regimento de Aviação no Rio, do Sexto em Recife e do Sétimo em Belém, foi sediada no Rio de Janeiro. A 2.ª Zona de Aviação, com quartel-general em São Paulo, era composta do Segundo Regimento de Aviação na capital paulista e do Quarto em Belo Horizonte. A 3.ª Zona de Aviação tinha seu QG na região sul do país e era constituída do Terceiro Regimento em Porto Alegre e do Quinto em Curitiba.

Durante a década de 1930, os objetivos das unidades da aviação do Exército Brasileiro estavam voltados para a instrução e o aumento de sua capacidade operativa. Assim como suas equivalentes no Exército dos EUA, as unidades também participavam no serviço de correio aéreo, mas os resultados foram decididamente diferentes. No Brasil, o correio aéreo

tornou-se a função principal da aviação do Exército Brasileiro, sendo cumprida de maneira segura, eficaz e competente.

O Brasil é um país de grandes dimensões, sendo maior que o território continental dos Estados Unidos. No início da década de 1930, o transporte tornou-se um problema crítico, à medida que os brasileiros procuravam interligar as diferentes regiões do país. Os transportes ferroviários e marítimos eram precários: as estradas de ferro eram poucas e sem conexões e os navios eram lentos e insuficientes para atender às necessidades do país. O problema de comunicações com o interior era motivo de preocupação. O Major Eduardo Gomes, então comandante do Grupo de Aviação Misto, apresentou ao Ministro da Guerra, em 1931, um projeto utilizando aviões militares para unir as várias partes do país através de um sistema de correio aéreo.

O primeiro voo, em 12 de junho de 1931, concretizou o projeto quando um Curtiss "Fledgling" pilotado pelos Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley levou duas cartas do Campo dos Afonsos para São Paulo. Em julho do mesmo ano, foi criado o Serviço Aerpostal Militar interligando Rio São Paulo, três vezes por semana. Pouco depois, o serviço passou a denominar-se Correio Aéreo Militar.

Em 12 de outubro de 1931, houve uma tentativa mal sucedida de levar a linha até Goiás, quando o avião do Tenente Montenegro, devido ao mau tempo, caiu logo após a decolagem. Em 19 de outubro, o Tenente Lavenère-Wanderley fez a segunda tentativa, terminando com êxito a missão no dia 21 do mesmo mês. A organização da aviação foi acrescida de três zonas aéreas na primavera de 1933 com a necessária infra-estrutura e início da melhoria do equipamento em 1934 (acrécimo de vários aviões EGC-7 Waco). Além disso, nesse mesmo ano, a Marinha Brasileira deu início a uma rota de correio aéreo para o sul, entre o Rio e Florianópolis. Outras rotas foram criadas tanto pelo Exército como pela Marinha e, em 1938, os

serviços de correio aéreo ligavam mais de setenta cidades brasileiras. Em janeiro de 1941, a Aviação Militar e Naval foram extintas devido à criação do Ministério da Aeronáutica, porém os sistemas de correio do Exército e da Marinha continuaram, transformando-se no Correio Aéreo Nacional (CAN). O CAN existe até hoje, utilizando aeronaves civis e militares que conduzem cargas e serviços postais em todas as regiões do país.

Os aviadores do Exército Brasileiro podem ter se orgulhado de suas façanhas, mas como seus pares norte-americanos acreditavam que a aviação deveria ser uma Força Singular separada e independente do Exército e da Marinha. Uma "campanha" para a criação de um ministério da aeronáutica foi iniciada durante a década de 1920. Em 11 de novembro de 1928, a edição de domingo de "O Jornal", do Rio de Janeiro, publicou um artigo escrito pelo Major Lysias que delineava a necessidade de um novo e independente Ministério da Aeronáutica. Duas semanas mais tarde, o Major Lysias, em outro artigo, expandia as idéias citadas anteriormente. Esses artigos deram início a uma campanha contínua, se bem que de pequenas proporções, em prol da "independência" do componente aéreo. Sem nunca ter atingido o mesmo nível de intensidade ocorrido nos Estados Unidos, a campanha por um Ministério da Aeronáutica autônomo continuou até que, em 20 de Janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica do Brasil. Seis anos "mais velha" do que a Força Aérea dos Estados Unidos, a Força Aérea Brasileira não só incorporou a aviação do Exército, como também a aviação Naval. Na verdade, o Decreto-lei No. 2961 de 20 de janeiro de 1941 especificava que o Ministério da Aeronáutica incluiria a Aviação Militar do Exército, a Aviação Naval e o Departamento de Aviação Civil. Inicialmente conhecida como Forças Aéreas Nacionais, a Força Aérea Brasileira por si foi criada em 22 de maio de 1941.

Sem dúvida, a "agitação" interna desempenhou um importante papel na criação de uma força aérea separada e independente, mas

os acontecimentos externos (em especial as atividades e preocupações dos EUA relacionadas à segurança e à defesa do Hemisfério) certamente tiveram um impacto sobre o governo e as Forças Armadas Brasileiras. Em 1938, os Estados Unidos, principalmente o seu Corpo Aéreo, tinham começado a considerar a defesa do país em termos reais e práticos, à medida que os acontecimentos na Europa tornavam-se mais sinistros. Em outubro daquele ano, a Comissão do Corpo Aéreo elaborou um estudo intitulado "A Missão do Corpo Aéreo segundo a Doutrina Monroe"⁴. Planejado principalmente para mostrar a importância da aviação nos assuntos de defesa, o relatório, no entanto, deixou bem claro que a ocupação hostil e a resultante capacidade operacional de algumas ilhas do Caribe ou da região nordeste do Brasil representariam um sério perigo para o Canal do Panamá e para o sul dos Estados Unidos.

Já em 1938, ao solicitar verbas adicionais para o Exército e a Marinha, o Presidente Roosevelt advertiu que qualquer inimigo em potencial deveria ser mantido "a muitas centenas de milhas de nossos limites continentais"⁵. Subseqüentemente, em fins de 1938, o Secretário de Estado, Cordell Hull, insistiu na aprovação de uma declaração de "política exterior do Hemisfério" durante a Conferência Interamericana de Lima, no Peru⁶.

Nos Estados Unidos, em fins de 1938, a Comissão Conjunta de Planejamento estudou o que o país poderia fazer na eventualidade de uma tentativa alemã ou italiana de estabelecer bases na América Latina. Em fevereiro de 1939, o General George C. Marshall, Subchefe do Estado-Maior, instruiu a Escola de Guerra do Exército para que examinasse, sigilosamente, que força seria necessária para garantir a segurança do Brasil (e da Venezuela) contra prováveis operações alemãs para conquistá-lo. Assim, na primavera de 1939, os EUA não só se preocupavam com as possíveis intenções hostis, mas davam os primeiros passos no sentido de planejar contramedidas e ações preventivas contra tal possibilidade.

Enquanto isso, em dezembro de 1938, o Exército Alemão fizera um convite ao chefe do Estado-Maior do Exército Brasileiro para que visitasse Berlim. Dada a preocupação norte-americana com relação a possíveis hostilidades na região, essa proposta deve ter sido certamente uma notícia "desagradável" em Washington. Aparentemente, no Rio de Janeiro, também algumas pessoas pensavam do mesmo modo, pois, em janeiro de 1939, na tentativa de impedir a visita a Berlim, o Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Oswaldo Aranha, propôs que o Chefe do Estado-Maior do Exército dos EUA fosse ao Brasil e lá, como retribuição, fizesse um convite ao seu colega brasileiro para que visitasse os Estados Unidos.⁸

Quando, em fins de abril, foi anunciada a nomeação do General Marshall como o novo Chefe do Estado-Maior, ficou decidido que ele iria ao Brasil⁹. O general e sua comitiva partiram de Nova Iorque em 10 de maio de 1939, a bordo do USS Nashville, e chegaram ao Rio no dia 25. O itinerário, que durou doze dias, incluiu visitas, jantares, recepções e debates com os brasileiros. Em 6 de junho, o Nashville zarpou para os Estados Unidos levando a bordo o General Góes Monteiro, Chefe do Estado-Maior do Exército, e sua comitiva. Ele fez uma extensa "tourné" nos Estados Unidos, o que deve tê-lo impressionado, pois nunca fez a visita a Berlim. O processo de levar os brasileiros "para o rebanho" tinha começado.

A partir de 1940, os Estados Unidos colocaram à disposição do Governo Brasileiro equipamento e assistência militar. Uma Missão Militar dos Estados Unidos foi estabelecida no Brasil, foram-lhe vendidos excedentes de material a preços reduzidos para a defesa costeira e fornecidos aviões de treinamento, carros de combate leves, viaturas de reconhecimento e vários outros tipos de veículos. Toda essa generosidade era destinada não apenas a aumentar a capacidade brasileira, mas também a atrair os brasileiros para um relacionamento mais estreito e para o "lado" que enfrentava as potências do Eixo. O que os Estados Unidos

realmente precisavam era o acesso às bases aéreas na região nordeste do Brasil, o que permitiria às suas forças cobrir as rotas de navegação do Atlântico sul e, ao mesmo tempo, negar seu acesso aos alemães ou italianos.

Não foi muito fácil conseguir a transferência do pessoal militar norte-americano para o Brasil nem tampouco autorização para a utilização de bases em território brasileiro. Havia uma grande população de alemães e italianos no Brasil, e ainda não existia a autorização para o aquartelamento de tropas norte-americanas no país, exceto quando “especificamente solicitado” pelo governo brasileiro¹¹ e as autoridades brasileiras sentiam que o governo não sobreviveria se “convidasse” os norte-americanos.¹² De qualquer maneira, não se fez necessário o aquartelamento de grandes efetivos de tropas dos EUA no país e as bases do nordeste foram obtidas de um modo um tanto astucioso.

A companhia de aviação Pan American Airways operava em toda a América Latina, tendo a sua subsidiária, a Panair do Brasil, recebido concessões para a construção e melhoramento de aeroportos brasileiros. Um contrato secreto (W1097-eng-2321) firmado entre a Pan American e o Departamento de Guerra dos EUA proveu a verba para a construção das instalações. O Departamento de Guerra obteve os recursos do fundo especial da Presidência, transferindo-os para a Pan American via Banco de Exportação-Importação, isto após a verificação dos comprovantes da Pan American por um representante do Chefe de Engenharia do Exército dos EUA. Em troca disso, todos os privilégios e concessões de que desfrutava a Panair do Brasil foram estendidos às aeronaves militares norte-americanas isto é, estendidos através da Pan American. Os direitos concedidos pelo governo brasileiro à Panair do Brasil não continham provisões para o uso militar dos aeroportos. Entretanto, em julho de 1941, os Brigadeiros Robert Olds e Eduardo Gomes (ex-comandante do Grupo de Aviação Misto do Campo dos Afonsos e então comandante da Zona Aérea do Nordeste) negociaram um acordo por

meio do qual o governo brasileiro permitia o uso militar dos aeroportos, a construção de alojamentos militares e a sua ocupação pelos técnicos da Força Aérea do Exército dos EUA (USAAF).¹³ Em consequência, os aeroportos e instalações no Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador e Caravelas foram melhorados ou ampliados.¹⁴ Desta maneira, os Estados Unidos obtiveram instalações e usos de bases aéreas em território brasileiro a partir das quais podiam fornecer cobertura aérea sobre o Atlântico Sul. Mais importante ainda, foi decisivamente negado ao Eixo o acesso a essa região estratégica. Além disso, a série de aeroportos desde o norte da bacia amazônica até as cercanias do norte do Rio de Janeiro possibilitou uma ligação vital para as futuras rotas aéreas no Atlântico Sul entre os Estados Unidos, a África do Norte e o sul da Europa. Em 23 de maio de 1941, foi assinado um acordo político-militar, porém de natureza ampla e geral, entre os Estados Unidos e o Brasil: não foram concedidas permissões específicas para quaisquer instalações em particular. Praticamente todas as negociações e acordos continuaram a ser verbais entre o pessoal da Força Aérea do Exército/Marinha dos EUA e o Brigadeiro Eduardo Gomes, comandante da Zona Aérea do Nordeste.¹⁵ Finalmente, um acordo formal foi assinado pelos dois países em junho de 1941 para a utilização de bases no Brasil pelos EUA.¹⁶

O Aquartelamento de grandes contingentes de tropas dos EUA no Brasil nunca ocorreu, mas entre 1941 e inícios de 1942 pensou-se seriamente na concretização da idéia. Em 13 de junho de 1941, o Ministro da Marinha e o Ministro da Guerra apresentaram ao Presidente um relatório da Comissão Conjunta de Planejamento de Comissão Conjunta do Exército e da Marinha/EUA recomendando que se obtivesse o consentimento imediato do governo brasileiro para transferir forças de segurança do Exército e da Marinha para o nordeste. O contingente do Exército consistiria em uma divisão ternária e uma força aérea com dois grupos de bombardeio, um grupo de caça, um grupo de

transporte, um esquadrão de observação e dois esquadrões de reconhecimento. Esse componente da força aérea seria constituído de um efetivo de cerca de 10.000 homens e 226 aeronaves.¹⁷ Em 7 de janeiro de 1942, a Divisão de Planejamento de Guerra Aérea recomendou ao Chefe do Estado-Maior do Ar que essa força fosse enviada-preparada, e caso não fosse convidada, tomaria as instalações “imediatamente pela força”.¹⁸

As ações da Marinha alemã proporcionaram o motivo que evitou o uso das bases em território brasileiro “imediatamente pela força” ao acelerar suas atividades submarinas no Atlântico Sul, atacando diversos navios brasileiros. Em 28 de janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com a Alemanha, Itália e o Japão. No segundo semestre de 1942, aviões Catalina PBY-5 e Hudson PV-1 da Marinha dos EUA já estavam operando a partir das bases aéreas brasileiras e as tripulações da FAB estavam treinando ativamente para assumir a missão. Em abril de 1944, a Marinha dos EUA começou a retirar-se e no fim deste ano os brasileiros assumiram a missão. A FAB realizou operações de patrulha marítima e de guerra anti-submarina com bombardeiros B-25, PBY, e Hudson e Ventura da Lockheed até o final da guerra.¹⁹

Nesse meio tempo, o Brasil tinha declarado guerra ao Eixo. Em 18 de dezembro de 1943, suas Forças Armadas formaram o Primeiro Grupo de Caça para acompanhar uma divisão de infantaria brasileira à Itália.²⁰ Após o treinamento inicial em aviões P-40 na Flórida e no Panamá, o grupo deslocou-se em junho de 1944 para a Base Aérea de Suffolk, em Long Island, Nova Iorque, para treinamento de transição para o P-47. Em 10 de setembro de 1944, o Primeiro Grupo de Caça partiu de Newport, Virgínia, a bordo do navio francês *Colombie* e viajou em comboio para Livorno, na Itália, onde chegou em 6 de outubro de 1944. Oito dias depois voava sua primeira missão.

A unidade brasileira foi designada para servir no 350.º Grupo de Caça da Força Aérea

do Exército dos EUA. Começando as operações de combate em 31 de outubro, os brasileiros voaram inicialmente com os esquadrões da USAAF a fim de adquirir experiência de combate. Em 11 de novembro, começaram a voar em formação exclusivamente com os pilotos brasileiros. Utilizados como caças-bombardeiros, os P-47 da FAB proveram apoio aéreo aproximado e missões de interdição.

Até o final da guerra, em maio de 1945, o Primeiro Grupo de Caça tinha executado 2.546 surtidas e voado 5.465 horas de combate, tendo destruído 1.304 veículos motorizados de vários tipos, 13 locomotivas, 250 vagões, 8 viaturas blindadas, 25 pontes ferroviárias e rodoviárias e 31 depósitos de combustível e munições, bem como abatido 2 aviões e causado avarias em outros 9 durante deslocamentos aéreos.

As façanhas de combate da FAB não ocorreram sem perdas. Dos 48 pilotos que voaram com o Primeiro Grupo de Caça, houve 22 baixas: cinco pilotos foram mortos pelo fogo antiaéreo, oito foram derrubados mas lançaram-se de pára-quedas sobre território inimigo e foram salvos, três morreram em acidentes de aviação sem relação direta com operações de combate e seis foram “retidos em terra” devido a “fadiga de combate”. Os mortos foram inicialmente enterrados no cemitério brasileiro em Pistoia, na Itália. Mais tarde, seus restos mortais foram trasladados para o Brasil e sepultados numa cripta no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro.

Dois meses depois do fim da guerra, o Primeiro Grupo de Caça voltava ao Brasil. De seus modestos primórdios no Campo dos Afonsos em 1913, a FAB alcançou independência do Exército (e da Marinha) e tornou-se um parceiro de igual importância na organização de defesa do País. Fruto das necessidades da guerra iminente no início da década de 1940, a Força Aérea Brasileira ganhou fama na Segunda Guerra Mundial. Hoje continua a ser um membro bem organizado e competente das Forças Armadas Brasileiras. ■

REFERÊNCIAS

- 1 - Correio Aéreo Nacional (Rio de Janeiro, Centro de Relações Públicas da Aeronáutica, 1976).
- 2 - Nelson Freire Lavenère-Wanderley, História da Força Aérea Brasileira (Rio de Janeiro, Ministério da Aeronáutica/Departamento de Notícias Nacionais, 1976).
- 3 - Correio Aéreo Nacional. Esse livro proporciona uma boa descrição do sistema de correio aéreo brasileiro e do papel das Forças Armadas Brasileiras.
- 4 - Estudo da Junta do Corpo Aéreo, outubro de 1938 (no Centro de Pesquisa Histórica da USAF, arquivo 167. 5-44).
- 5 - Forest C. Pogue, George C. Marshall: Education of a General (Nova Iorque: Viking, 1963), p. 337.
- 6 - Ibid.
- 7 - Ibid.
- 8 - Ibid., p. 338.
- 9 - Ibid., pp. 338—42; também DeWitt S. Copp, A Few Great Captains (Garden City, Nova Iorque: Doubleday and Company, 1980).
- 10 - Carta do Ministro da Guerra ao Ministro das Relações Exteriores, 30 de agosto de 1941 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 11).
- 11 - Expediente enviado ao Chefe do Estado-Maior pelo General Spaatz, Chefe do Estado-Maior do Ar, 6 de novembro de 1941 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 87).
- 12 - Carta do Ministro da Guerra ao Ministro das Relações Exteriores, 30 de agosto de 1941 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 11).
- 13 - Memorando não assinado, para fazer constar, 10 de janeiro de 1944 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 87).
- 14 - Nelson Freire Lavenère-Wanderley, the Brazilian Air Force in the Second World War (Rio de Janeiro: Centro de Relações Públicas da Aeronáutica, 1976).
- 15 - Memorando de 10 de janeiro de 1941 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 87).
- 16 - Expediente enviado ao General Giles pelo Conselho de Assessoramento, 15 de junho de 1944 (no Centro de História da USAF, arquivo 145 81 - 87).
- 17 - Expediente enviado ao Chefe do Estado-Maior pelo General Spaatz, 6 de novembro de 1941 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 11).
- 18 - Expediente enviado ao General Spaatz pelo Chefe do AWPD, Ten Cel H. L. George, 7 de janeiro de 1942 (no Centro de História da USAF, arquivo 145. 81 - 11).
- 19 - Lavenère-Wanderley, The Brazilian Air Force in the Second World War.
- 20 - O relato do Primeiro Grupo de Caça aqui apresentado foi extraído e traduzido dos livros The Brazilian Air Force in the Second World War e História da Força Aérea Brasileira, da autoria de Wanderley.

(Publicado anteriormente na revista Airpower Journal, Walker Hall, Maxwell AFB, Alabama, Edição Brasileira, Primavera 1990).
