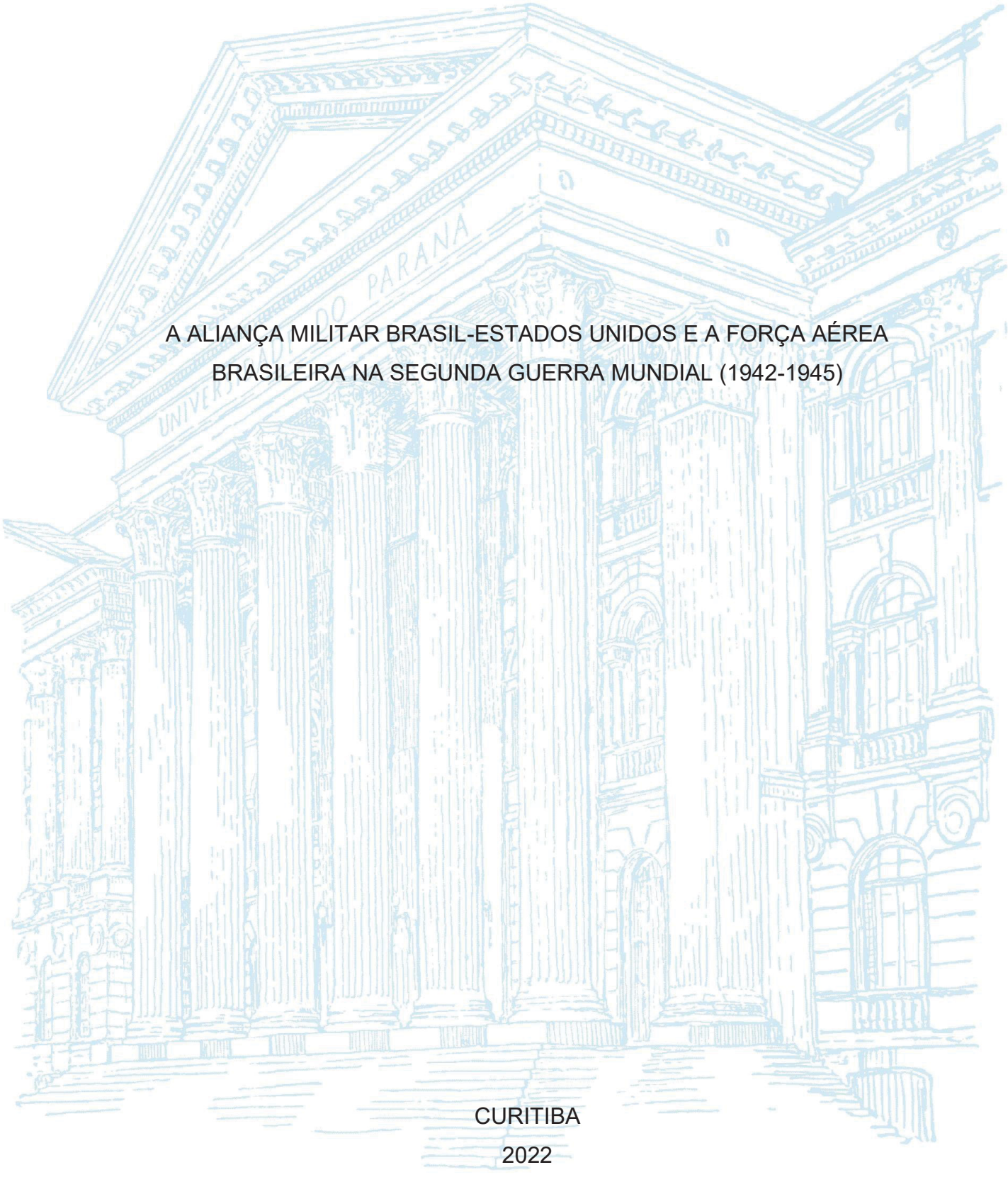
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

HEITOR ESPERANÇA HENRIQUE



A ALIANÇA MILITAR BRASIL-ESTADOS UNIDOS E A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1942-1945)

CURITIBA

2022

HEITOR ESPERANÇA HENRIQUE

A ALIANÇA MILITAR BRASIL-ESTADOS UNIDOS E A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1942-1945)

Tese apresentada ao curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título deDoutor em História.

Orientador Prof. Dr. Dennison de Oliveira

CURITIBA

2022

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA

Henrique, Heitor Esperança
A aliança militar Brasil-Estados Unidos e a Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial (1942-1945). / Heitor Esperança Henrique. – Curitiba, 2022.
1 recurso on-line : PDF.

Doutorado (Tese em História) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História.
Orientador: Prof. Dr. Dennison de Oliveira.

1. Guerra Mundial, 1939-1945 – Brasil. 2. Brasil. Força Aérea Brasileira - Historia. 3. Brasil – Relações exteriores – Estado Unidos. 4. História militar moderna. I. Oliveira, Dennison de, 1964-. II. Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

Bibliotecária: Fernanda Emanoéla Nogueira Dias CRB-9/1607

MINISTERIO DA EDUCA AO
SETOR DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANA
PRO-REITORIA DE PESQUISA E POS-GRADUA AO
PROGRAMA DE POS-GRADUA AO HISTORIA -
40001016009P0

TERMO DE APROVACAO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de P6s-Graduai;:iio HISTORIA da Universidade Federal do Parana foram convocados para realizar a arguii;:iio da tese de Doutorado de **HEITOR ESPERANCA HENRIQUE** intitulada: **A ALIANCA MILITAR BRASIL-ESTADOS UNIDOS EA FORCA AEREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1942-1945),** sob orientai;:iio do Prof. Dr. DENNISON DE OLIVEIRA, que ap6s terem inquirido o aluno e realizada a avaliai;:iio do trabalho, siio de parecer pela sua APROVA AO no rito de defesa.

A outorga do tftulo de doutor esta sujeita a homologai;:iio pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicai;:oes e correi;:oes solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de P6s-Graduai;:iio.

CURITIBA, 03 de Novembro de 2022.

Assinatura Eletronica
04/11/2022 07:14:03.0
DENNISON DE OLIVEIRA
Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletronica
04/11/2022 09:37:16.0
ALEXANDRE SUSKO VALIM
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA)

Assinatura Eletronica
04/11/2022 09:50:43.0
ANDERSON MATOS TEIXEIRA
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE DO RIO GRANDE DO SUL)

Assinatura Eletronica
04/11/2022 14:26:50.0
ALINE VANESSA LOCASTRE
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL)

Assinatura Eletronica
03/11/2022 19:13:37.0
FRANCISCO CESAR ALVES FERRAZ
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA)

Ao meu irmão Adriano Henrique.

AGRADECIMENTOS

É com muita satisfação que teço esses agradecimentos. O processo de escrita de uma tese é árduo e longo e por chegar ao fim desta etapa sou grato a algumas pessoas que me auxiliaram nesta caminhada há muito tempo iniciada que agora consigo concluir.

Inicio estes agradecimentos aos meus pais Paulo Sérgio Esperança Henrique e Sônia Maria Boso Henrique, que desde a minha época de infância me mostraram a importância dos estudos e de se aprender uma profissão. Com toda certeza os incontáveis esforços de ambos na formação e educação de seus filhos ajudaram para que agora este trabalho possa ser concluído e apresentado à academia, na intenção, mesmo que singela, de contribuir para a construção de um conhecimento histórico.

Estendo esse agradecimento inicial ao meu irmão e grande amigo Adriano Henrique, com o qual sempre convivi, e juntos partilhamos, mesmo que em áreas diferentes, as dificuldades de uma pesquisa de doutoramento. São anos de parceria, cumplicidade, respeito, ajuda, incentivo e dedicação desde a mais remota lembrança, que em muito auxiliaram em toda a minha caminhada pela pesquisa científica desde os anos da graduação. Acrescento aqui um agradecimento carinhoso à sua amada Tatiana La Banca Schreiner, que se tornou uma grande amiga e compartilha conosco os árduos caminhos da pesquisa científica.

Agradeço a todos os familiares que de alguma forma ou de outra me auxiliaram durante os anos do doutorado, mesmo alguns não sabendo exatamente do que se trata ou como é realizada uma pesquisa deste porte. Estendo meu agradecimento a memória de um avô que há muito tempo partiu e uma avó que partiu em meio a realização desta pesquisa, este trabalho ofereço em suas memórias que são muito vivas devido à forte lembrança de ambos que está muito presente.

Aos amigos que mantenho de longa data que estão sempre juntos em momentos de descontração e dificuldades, Lucas Alexandre, Vander Mantin. Um agradecimento especial a um amigo que vejo como irmão, Renan Peres, sempre presente em qualquer momento necessário: um apoio em momentos ruins, conversas sobre os mais variados temas passam por pesquisa científica, astronomia e literatura e sua parceria em momentos alegres, seja pessoalmente ou virtualmente

nos divertindo em jogos on-line, situação que ficou muito corriqueira no atual momento de pandemia em que estamos presenciando.

Estendo um agradecimento diferente, aos meus pets que também fazem parte da família, meus dois cachorros Max e Raduh que sempre estiveram juntos alegrando o meu dia-a-dia e o de toda a minha família. Aos meus dois gatinhos, Tony e Susy, esta que partiu na flor da idade deixando imensa saudade em meu coração. Os dois também sempre estiveram juntos comigo e me ajudaram a ver a vida de forma mais fácil em um momento complicado de minha vida ao mesmo tempo em que este trabalho ia ganhando corpo. Meu eterno agradecimento a eles, não sendo seres humanos e não entendendo meu esforço e trabalho, mas dedicam-se com um amor e dedicação incomensuráveis.

Estes agradecimentos até então realizados são a familiares e amigos conhecidos de longa data, e os créditos destes agradecimentos passam por motivos pessoais e não são frutos de contatos realizados na pesquisa e/ou na academia. Os agradecimentos a seguir, são dirigidos às pessoas que conheci e convivi em meio à pesquisa e à academia, surgidos por motivos profissionais e não menos importantes que os ditos anteriormente, destes contatos também nasceram amizades que não se encerram com o fim deste trabalho.

Gostaria de tecer um agradecimento especial ao professor Dennison de Oliveira que me orientou durante esta pesquisa. Nosso contato se iniciou logo após a minha defesa de mestrado e desde então trocamos informações sobre o assunto agora apresentado. Durante toda a realização do trabalho de pesquisa para o doutorado o professor se mostrou sempre disposto e atencioso a qualquer necessidade que houvesse de minha parte, sanando dúvidas e indicando saídas para os problemas encontrados. Tal atitude não foi diferente durante o cumprimento dos créditos disciplinares no início do doutoramento, onde suas aulas eram enriquecedoras e dotadas de grande conhecimento e discussões sobre variadas temáticas. Também sou imensamente agradecido por fornecer quase toda a totalidade das fontes utilizadas na pesquisa. Sem a ajuda de Dennison de Oliveira este trabalho não teria entrado nem mesmo nas linhas rascunhadas de um primeiro projeto de pesquisa, sua contribuição foi decisiva e orientadora nos temas, métodos, fontes e bibliografias a serem utilizadas para a realização deste trabalho. Fica destacada aqui minha grande gratidão ao grande pesquisador, professor e ser humano que é.

Agradeço também aos professores que conheci e tive o prazer de ser aluno durante os créditos cumpridos da linha de Cultura e Poder do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Paraná, são eles Renan Frighetto, Carlos Eduardo Zlatic, Andréa Carla Doré e Fátima Regina Fernandes Frighetto. As contribuições recebidas dos mesmos foram muito importantes para o desenrolar deste trabalho.

Ainda mantenho alguns agradecimentos feitos durante o curso de mestrado. Aos professores que conheci no curso de graduação de pós graduação em História da Universidade Estadual de Maringá, José Carlos Gimenez, Jaime Estevão Reis, João Fábio Bertonha e Sidnei Munhoz, com os quais aprendi o ofício da pesquisa científica desde os primeiros passos na graduação até o seu aprofundamento durante o mestrado. Deixo aqui também um agradecimento ao professor Francisco César Ferraz da Universidade Estadual de Londrina, que acompanha meu trabalho desde o mestrado tendo sido integrante daquela banca e desta também, do qual recebi muitos conselhos valiosos sobre o tema de pesquisa aqui apresentado. A contribuição recebida de todos eles, foi fundamental para que se concluísse agora uma pesquisa de doutorado. E gostaria, também, de estender os agradecimentos, aos demais professores que aceitaram participar desta banca, meu singelo obrigado a Aline Vanessa Locastre, a Anderson Matos Teixeira e Alexandre Busko Valim.

Durante o trabalho de pesquisa e cumprimento dos créditos disciplinares colegas da linha Cultura e Poder, já citada anteriormente, tornaram-se amizades que não se encerram com o final desta etapa. Agradeço aqui a Cesar Luiz Jerce da Costa Junior, Guilherme Nercolini Miranda, Mateus Sokolowski, Nathany Andrea Wagenheimer Belmaia Amador e Renato Toledo Silva Amatuzzi pelos momentos de descontração, conselhos e discussões, vividos durante os anos juntos de pesquisa.

“A guerra nada mais é que a continuação da política por outros meios.”

Carl Von Clausewitz

RESUMO

Este trabalho apresenta a aliança Brasil – Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial através da comissão conjunta Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC e Joint Brazil-United States Military Commission – JBUSMC, com destaque para as ações e decisões em relação a FAB. O recorte cronológico compreende o intervalo entre os anos de 1942 e 1945, ano de entrada do Brasil na guerra e ano de encerramento de sua participação. A entrada do Brasil é precipitada por uma série de fatos anteriores aos torpedeamentos das embarcações brasileiras pelo Eixo durante o ano de 1942. E a partir de então até o ano de encerramento da participação do país no conflito, todas as ações e decisões tomadas em relação à guerra e o destino da FAB neste período estiveram sob influência das ações da comissão conjunta. Este trabalho apresenta e analisa a ação dessa comissão conjunta no que diz respeito às ações ligadas à FAB dentro deste recorte histórico, desde instrução, treinamento e concessão de material a unidade até sua atuação em guerra como unidade subordinada aos esquadrões da USAAF e suas implicações. Outro tema discutido no decorrer deste trabalho é a americanização do setor aéreo brasileiro e o destino dado a bases aéreas e suas instalações espalhadas por todo o Brasil no período do pós-guerra. A metodologia utilizada foi a análise de fontes primárias, bem como o uso e consulta de bibliografia especializada no tema para alcançar o objetivo principal da tese que é demonstrar a hipótese que a comissão conjunta foi responsável pela tomada de decisões nos assuntos militares entre Brasil e Estados Unidos no que compete a Força Aérea Brasileira entre os anos de 1942 e 1945. Das fontes selecionadas para o trabalho a grande parte do corpus documental são documentos da comissão conjunta referentes à FAB e ao setor aéreo brasileiro na aliança entre os dois países entre os anos de 1942 e 1945. Os pressupostos teóricos são amparados na Nova História Política em diálogo com a História Militar, no estudo do poder e suas consequências no recorte histórico e espacial selecionado.

Palavras-chave: Força Aérea Brasileira; Comissão Conjunta; Brasil; Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial.

ABSTRACT

This paper presents the Brazil-United States alliance in World War II through the Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC and Joint Brazil-United States Military Commission - JBUSMC, with emphasis on the actions and decisions regarding the FAB. The chronological cut comprises the interval between the years 1942 and 1945, the year Brazil entered the war and the year its participation ended. The entry of Brazil was precipitated by a series of facts prior to the torpedoing of Brazilian vessels by the Axis during the year 1942. And from then until the year the country's participation in the conflict ended, all actions and decisions taken in relation to the war and the fate of the FAB during this period were influenced by the actions of the joint commission. This work presents and analyzes the action of this joint commission with regard to actions linked to the FAB within this historical framework, from instruction, training and granting of material to the unit to its performance in war as a subordinate unit to the USAAF squadrons and its implications. Another topic discussed throughout this work is the Americanization of the Brazilian air sector and the fate given to air bases and their installations spread throughout Brazil in the post-war period. The methodology used was the analysis of primary sources, as well as the use and consultation of specialized bibliography on the subject to achieve the main objective of the thesis, which is to demonstrate the hypothesis that the joint commission was responsible for decision-making in military matters between Brazil and the United States. United as far as the Brazilian Air Force is concerned between 1942 and 1945. Of the sources selected for the work, a large part of the documentary corpus are documents from the joint commission referring to the FAB and the Brazilian air sector in the alliance between the two countries between the years of 1942 and 1945. The theoretical assumptions are supported by the New Political History in dialogue with Military History, in the study of power and its consequences in the selected historical and spatial area.

Keywords: Brazilian Air Force; Joint Commission; Brazil; U.S; Second World War.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOGO DA FEB COM IMAGEM DA “COBRA FUMANDO”. 51
FIGURA 2 - BOLACHA DO 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA. 58
FIGURA 3 - BOLACHA DA 1ª ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO.....63
FIGURA 4 - NORTH AMERICAN NA-16 228
FIGURA 5 - VULTEE V11- GB2 228
FIGURA 6 - CURTISS P-36A 228
FIGURA 7 - NORTH AMERICAN B-25 228
FIGURA 8 - LOCKHEED A-28 HUDSON. 229
FIGURA 9 - CONSOLIDATED PBY CATALINA 229
FIGURA 10 - CURTISS P-40 229
FIGURA 11 - FAIRCHILD PT-19 229
FIGURA 12 - VULTEE BT-15 229
FIGURA 13 - NORTH AMERICAN T-6 229
FIGURA 14 - REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT… 230
FIGURA 15 - PIPER CUB OU L-H. 230
FIGURA 16 - MISSÃO 90.....232
FIGURA 17 - RELATÓRIO DE MISSÃO. 233
FIGURA 18 - INVENTÁRIO DE AERONAVES DA FAB EM 1945 234
FIGURA 19 - PESSOAL DA FAB.....235
FIGURA 20 - DISTRIBUIÇÃO DE PARAQUEDAS NAS LOCALIDADES DA FAB 236
FIGURA 21 - CURSOS EM ANDAMENTO NA FAB EM MEADOS DE 1945.....237

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - PRODUÇÃO DE ARMAMENTOS ALIADOS X EIXO 20
GRÁFICO 2 - PRODUÇÃO DE AVIÕES ALIADOS X EIXO..... 227

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - ATAQUE AÉREO ALEMÃO SOBRE A INGLATERRA (BATALHA DA INGLATERRA). 33
MAPA 2 - LINHA GÓTICA. 53
MAPA 3 - MISSÃO 90 231

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - CRONOGRAMA DE AÇÕES PARA A FAB..... 154
TABELA 2 - AVALIAÇÃO DE PILOTOS EM ESTÁGIO DE 20 HORAS EM P-40 EM RECIFE 173

ABREVIATURAS E SIGLAS

1ª ELO: Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação
AAFSAT: Army Air Forces School of Applied Tactics
AAFTAC: Army Air Forces Tactical Center
ADP: Projeto de Desenvolvimento Aeroportuário
ASF: Army Service Forces
ATC: Air Transport Command
CINDACTA: Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CPDOC-FGV: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – Fundação Getúlio Vargas
CS: Chieff of Staff
DM: Director of Material
EUA: Estados Unidos da América
FAB: Força Aérea Brasileira
FEB: Força Expedicionária Brasileira
FSUSA: Foreign Service United States of America
GSC: General Staff Corps
ID: International Division
INCAER: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
JBUSDC: Joint Brazil-United States Defense Commission
JBUSMC: Joint Brazil-United States Military Commission
LUFTWAFFE: *Deutsche Luftwaffe,* Força Aérea Alemã
OP: Operation Division
PAA: Pan American Airways
PIB: Produto Interno Bruto
RAF: *Royal Air Force*, Força Aérea Inglesa
SA: *Sturmabteilung,* Divisões de Assalto
SD: Department of State
SS: *Schutzstaffel,* Tropa de Proteção
UFPR: Universidade Federal do Paraná
URSS: União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
USA: United States of America
USAAF: United States Army Air Forces

USAFSA: United States Army in the South Atlantic

USBATU: United States Brazilian Air Training Unit

WD: War Department

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 18
1 O BRASIL E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: MOTIVAÇÕES E PARTICIPAÇÃO NO CONFLITO 24
1.1 CAUSAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL 24
1.2 O DESENVOLVIMENTO DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL 31
1.3 O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: MOTIVOS PARA PARTICIPAÇÃO 36
1.4 DISPUTA PELO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO 43
1.5 ATUAÇÃO BRASILEIRA NA GUERRA 48
1.5.1 FEB 49
1.5.2 FAB 54
2 HISTORIOGRAFIA SOBRE O BRASIL NA GUERRA E CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA 67
2.1 HISTORIOGRAFIA E PRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA DO TEMA 67
2.2 CONCEITOS 85
3 FORMAÇÃO DE BASES AÉREAS E INSTALAÇÕES AERONÁUTICAS NO BRASIL 91
3.1 O TRATADO ADP E A INFLUÊNCIA DOS ESTADOS UNIDOS NO SETOR AÉREO LATINO-AMERICANO 92
3.2 NEGOCIAÇÕES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE UM ACORDO DE BASES AÉREAS ENTRE BRASIL E ESTADOS UNIDOS 98
4 ORGANIZAÇÃO, TREINAMENTO E ADAPTAÇÃO AO SISTEMA DE VOO ESTADUNIDENSE NA FAB 144
4.1 ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA FAB 145
4.2 TREINAMENTO E ORGANIZAÇÃO DO 1° GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA 165
4.3 CRESCIMENTO DA FAB 201
5 CONCLUSÃO 209
REFERÊNCIAS 213
FONTES 226
ANEXOS 227

INTRODUÇÃO

Meu interesse pela História surgiu muito cedo, desde os momentos do Ensino Fundamental e Médio a História era a matéria que prendia minha atenção como aluno e me fascinava a cada nova descoberta através dos contatos com os livros e as aulas com os primeiros professores. Os contatos com outras matérias ligadas ao conhecimento das áreas de Humanas, como a Sociologia, Filosofia, Geografia e anos depois Relações Internacionais e Política sempre fizeram parte desta predileção que tenho para os estudos, mas, mesmo assim, todas estas áreas encantadoras do conhecimento humano não foram capazes de desviar o meu foco para longe da ciência histórica.

Dentro da História muitos objetos de estudos são fantásticos e fascinantes e descortinam novos mundos sempre que se aprofunda em suas fontes e bibliografia e no meu caso em particular, nenhuma área dentro da História desperta mais fascínio que o imbricado sistema político internacional em momentos de crise que culminam em guerra. Todo esse primeiro contato com o tema da guerra, especificamente a Segunda Guerra Mundial ocorreu ainda na fase adolescente e foi através de livros e aulas do Ensino Médio, bem como documentários, vídeos e sites de curiosidades sobre o tema. Um contato mais profissional e acadêmico com o tema ocorreu na fase final da graduação e a primeira imersão mais profunda no tema da Segunda Guerra Mundial, tendo a participação brasileira com seus soldados da FEB e aviadores do 1° Grupo de Caça da FAB.

A partir de então ocorreram os primeiros contatos com os grandes nomes da historiografia que se dedicam a este tema e até hoje novos nomes são adicionados a esta lista que cresce de forma expressiva nas últimas duas décadas. Minha pesquisa se iniciou nesta área no Mestrado, foi complicado chegar a uma delimitação de objeto que privilegia a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial e pudesse contribuir, mesmo que minimamente, para o conhecimento historiográfico sobre o tema. Sendo assim, a dissertação teve como objeto a participação da FAB na guerra. Ali é abordado a criação do Ministério da Aeronáutica em tempos de guerra e a tarefa de estruturar todo um ministério com o pano de fundo bélico; todas as negociações sobre a participação do Brasil na guerra ocorreram sob a égide de uma aliança militar com os Estados Unidos; um breve panorama sobre a FEB e seus estudos por outros historiadores e o foco principal da

dissertação na FAB. O 1° Grupo de Aviação de Caça que representou a FAB na guerra foi criado logo depois do Ministério, seus componentes eram aviadores já experientes, pois já haviam prestado serviço militar para as antigas aviações do Exército e da Marinha por todo o Brasil, e um pessoal de terra responsável por sua manutenção. O treinamento ocorreu em três fases em localidades nos Estados Unidos e no Panamá e sua participação como unidade subordinada aos norte-americanos em guerra foi elogiada e merecedora de prêmios entregues muito tempo depois do término da guerra. A dissertação encerra-se com uma abordagem do que foi feito com a unidade no pós-guerra e o processo de reintegração social dos integrantes do grupo em uma comparação com o processo realizado na FEB.

Para um trabalho de tese de doutorado o que se pretendia era dar continuidade a um estudo que já havia se iniciado antes e para isso optou-se por trabalhar com uma abordagem em relação às instituições nacionais e internacionais dentro da aliança entre Brasil e Estados Unidos para as tomadas de decisões com interesses militares para ambos os países. Neste sentido, sai-se um pouco do foco da atuação das forças em guerra para um foco de formação dessas forças e sua manutenção no que se refere a FAB. Há um contato maior com a Política e Relações Internacionais. Devido a esta amplitude do objeto foi utilizado como referência metodológica a Nova História Política em diálogo com a História Militar, Ciência Política e Relações Interacionais.

Sendo assim, este trabalho defende a hipótese que a atuação de uma Comissão Conjunta entre Brasil e Estados Unidos tomaram as decisões sobre os assuntos relacionados à guerra para os países em questão como foco na FAB e no sistema aéreo brasileiro. Esta Comissão já foi apresentada ao público e amplamente trabalhada por Denisson de Oliveira em 2015 no seu livro Aliança Brasil-EUA Nova História do Brasil na Segunda Guerra Mundial. As duas comissões chamavam-se de Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC (Comissão Conjunta de Defesa Brasil Estados Unidos) com sede em Washington e Joint Brazil-United States Military Commission - JBUSMC (Comissão Militar Conjunta Brasil Estados Unidos) com sede no Rio de Janeiro. Pode-se perceber no decorrer do trabalho a grande importância desta comissão nas decisões relacionadas a aliança entre os dois países no período de guerra e a criação de órgãos e comissões menores dentro dessa grande estrutura para tomadas de decisões de áreas específicas, como os aeroportos e suas instalações em todo o território brasileiro no pós-guerra.

Além da já citada Comissão Conjunta vemos o papel importante nas negociações de outras instituições como USAFSA (United States Army in the South Atlantic), a USAAF (United States Army Air Forces) o Departamento de Guerra e de Estado estadunidense, bem como o Ministério das Relações Internacionais e da Aeronáutica brasileiros.

Aqui também veremos as ações de indivíduos muito importantes que direcionaram a política externa brasileira e a aliança militar com os Estados Unidos, alguns muito conhecidos dentro da literatura histórica, outros menos, mas com papéis muito influentes dentro dessas negociações. Figuras como a do presidente Getúlio Vargas, o Ministro das Relações Exteriores Oswaldo Aranha, o Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, o Ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, o presidente dos Estados Unidos Franklin D. Roosevelt, o Embaixador dos Estados Unidos no Brasil Jefferson Caffery, o Secretário de Estado dos Estados Unidos Cordell Hull, o Secretário da Guerra dos Estados Unidos Henry L. Stimson e o General Estevão Leitão de Carvalho, líder da Comissão Conjunta de Defesa Brasil-EUA (JBUSDC) são amplamente divulgadas na literatura sobre o tema aqui estudado. Neste trabalho poderemos ver o papel importantíssimo de outras personalidades, mas que não possuem o mesmo reconhecimento dos demais pesquisadores como o Major General Ralf Wooten, que atuava no Brasil como principal contato militar do Departamento de Guerra estadunidense. Nero Moura, líder do grupo brasileiro de caça e o Major Aviador José Vicente de Vieira Lima, assessor do Ministro Salgado Filho. O Tenente Coronel Thomas B. Hall, chefe do Corpo Aéreo da Missão Militar no Brasil e o Coronel Vasco Alves Seco, representante da Aeronáutica na JBUSDC.

As fontes utilizadas para a análise neste trabalho estão presente no National Archives and Records Administration II (NARA II, Estado de Maryland) nos Estados Unidos e foi cedida gentilmente, de forma digitalizada, por Dennison de Oliveira. A documentação como um todo trata de diferentes temas, bem como entrega de aviões à FAB; aquisições de armamentos ao Brasil; defesa do litoral brasileiro; organização das seguintes comissões já citadas no Rio de Janeiro e em Washington; aquisição de aeronaves para a defesa aérea do Brasil; organização para treinamentos de pilotos brasileiros; criação da FEB e apoio aéreo, armadas e supridas pelos EUA; regulamentação das ações da FEB e FAB com comando dos EUA em operações além-mar; instalação de aeroportos em áreas consideradas estratégicas no território brasileiro e seu destino no pós-guerra, dentre outros. Outra

fonte utilizada foi o acervo de Nero Moura presente nos arquivos do CPDOC-FGV, esta documentação de 149 páginas demonstra boletins da Aeronáutica relativos ao treinamento do 1º Grupo de Aviação de Caça no Panamá e nos Estados Unidos para se prepararem para combater na Itália. O trabalho também se apoiou, em bem menor escala, em fontes que descrevem as missões realizadas pelo grupo de caça em sua atuação na Itália. Essas fontes estão identificadas no Records of the Army Air Forces, World War II Combat Operations Report do 350º Fighter Group entre os anos de 1941 e 1946, Caixas 3361-3363, ID 536369, presentes também no NARA II. Por último, aponto documentos que retratam a movimentação do 1° Grupo de Aviação de Caça entre seus locais de treinamento e de atuação em guerra, tratam-se de ordens do Departamento de Guerra dos Estados Unidos. Disponíveis e traduzidos no livro “A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945” de John W. Buyers de 2004.

O primeiro capítulo trabalha de forma geral e introdutória as causas e o desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial desde a formação das principais alianças até o seu desfecho com a vitória dos aliados. Ainda neste primeiro capítulo é discutido junto dos principais autores sobre o tema o contexto internacional ao qual o Brasil estava inserido e de que forma o pragmatismo político de Vargas foi dando espaço a uma aliança com os Estados Unidos e o seu posicionamento definitivo ao lado do irmão do norte bem como a sua participação na guerra e o envio de tropas para lutar.

Ainda no primeiro capítulo é trabalhado a atuação da FEB e da FAB, através do 1º Grupo de Aviação de Caça, durante a guerra. A FEB atuou como uma unidade do V Exército dos Estados Unidos e lutou no teatro de operações da Itália ajudando na conquista de posições elevadas fortemente defendida pelos alemães no início de 1945 durante a Ofensiva da Primavera. A atuação inicial da FAB se deu ainda no litoral brasileiro durante os primeiros anos de guerra na campanha antissubmarina, após isso, o grupo foi formado e treinado junto com norte-americanos e atuaram, também na Itália, entre fins de 1944 e início de 1945. O número maior de missões foi realizado também na Ofensiva da Primavera no primeiro semestre de 1945.

No segundo capítulo é apresentada toda uma discussão historiográfica sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial e são apresentados os principais pesquisadores desta área. Oliveira (2015) já havia feito um trabalho de grande fôlego ao apresentar as principais obras da historiografia brasileira e

internacional em relação ao tema, sendo assim, o foco da discussão deste capítulo esteve nos principais nomes, já consagrados, e na produção historiográfica sobre o tema pós 2015 e tendo uma ênfase maior em obras que versam sobre a Força Aérea Brasileira durante a Segunda Guerra Mundial.

Também é mostrado no segundo capítulo uma discussão teórico-metodológica do trabalho, mostrando de que forma a metodologia utilizada se identifica com as diretrizes da linha Cultura e Poder do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Paraná.

O terceiro capítulo demonstra como ocorreu uma americanização de todo o sistema aéreo brasileiro durante o período da Segunda Guerra Mundial. Desde antes do início da guerra para o Brasil as influências estrangeiras (principalmente de origem do Eixo, alemãs e italianas) foram sendo retiradas da aviação brasileira, ao mesmo tempo que o mercado aéreo passava a ser controlado por companhias norte-americanas. A americanização vista no setor aéreo civil ocorreu de forma semelhante no setor militar. O novo ministério do Ar possuía um ministro que sempre direcionava as suas decisões a favor de um acordo com os Estados Unidos, portanto, novos aeródromos foram construídos e alguns reformados junto de suas instalações pela Engenharia dos Estados Unidos. Ao mesmo tempo das reformas e construções turmas de estudo eram formadas para ensinar o sistema de voo norte-americanos a mais militares brasileiros da FAB. Isso para atender ao objetivo de inserir uma doutrina de funcionamento na Aeronáutica seguindo padrões e modelos norte-americanos.

No quarto e último capítulo do trabalho é demonstrado a ação da comissão conjunta, principalmente a JBUSDC, em relação aos assuntos competentes a FAB desde a sua formação, passando por pontos como organização da força, treinamento de grupos e pessoal, recebimento de material técnico e aviões vindos dos Estados Unidos, e principalmente o ensinamento do sistema de voo estadunidense dentro da força. É apresentado também o crescimento alcançado pela FAB nos anos que duraram a guerra através da aliança militar do Brasil com os Estados Unidos e estimativas de crescimento para os anos posteriores.

Ainda neste quarto capítulo percebemos como as decisões da JBUSDC e das autoridades de ambos os países chegaram aos grupos formados através de suas decisões. Especificamente vemos o caso das decisões da comissão em relação ao treinamento do grupo de caça no Panamá, liderado por Nero Moura. As

decisões das comissões chegavam ao comandante através do Coronel Faria Lima, lotado no gabinete do Ministério da Aeronáutica, principal ligação da Comissão com o grupo de caça em treinamento no Panamá.

A aliança do Brasil com os Estados Unidos e a americanização de todo o setor aéreo civil e militar como veremos a seguir não é um fenômeno isolado no espaço e no tempo. Este recorte histórico estudado está dentro de um período de aliança muito maior entre os dois. Desde a independência ambos os países se aproximaram por alianças políticas e econômicas e assim o permanecem até hoje, sendo esta aliança mais incisiva em alguns momentos e menos em outros. A longa duração de Fernand Braudel escrita em 1949, explica e conceitua este fenômeno, ou seja, o que ocorreu no recorte histórico eleito para este trabalho seria um fenômeno de curta duração dentro de um outro maior, de recorte histórico mais amplo, demonstrando entre eles uma continuidade histórica.

É importante ressaltar também que esta aliança e a americanização aqui apresentada não se restringe apenas ao campo civil e militar do setor aéreo. Faz parte de um projeto cultural de americanização muito bem trabalhado e pensado pelos norte-americanos, é um ideal sempre buscado por eles, mas que foi muito mais incisivo neste período de guerra. Todos os setores da cultura brasileira foram afetados pelo “american way of life” e partes dela foram apresentadas aos norte-americanos. No Brasil passou-se a consumir a cultura norte-americana: cinema, alimentação, desenhos, moda, entre outros. Obras como “O Imperialismo Sedutor” de Antônio Pedro Tota e “O Triunfo da Persuasão” de Alexandre Busko Valim podem nos dar um panorama geral e amplo deste fenômeno.

1 O BRASIL E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: MOTIVAÇÕES E PARTICIPAÇÃO NO CONFLITO

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) foi o maior conflito bélico da história. Entre militares e civis a quantidade de mortos está entre os cinquentas e cinco e sessenta milhões. Teve início em 1º de setembro de 1939 com a invasão da Polônia pela Alemanha nazista e as subsequentes declarações de guerra contra a Alemanha por parte da França e Inglaterra. Muitos dos que não se envolveram inicialmente acabaram aderindo ao conflito em resposta a eventos, como a invasão da União Soviética pelos alemães e os ataques japoneses contra as forças dos Estados Unidos no Oceano Pacífico em Pearl Harbor e em colônias ultramarítimas britânicas, que resultou em declarações de guerra contra o Japão pelos EUA. O Brasil, inicialmente neutro e distante, teve sua aproximação do conflito depois da entrada dos EUA na guerra, quando começou a se aproximar do lado estadunidense e se distanciar da Alemanha, declarando guerra ao Eixo em agosto de 1942.

A guerra começou em 1939, porém as motivações para o conflito já estavam postas desde décadas anteriores. A mal resolvida Primeira Guerra Mundial (1914-1918) aumentou as diferenças entre os principais países europeus e ajudou a encaminhar a um conflito ainda maior e mais sangrento que o anterior.

1.1 CAUSAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Entre meados e fim do século XIX a corrida imperialista das principais potências europeias modificou o equilíbrio de poder no continente e ameaçou o status quo de liderança da Grã-Bretanha, esta posição de hegemonia britânica foi sentida na Europa e no mundo por quase todo o século XIX. O fim do século XIX e início do XX apresentaram mudanças neste cenário continental e mundial que começaram a ameaçar a Pax Britânica. Nas últimas décadas deste século surgiram dois novos países na Europa, Itália e Alemanha finalizaram a sua unificação e esta última já iniciou o seu processo de inserção na disputa por um local de destaque e liderança no cenário mundial. Rapidamente a Alemanha se fortaleceu e tornou-se uma forte rival da Grã-Bretanha.

O fortalecimento da jovem Alemanha aliado a uma política de alianças entre os principais Estados europeus e um fortalecimento bélico interno levaram a um

aumento da tensão no cenário internacional. De um lado estavam Alemanha, Itália e Império Aústro-Húngaro formando a Tríplice Aliança e do outro a Tríplice Entente formada por Inglaterra, França e Rússia.

O fortalecimento militar de cada Estado somado à corrida imperialista e a política de alianças demonstra que a Europa havia se tornado um lugar instável à beira de um grande conflito que oporia membros de famílias próximas que estavam no poder naquele momento. O continente havia se tornado um barril de pólvora e só faltava o primeiro tiro para o início de um grande conflito armado.

Esse tiro foi dado em 1914 contra o herdeiro do trono do Império Áustro-Húngaro, o arquiduque Francisco Ferdinando, por um terrorista sérvio em uma das colônias do império austríaco. O fato ocorreu longe das grandes rivalidades europeias e não teria surtido tanto efeito internacional podendo enterrar o herdeiro do trono sem maiores problemas não fossem as alianças formadas anteriormente pelos principais estados europeus. As declarações de guerra foram acontecendo uma a uma pelos integrantes das opostas alianças, colocando o continente europeu e o mundo em uma grande guerra que duraria quatro anos.

Ao contrário do que se esperava, a guerra arrastou milhões de jovens que se alistaram para os combates. Entusiasmados pelo sentimento nacionalista e de honra no cumprimento do dever militar “os povos da Europa foram alegremente massacrar e ser massacrados, por pouco tempo, no entanto. Após a Primeira Guerra Mundial isso nunca mais aconteceu.” (HOBSBAWM, 1988, p. 450) A expectativa inicial de uma guerra curta e rápida se mostrou errada e o sentimento de entusiasmo desapareceu completamente, dando lugar ao terror de um longo e sangrento conflito que se arrastou até 1918, deixando um rastro de destruição e crise econômica por todo o continente e um saldo de mais de vinte milhões de mortos.

O conflito foi denominado pelos contemporâneos de a “Grande Guerra” pois imaginavam que seria o último dos confrontos. De fato, a guerra mudou o cenário internacional e os vencedores (Inglaterra e França) passaram a ditar as regras do cenário estratégico internacional com essa postura apaziguadora com o objetivo de evitar que outro conflito de tamanhas proporções pudesse novamente acontecer. Após a guerra, veio dos Estados Unidos a ideia da criação da Liga das Nações, um órgão internacional com o objetivo de permear as relações internacionais entre os principais países do mundo, utilizando o diálogo e a diplomacia a fim de evitar novos confrontos bélicos de grandes proporções.

Depois da guerra ocorreu a reunião dos vencedores e perdedores da Grande Guerra em Versalhes na França ocasionando um acordo entre eles através do Tratado de Versalhes. Os Estados Unidos defendiam uma postura menos incisiva em relação à derrotada Alemanha, opinando por punições mais brandas, mas esta posição não foi aceita por França e Inglaterra que demonstraram intenção de impor pesadas penas aos alemães, que por eles foram considerados os responsáveis pela guerra. O tratado, dirigido principalmente por ingleses e franceses impunham pesadas penas[1] à Alemanha, tendo como objetivo enfraquecer a rival a para que nunca mais conseguisse se reerguer a ponto de se tornar uma concorrente pela hegemonia no continente e causar um novo conflito de cifras tão devastadoras.

O Tratado de Versalhes não alcançou os objetivos iniciais de apaziguamento e ocasionou um sentimento de revanche que foi sendo alimentado por anos entre os alemães e se tornou um grande colaborador para as motivações que levariam a um segundo confronto ainda mais sangrento e mortal do que o primeiro.

A Europa e o mundo se tornaram outros após a Primeira Guerra Mundial, a posição central na economia e política mundial deixaram de ser o continente europeu pela primeira vez em séculos, tornando-se os Estados Unidos os donos deste posto. Grandes impérios também seculares deixaram de existir como o Austro-Húngaro e o Otomano dando lugar a novos países. O liberalismo começou a cair em descrédito, sendo responsabilizado pela Grande Guerra, passando a década de 1920, principalmente no seu final com uma grave crise abrindo espaço para o crescimento do bolchevismo no leste europeu e de regimes de extrema direita em países como Portugal, Espanha, Itália e Alemanha com variantes do Fascismo (Salazarismo, Franquismo e o Nazismo), com destaque principal para as experiências ocorridas na Itália e na Alemanha. O Brasil também teve o seu movimento de características fascistas, representado pelo Integralismo liderado por Plínio Salgado, no entanto, sem força suficiente para alçar o poder.

---

[1] As penas impostas à Alemanha em Versalhes pelos vencedores foram diversas e pesadas: a Alemanha teve de devolver à França a Alsácia e Lorena, ricos territórios em matérias primas indispensáveis à industrialização conquistados durante a Guerra Franco-Prussiana ainda no século XIX; teve de pagar a reconstrução dos países vencedores; perdeu as suas colônias no continente africano; ficou proibida de produzir armas e manter uma Força Aérea e uma Marinha, e seu exército foi reduzido a um número de 100 mil homens, apenas com o objetivo de manter a ordem contra possíveis rebeliões internas.

O primeiro destes movimentos a surgir foi o movimento fascista italiano. Surgiu em 1919, tendo como líder Benito Mussolini, antigo militante socialista. Após a Marcha sobre Roma em 28 de outubro de 1922, manifestação de massa organizada pelos fascistas com características de golpe de Estado, o monarca Vítor Emanuel III nomeou Mussolini como chefe de governo. Uma vez no poder, os fascistas trilharam na Itália um caminho seguido por outros partidos de direita posteriormente, ou seja, o de combate à democracia e às características herdadas do Iluminismo e implantaram um regime político de partido único.

Da mesma forma que na Itália, na Alemanha a democracia e o liberalismo que se desenvolveram após 1918 e o medo do bolchevismo deram margem à organização de um partido autoritário liderado por Adolf Hitler, o Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães, em 1919. Hitler alimentava um sentimento de vingança aos vencedores da Grande Guerra e estava inconformado com a derrota alemã. A participação dos nazistas nas eleições durante os anos de 1920 teve resultados limitados, pois tratava-se de um partido pequeno, ainda em crescimento na sociedade alemã. Sua ideologia, como no modelo italiano, pregava o anti-socialismo e o antiliberalismo, a condenação da democracia, o autoritarismo, o militarismo e o nacionalismo exacerbado. Contudo, diferentemente das outras vertentes fascistas, o nazismo possuía o conceito de raça como um de seus elementos adicionais e centrais.

Em 1923 Hitler e outros membros do partido nazista tentaram um golpe de Estado que ficou conhecido como Putsh de Munique, e após o fracasso da tentativa foram presos. Na prisão Hitler escreveu um livro chamado M*ein Kampf* onde defendia a teoria de uma suposta raça ariana, superior e perfeita, da qual os alemães seriam os principais representantes e que, por isso, deveria ser conservada pura e livre de miscigenação com outras raças “inferiores”, como judeus, ciganos ou negros. Hitler introduziu em sua concepção totalitária um claro elemento racista, o arianismo, responsável, durante a Segunda Guerra Mundial, pelo extermínio de milhões de judeus e outros povos.

A situação econômica alemã nos anos pós-guerra tornou-se catastrófica, marcada pela consequência dos gastos da guerra e das indenizações que teve que pagar. Mesmo com as duras penas impostas pelo Tratado de Versalhes, a economia alemã começou a recuperar-se lentamente dos efeitos da Primeira Guerra com a

ajuda de vários planos econômicos americanos, os quais auxiliaram a recuperação da economia alemã e tornaram os apelos nazistas menos fortes da década de 1920.

Em 1929 ocorreu nos Estados Unidos uma grave crise do capitalismo iniciada com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York e seus impactos foram globais, arrastando todos os países do sistema capitalista à crise. A Alemanha foi o país europeu que mais sentiu os efeitos da crise devido a retirada dos dólares investidos em sua economia. O panorama alemão ficou marcado pela recessão econômica e pelo aumento do número de desempregados.

O fim da década de 1920 e início da década de 1930 na Alemanha era representado por um cenário de forte desconfiança ao Liberalismo e grande temor do socialismo, o que acabou favorecendo a ascensão do nazismo ao poder. Em outras palavras, a crise contribuiu para os discursos antiliberais de Hitler surtirem efeito e ganharem mais adeptos nas camadas médias e na alta burguesia industrial alemã.

Nas eleições parlamentares de 1932, o Partido Nazista conquistou uma considerável votação e elegeu mais deputados para o *Reichstag* (Parlamento Alemão) que os principais partidos de esquerda. Em 1933, na condição de líder do partido com maior número de deputados e em função da crise econômica, Hitler foi indicado como chanceler do governo do presidente Hindenburg. Assim, começou a implantação de um regime de partido único que sustentou a sua ação política.

No *Reichstag*, Hitler dissolveu todos os partidos políticos, com exceção do Nazista. Em 1934, com a morte de Hindenburg, Hitler tornou-se presidente da Alemanha, quando adotou o título de *Führer* (Guia) e passou a nomear os principais dirigentes nazistas para cargos no governo, como Joseph Goebbels, no Ministério da Educação do Povo e da Propaganda, e Heinrich Himmler, responsável pela atuação das SS (tropas de elite), das SA (tropas de choque) e da Gestapo (polícia secreta encarregada de prender, torturar e eliminar qualquer opositor do regime nazista).

Na economia, Hitler obteve grande sucesso, fator que ajudou na popularização de sua ditadura. Em menos de quatro anos conseguiu incentivar a tal ponto a produção agrícola e fabril, em especial a indústria bélica, que a Alemanha atingiu a condição de pleno emprego, atraindo ainda mais aplausos populares ao regime. O governo também direcionou investimentos em outros setores como a indústria automobilística, criado pela Volkswagen em 1937, com o objetivo de

fabricar um carro para os trabalhadores. Em pouco tempo, a Alemanha se recuperou de uma situação caótica de crise e já era capaz de rivalizar com as grandes potências do mundo da época.

Externamente, Hitler defendia a criação do espaço vital, uma área geográfica sob o domínio nazista considerada essencial para sustentar o desenvolvimento alemão. Na sua concepção, o espaço vital abrangia, entre outros, Áustria, Tchecoslováquia, Ucrânia e Polônia, incluindo o corredor polonês. Para atingir o objetivo de conquistar o espaço vital, rapidamente, Hitler estabeleceu pactos militares. Um deles com a Itália em 1936, criando o eixo Roma-Berlim; outro com o Japão, em novembro do mesmo ano, com o objetivo de combater a ideologia comunista, propagada pela III Internacional[2], chamado Pacto *Antikomintern,* ao qual a Itália aderiu no ano seguinte. Depois assinou o acordo de Munique garantindo a anexação parcial da Tchecoslováquia. E por último firmou o pacto *Molotov-Ribbentrop* de não-agressão com a União Soviética. E por fim, a Alemanha decidiu seguir a decisão japonesa de abandonar a Liga das Nações, o que não a impediu de desenvolver tecnologia bélica de ponta.

Todo esse fortalecimento alemão era acompanhado por Inglaterra e França, as quais, contudo, agiam com pouca firmeza a respeito. O diálogo e a diplomacia eram usados como base de negociação numa política de apaziguamento para tentar manter um equilíbrio europeu, fazendo algumas concessões e, esperando que, dessa forma houvesse um contentamento por parte da Alemanha com as novas vantagens obtidas. A tentativa de apaziguamento mostrou-se ineficiente e Hitler continuou a passos firmes seus esforços econômicos e militares criando uma atmosfera cada vez mais tensa com o passar do tempo.

Hitler anexou a Áustria em 1938 com amplo apoio dos austríacos, no que foi chamado de *Anschluss.* Não satisfeito com esta anexação, invadiu a região dos Sudetos na Tchecoslováquia, movimento que causou protestos por parte de Inglaterra e França. Em 29 de setembro do mesmo ano reuniram-se em Munique na Alemanha os principais líderes europeus com o objetivo de frear as pretensões de Hitler e resolver esta situação delicada sem o uso das armas. A França esteve

---

[2] Em 1919, logo após a vitória dos comunistas na Revolução Russa, foi criada a Terceira Internacional, ou Internacional Comunista, ou ainda *Komintern*. Seu principal objetivo era criar uma União Mundial de Repúblicas Soviéticas. Dominada pelo Partido Comunista da União Soviética, a Internacional emitia diretrizes que deveriam ser seguidas por todos os seus filiados.

representada pelo seu Ministro da Guerra Edouard Daladier, a Inglaterra pelo seu Primeiro Ministro Arthur Neville Chamberlain acompanhados pelos líderes Hitler e Mussolini. Seguindo a política de apaziguamento, França e Inglaterra concordaram com a anexação alemã dos Sudetos desde que fosse a última das pretensões territoriais de Hitler. Chamberlain retornou a Inglaterra orgulhoso acreditando ter garantido a paz e livrado o mundo de uma nova guerra, no entanto, para os alemães a organização desta conferência rendeu um tempo maior para o seu fortalecimento militar.

Em 23 de agosto de 1939, Hitler assinou com a URSS de Stálin um pacto de não-agressão chamado Ribbentrop-Molotov, segundo o qual Stálin nada faria contra a invasão da Polônia, uma das áreas pretendidas por Hitler dentro do espaço vital, em troca de parte do território polonês, dos países bálticos e da aceitação alemã das reivindicações soviéticas na Finlândia. Esse acordo garantia certa tranquilidade a Hitler no front do leste europeu e, em caso de guerra, a possibilidade de concentrar forças contra Inglaterra e França no Oeste. Este tratado também atendeu aos interesses de Stálin, que temia lutar sozinho contra Hitler e esperava manter a União Soviética fora da guerra, enquanto Alemanha, Inglaterra e França se enfraqueciam uma após a outra.

Em 1° de setembro de 1939, Hitler deu início à invasão da Polônia. Para França e Inglaterra, tornou-se impossível a manutenção da política de apaziguamento adotada anteriormente e por fim declararam guerra à Alemanha, dando início a Segunda Guerra Mundial.

A agressividade alemã colocou lado a lado ideologias políticas completamente diferentes, como a liberal de Estados Unidos, Inglaterra e França, e a socialista da União Soviética contra um inimigo em comum, a Alemanha e seus aliados. Os dois lados, antes opostos, viram o Nazismo, naquele momento, como um perigo maior do que cada um ao outro. As linhas divisórias cruciais desta época foram traçadas entre famílias ideológicas: de um lado, os descendentes do Iluminismo do século XVIII e das grandes revoluções, incluindo, claro, a russa; do outro, seus adversários. O que uniu todo o mundo num confronto internacional e civil, dessa forma, foi o surgimento da Alemanha de Hitler. Sob certos aspectos, era provável que o apelo a unidade antifascista conquistasse a resposta mais imediata, dado o fato que o fascismo tratava publicamente todos os demais sistemas econômicos políticos e sociais, sejam liberais ou socialistas e comunistas ou de

qualquer outro tipo, como inimigos a serem igualmente destruídos. (HOBSBAWM, 1995, p. 144-178)

1.2 O DESENVOLVIMENTO DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O avanço inicial das tropas de Hitler na guerra ocorreu na Polônia em setembro de 1939 e foi avassalador. Utilizando uma tática de guerra que ficou conhecida como *Blitzkrieg,* que utilizava em conjunto poder de fogo e velocidade num ataque surpresa com infantaria, tanques e aviões, impossibilitando a organização da defesa do inimigo. As forças polonesas não tiveram condições de resistir ao ataque e capitularam em menos de um mês diante da imensa superioridade alemã. Hitler ocupou o território que lhe cabia em acordo com Stálin, que também invadiu a parte que lhe pertencia por direito com violência semelhante. Os poloneses aguardaram em vão pela ajuda de ingleses e franceses.

Após a rápida derrota polonesa no final de 1939, franceses e ingleses se prepararam para a investida alemã, que não ocorreu de imediato, esse intervalo de aproximadamente seis meses foi pautado por uma “guerra propagandística” por ambos os lados que utilizaram seus aviões para distribuírem panfletos de críticas ao inimigo. Esse período foi chamado de Phoney War ou Guerra de Mentira.

O início do ataque alemão no Ocidente ocorreu em 10 de maio de 1940. O número de soldados franceses era maior e os seus generais aguardaram um ataque na fronteira com a Alemanha onde haviam construído uma linha de trincheiras de defesa que ficou conhecida como Linha *Maginot.* Os líderes franceses imaginavam que haveria um longo combate em posições defensivas assim como ocorreu na Primeira Guerra Mundial. Os alemães contornaram a linha defensiva francesa pelo norte e atacaram utilizando a sua tática de *blitzkrieg*. A vitória alemã foi resultado de um uso mais inteligente de suas forças. Foi um grande triunfo das forças de Hitler que marcharam e desfilaram na capital francesa e uma amarga ferida na história militar francesa, que capitularam em pouco mais de um mês.

Enquanto ocorria a ocupação do norte da França pelas forças alemãs, o que sobrou das forças aliadas bateu em retirada pelo mar em direção à Inglaterra com a ajuda de embarcações militares e civis. A retirada de Dunquerque, como ficou conhecida, foi responsável por salvar mais de 300 mil soldados. Enquanto isso, o sul da França ficou nas mãos do governo colaboracionista de Vichy.

Com o lado leste controlado devido ao pacto com Stalin e com a França invadida, Hitler direciona o seu ataque à Inglaterra com início em agosto de 1940. Hitler imaginava uma conquista rápida na Inglaterra, o que não aconteceu devido à feroz resistência inglesa liderada por um novo Primeiro Ministro, Winston Churchill. Na Batalha da Inglaterra foram observados os maiores combates aéreos da história que colocou de lados opostos a *Royal Air Force* (RAF) inglesa e a *Luftwaffe* alemã.

O uso do avião para fins militares ainda era recente, tinha começado a ser usado de maneira ainda bem primitiva durante a Primeira Guerra Mundial. A década de 1930 e a Segunda Guerra Mundial observou e acelerou o processo de constituição dos Ministérios da Aeronáutica por todo o mundo e o seu rápido desenvolvimento, tanto para fins militares quanto para fins civis.

O ataque alemão contra a Inglaterra foi intenso, como mostra o mapa 1 a seguir. Foi originado do norte da França e de bases na Noruega, ocorrendo durante dia e noite, primeiramente no litoral e depois na cidade de Londres, onde muitos civis foram mortos durante os bombardeios aéreos. Göring tentou vencer a resistência britânica a todo custo, sem sucesso, impossibilitando a invasão da Inglaterra. Nesta batalha a RAF perdeu 1265 aeronaves, enquanto a *Luftwaffe* perdeu 1882. O destino da Inglaterra foi decidido na batalha aérea. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 36-39)

A iniciativa da guerra no ar começou com a *Luftwaffe* com ataques à Polônia, França e Inglaterra, seguido da resposta britânica em ataques menores e esporádicos realizados a Berlin até o ano de 1941. O número de perdas de aeronaves, militares e civis inocentes na Batalha da Inglaterra foi imenso. No contra-ataque inglês contra as cidades alemãs após a resistência, o chefe de Comando de Bombardeiros da RAF Arthur Harris reuniu uma força de 1040 aeronaves para a ação. Os resultados do ataque foram aquém do esperado, erros aos alvos projetados não eram raros. O ataque aéreo inglês aos alvos alemães permaneceu até o ano de 1943, e o uso dos aviões em batalha foi recorrente até o final da guerra, somando o alto número de 40 mil aeronaves perdidas, 400 mil civis e 160 mil soldados e pilotos mortos, conforme o mapa 1. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 39-49)

MAPA 1: INVASÃO AÉREA DA INGLATERRA.

Fonte: JORDAN, D., WIEST, A., 2008, p.38

Três acontecimentos no ano de 1941 irão tornar a guerra europeia uma guerra mundial. No começo de 1941 Hitler envia tropas em socorro de Mussolini que tentava invadir a Etiópia desde o ano anterior sem sucesso devido a presença inglesa na região. O exército alemão de ajuda a Itália no norte da África ficou

conhecido com Afrika Korps, os combates na região foram duros e duraram até 1943. Em meados de 1941 Hitler partiu para o ataque à URSS, que ficou conhecido como Operação Barbarossa. Utilizando-se da tática de Blitzkrieg esperava uma vitória rápida sobre os soviéticos em três frentes de batalhas no Leste: Moscou, Leningrado e Kiev. Os alemães conseguiram avanços iniciais e chegaram próximos de Moscou, porém a resistência soviética e o rigoroso inverno anularam a velocidade alemã, tornando-se uma equilibrada frente de batalha lenta e sangrenta, com o desenrolar dos combates os soviéticos começaram a obter vantagem e foram empurrando os alemães de volta ao seu território até o ano de 1945, caracterizando um combate longo e mortal que custaria o destino da guerra para os alemães.

Outro fato que tornou a guerra mundial foi o ataque japonês a Pearl Harbor em dezembro de 1941. O Japão já estava em processo de avanço territorial desde o início do século em várias regiões da Ásia e do Oceano Pacífico e com o mesmo objetivo de expansão territorial direcionou o ataque aos Estados Unidos, arrastando-os para a guerra. Em resposta às investidas japonesas, o Congresso dos Estados Unidos declarou guerra ao Japão em 8 de dezembro de 1941 e o presidente Roosevelt assinou a declaração de guerra, apenas alguns minutos depois, com total apoio da opinião pública. O governo dos EUA continuou e aumentou a intensidade da mobilização militar e iniciou uma economia de guerra no país. Em vez de dar um golpe certeiro nos americanos, o ataque serviu apenas para incitá-los. Um contra-ataque poderoso aconteceu e impediu o cumprimento do expansionismo japonês no Oceano Pacífico. Logo após a Alemanha Nazista declarou guerra aos Estados Unidos em 11 de dezembro, quatro dias após o ataque japonês, envolvendo assim todos os continentes do mundo no conflito. A guerra europeia tornou-se mundial. A declaração de guerra por parte de Hitler escandalizou o público estadunidense e permitiu aos Estados Unidos entrarem diretamente no teatro de guerra do Pacífico e aumentar o seu apoio ao Reino Unido. Estes acontecimentos de fato não iniciaram novas frentes de batalha à guerra europeia, mas uniu duas guerras já existentes em apenas uma, agora muito maior.

Com a entrada definitiva dos Estados Unidos na guerra, praticamente todos os países americanos foram arrastados para a área de influência dos estadunidenses na política do pan-americanismo. E com isso, uma guerra que parecia distante foi ficando cada vez mais próxima do Brasil devido a sua aliança

com os Estados Unidos, influência na América do Sul e posição geográfica privilegiada.

O fim do ano de 1941 e a chegada de 1942 trouxe novos traços à guerra que já era devastadora. Novos atores modificam os seus rumos, os Estados Unidos entraram oficialmente após o ataque japonês a Pearl Harbour e a União Soviética após a invasão do exército alemão no Leste.

A guerra no Leste foi exaustiva e sangrenta, concentrando a maioria das perdas entre militares e civis durante toda a guerra. Levou os dois exércitos à exaustão e depois de três anos de batalhas os soviéticos chegaram até o coração da Alemanha. No lado oeste da guerra, houve uma operação conjunta dos Aliados, com liderança do General norte-americano Dwight Eisenhower, que ocorreu em junho de 1944 e recebeu o nome de Dia D. Foi uma grande operação conjunta de guerra e o local da invasão foi a Normandia no norte da França. O exército aliado avançou do Oeste até a Alemanha sem encontrar grandes dificuldades A região do norte da África e do Mediterrâneo, que representava uma frente secundária da guerra, também já havia sido recuperada pelos Aliados. O exército alemão cansado e encurralado por todos os lados, sucumbiu diante da superioridade dos inimigos. A guerra na Europa terminou no início de maio de 1945 quando o Exército Vermelho chegou à cidade de Berlim, Hitler se suicidou e a Alemanha se rendeu incondicionalmente, era o fim do III Reich.

A última frente de batalha da guerra durou até início de agosto no Pacífico com os japoneses praticamente derrotados, mas sem uma rendição. As duas bombas nucleares lançadas em Hiroshima e Nagasaki demonstram o grande poder de destruição de uma nova arma militar apresentada pelos Estados Unidos. Dias depois, sem alternativas, o Japão assinaria a sua rendição incondicional. Estava terminada a Segunda Guerra Mundial.

Um dos principais motivos que explicam a vitória dos Aliados sobre os países do Eixo foi a sua maior capacidade de produção industrial e bélica[3], principalmente em relação aos Estados Unidos que direcionaram a sua produção aos artigos de guerra. Como demonstra Kennedy (1989, p. 333-342) os números de produção bélica dos americanos eram avassaladores em relação aos demais países e por mais que os alemães tenham lutado com estratégias inovadoras, bravura e

---

[3] Ver Anexo 1 para mais detalhes.

distinta ferocidade não puderam enfrentar os colossais índices americanos. Só para exemplificar esta realidade: em armamentos os Aliados produziram de 1940 até 1943, 85,5 bilhões de dólares, desse montante pouco mais da metade só pelos Estados Unidos, no mesmo período o gasto em produção pelo Eixo foi de 34 bilhões de dólares, sendo 25 bilhões só na Alemanha. No período de 1939 até 1945 os Aliados produziram 634.142 aeronaves, sendo pouco mais da metade só nos Estados Unidos; o Eixo produziu 207.004 aeronaves, sendo 117.881 só na Alemanha, o que representa 56% dessa produção. Entre 1943 e 1944 os Estados Unidos produziam sozinhos um navio por dia e um avião a cada cinco minutos, essa grande máquina de produção militar desequilibrou o conflito a favor dos Aliados, como pode ser exemplificado no Dia D, quando invadiram a Normandia com 12.837 aviões e os alemães defendiam a posição com apenas 319.

1.3 O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: MOTIVOS PARA PARTICIPAÇÃO

Embora estivesse sendo comandado por um regime ditatorial simpático ao modelo fascista, o Estado novo getulista, o Brasil acabou participando da guerra junto aos Aliados. A declaração de guerra à Alemanha nazista e à Itália fascista ocorreu após meses de torpedeamento de navios mercantes brasileiros. Mas este não é o único motivo que explicaria a entrada e participação do Brasil no conflito. A motivação e a atmosfera que proporcionou tal ação estavam se criando desde anos antes da declaração de guerra.

Antes da entrada do Brasil na guerra, o presidente Getúlio Vargas mantinha uma posição neutra e nutria certa simpatia aos governos ditatoriais do Eixo, enquanto militares brasileiros de destacada importância como o General Dutra demonstrava admiração pela eficiência da máquina alemã, o que por vezes lhe garantiu o adjetivo de germanófilo. Do final da década de 1930 em diante, Vargas tentava barganhar a favor do país mantendo negociações com ambos os lados que viriam a se enfrentar na guerra: Estados Unidos e Alemanha. Com isso tentava trazer desenvolvimento industrial para o Brasil.

Mesmo com relações comerciais e uma certa proximidade com ambos os lados que se oporiam no conflito, as bases de uma aliança militar entre Brasil e Estados Unidos já haviam sido lançadas desde o começo da década de 1930.

Desde então já havia sido iniciado o envio de uma Missão Naval por parte dos Estados Unidos ao Brasil em 1934 e uma visita da delegação militar estadunidense composta por altos cargos oficiais ao Brasil em 1939. A preocupação com a área estratégica que o Nordeste brasileiro representava havia entrado na pauta de interesses dos Estados Unidos. (OLIVEIRA, 2015, p. 38-40) em caso de guerra a região nordestina do Brasil representaria uma posição estratégica podendo servir de local de desembarque de forças alemãs numa possibilidade de invasão ao continente americano ou um local usado pelos Aliados para aproximar as suas ligações com o continente africano e europeu por ser o ponto mais oriental do continente americano. Nos primeiros anos de conflito a região se mostrou muito importante para o esforço de guerra aliado e para ações norte-americanas.

De início a guerra mundial parecia distante do Brasil e sua participação improvável. O que modificou o parâmetro da guerra para o Brasil e o aproximou de uma guerra distante foi a entrada definitiva dos Estados Unidos no conflito em 1941, após o ataque japonês a Pearl Harbor no Oceano Pacífico. A participação dos estadunidenses no conflito já ocorria nos bastidores e de maneira não oficial desde o início do conflito, mostrando-se presente na ajuda aos britânicos e franceses e numa difícil relação com o Japão no Oceano Pacífico. O ataque japonês apenas oficializou e deu o motivo para a entrada definitiva dos Estados Unidos na guerra. Isso representaria o início da aproximação do Brasil com a guerra mundial.

Tanto Estados Unidos quanto Alemanha representavam um importante parceiro comercial para a economia exportadora do Brasil no fim da década de 1930. Os dois países foram o maior destino das exportações brasileiras durante a década de 1930, tendo os Estados Unidos em primeiro lugar. O comércio com a Alemanha cresceu bastante no decorrer da década e consistia em um acordo de troca de matérias primas do Brasil por armamento da Alemanha sem o envolvimento de dinheiro, no que ficou conhecido como sistema de compensação Aski. O incremento deste comércio entre as duas nações começou a incomodar os Estados Unidos, mas permaneceu bastante ativo até o ano de 1939, quando se iniciou a guerra, observando uma queda acentuada desde então. Porém, a queda não se deu por divergências entre os dois países, mas sim pela impossibilidade de se manter o acordo, pois a Alemanha não conseguiria a partir de então transportar seus materiais em direção ao Brasil pelo Oceano Atlântico devido ao bloqueio naval inglês realizado. (LATFALLA, 2019, p. 47-51)

Mesmo com a admiração de parte das Forças Armadas do Brasil e um forte comércio de compensação, o Brasil ficava cada vez mais próximo da zona de influência dos Estados Unidos em meados da década de 1930 em diante. A política externa dos Estados Unidos no governo Roosevelt se esforçou em relação a todo continente americano a fim de trazer estes países para a sua área de influência num esforço de pan-americanismo. Trocas culturais entre os Estados Unidos e a América Latina se tornaram expressivas neste esforço de trazer todo o hemisfério ocidental para o seu lado. Parte da cultura latino-americana passaram a ser apresentadas nos veículos de mídia dos Estados Unidos, personagens de desenhos infantis que representavam os latinos foram apresentados por Walt Disney, artistas musicais apresentavam-se nos principais teatros e casas dos Estados Unidos, e no restante do continente os Estados Unidos tornavam sua cultura baseada no consumo, o *american way of life*, cada vez mais presente. E após 1941 essa presença e pressão dos Estados Unidos em relação ao restante do continente a favor de sua causa se tornou mais incisiva.

Os objetivos de Vargas estando a frente do poder executivo do Brasil na década de 1930 era a industrialização do país, garantindo assim uma posição de destaque na América do Sul e o fortalecimento das Forças Armadas. As negociações para a construção de uma siderúrgica ocorreram com Alemanha e Estados Unidos, porém foi com este último que o acordo ocorreu. Sendo assim, diante dos acontecimentos mundiais o Brasil foi se aproximando do lado dos Estados Unidos com ganhos econômicos e militares em fins da década de 1930 e no decorrer da década de 1940.

No período em que ocorreu a guerra o Brasil não possuía as condições industriais, tecnológicas e econômicas dos principais protagonistas em conflito, era um país pobre, com uma economia frágil baseada na exportação, principalmente, do café e com graves problemas educacionais e sanitários que se refletiria mais tarde no momento de formação das unidades militares que iriam representar o país na guerra. Era pensando em melhorar este quadro triste e precário da situação brasileira que o presidente Vargas se utilizava de uma diplomacia pendular entre Estados Unidos e Alemanha com o intuito de barganhar possíveis acordos que trariam alguma melhora para o Brasil.

Com o desenrolar dos acontecimentos bélicos, uma aliança militar entre o Brasil e os Estados Unidos foi firmada. Porém, era uma aliança desigual e

assimétrica, possuindo os Estados Unidos uma condição muito superior à brasileira. Neste momento os Estados Unidos possuíam uma população com 180 milhões de habitantes, seis de suas cidades já superavam um milhão de habitantes, sendo Nova York com mais de sete. Possuíam a maior produção manufatureira e industrial do mundo, maior produção de ferro e aço, o maior consumo de energia, o maior investimento em defesa e poderio bélico, acompanhado do maior PIB do planeta, um colosso muito à frente de qualquer outro país. (KENNEDY, 1989, p. 195-320; PURDY, 2015, p.199)

O cenário brasileiro era oposto ao sucesso estadunidense. O Brasil era um país majoritariamente rural, 70 % da população morava no campo, seus 42 milhões de habitantes estavam distribuídos de maneira desigual pelos 8,5 milhões de quilômetros quadrados. São Paulo e Rio de Janeiro foram as únicas cidades que superaram a marca de um milhão de habitantes. Problemas como a pobreza, desnutrição e doenças, produção de subsistência, baixa educação com níveis de analfabetismo oscilando entre os 75 e 85% pintavam este deplorável quadro social da maioria da população brasileira, enquanto uma minoria abastada gozava de educação, lazer e esporte vivendo nas principais capitais do país. (FERRAZ, 2012, p. 46-47; MCCANN, 1995, p. 25-29; RICUPERO, 2017, p. 313-314)

No entanto a aliança militar formada pelos dois países não era algo novo, mas resultado de uma aproximação diplomática que já havia começado em meados do século XIX quando os Estados Unidos haviam implantado a sua Doutrina Monroe em 1823 para todo o continente americano com objetivos de aproximação e união continental que atendesse aos seus anseios, interesses e objetivos econômicos.

Tal aliança foi se estreitando no decorrer do século XIX e no início do XX, mesmo no início da Segunda Guerra Mundial os passos de aproximação aos Estados Unidos em uma aliança mais formalizada contra o Eixo ocorreu a passos lentos, e a guerra parecia distante do Brasil.

A cooperação entre o Brasil e os Estados Unidos pareceu caminhar de forma bastante lenta no fim dos anos 1930 e durante o início do conflito. Washington pretendia utilizar bases aeroportuárias no nordeste brasileiro com a intenção de facilitar a contato de suas tropas com as demais que estivessem instaladas no norte da África, no Mar Mediterrâneo e na China. A posição geográfica brasileira era vital naquele momento pois se tratava do ponto mais oriental de todo o continente

americano e se fazia necessário tal ponte aérea já que a autonomia dos aviões neste momento ainda não permitia cruzar o Atlântico em um único voo.

Vargas se mostrou neutro no início do conflito a fim de barganhar com os lados opostos da guerra qualquer tipo de vantagem que pudesse ajudar no desenvolvimento do Brasil. A região ganhou importância devido a possibilidade de os nazistas a utilizarem como ponto avançado de desembarque de suas tropas a partir do norte da África em um possível plano de invasão da América. De início os estadunidenses propunham enviar tropas para defender a região enquanto o governo brasileiro insistia em fazer a defesa por seus próprios meios.

> Pela sua localização privilegiada e pelos abundantes recursos agrícolas, extrativos e minerais, bem como pela sua importância política regional, o Brasil concentrava os principais esforços de negociação. Um choque de interesses evidenciou-se rapidamente: os norte-americanos queriam enviar militares seus para a construção, reforma, administração e proteção das bases, e o governo brasileiro, por seu lado, não queria receber soldados, mas sim armas e recursos norte-americanos para organizar sua própria defesa. Somente após meses de negociações pacientes de ambos os lados, no início de 1942 foi autorizado o uso das bases do Norte e Nordeste brasileiros às Forças Armadas norte-americanas. (FERRAZ, 2005, p. 15)

Com a entrada definitiva dos Estados Unidos na guerra em 1941 a situação de neutralidade dos países americanos em relação à guerra ficou cada vez mais insustentável, principalmente no caso brasileiro. A partir do início de 1942 a maioria destes países rompeu relações diplomáticas com o Eixo e se aproximavam definitivamente da zona de influência dos Estados Unidos. Sendo assim, se colocou em pauta a questão da defesa do litoral brasileiro nas regiões norte e nordeste entre Brasil e Estados Unidos.

Antes, porém de se decidir tal questão iniciou-se um processo de afastamento das influências das companhias aéreas da Alemanha e da Itália na aviação brasileira. A pressão dos Estados Unidos para um fim das operações das companhias aéreas Condor e Lati iniciou-se já a partir do fim do ano de 1940, com a intenção de esconder a movimentação dos Estados Unidos nas bases aéreas brasileiras no norte e nordeste, ainda com a intenção de manter a imagem de neutralidade do Brasil.

Como resultado dessa discussão foram implantados e reformados diversos aeroportos por toda a costa norte e nordeste brasileira, o que ajudou a proporcionar o crescimento e desenvolvimento da aviação no Brasil. Era, assim, alcançado um

dos objetivos de Vargas ao se aproximar dos Estados Unidos que era o desenvolvimento deste setor, junto com outro objetivo de vital importância que era arrecadar fundos para a construção de uma Siderúrgica para alavancar o desenvolvimento industrial do Brasil. A Siderúrgica foi um dos objetivos alcançados com a aliança e foi fundada em 1946.

A partir de fins de 1940 os Estados Unidos gastaram vultosas quantias na ajuda a países que combatiam o Eixo, o programa era chamado de Lend Lease, ou Lei do Empréstimo e Arrendamento. Desta forma, os aliados adquiriram junto aos Estados Unidos armamentos e materiais de guerra com a opção de pagar uma taxa módica de juros, ou devolver o material no pós-guerra. Durou de março de 1941 a setembro de 1945. A Grã-Bretanha recebeu 62,6 % do investimento do programa, a União Soviética 22,5%, a França 6,38% e a China 3,9%. Esses são os países que mais receberam investimentos do programa, os países latino-americanos somaram apenas 1% de todo o valor gasto com o Lend Lease, representava um valor simbólico, e os materiais a eles direcionados já estavam obsoletos. (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47) Diante desses números o que os Estados Unidos pagariam ao Brasil pelo seu apoio, uso do território e reequipar as suas forças armadas era valor modesto.

O governo brasileiro se manteve firme em relação à permissão de entrada de tropas estadunidenses em seu território para manusear e dirigir as novas bases aéreas construídas até o final de 1941. Após o ataque a Pearl Harbor e a entrada definitiva dos Estados Unidos na guerra, o Brasil não conseguiu mais conter a entrada do pessoal norte americano em suas bases. Como exemplo, cidades como Natal e Recife passaram a ter grande movimento de civis e militares, tendo grande número de voo diários. A cidade de Natal via nas suas ruas, todos os dias, milhares de soldados e oficiais norte-americanos, e ficou conhecida como trampolim da vitória, por ser o ponto mais ao leste da América.

Após a Terceira Conferência dos Países Americanos no início de 1942, o Brasil, decidindo a favor de um acordo amplo entre os vários países da América rompeu relações comerciais com os países do Eixo. Como represália, a Alemanha implementou uma onda de ataques de submarinos contra os navios mercantes brasileiros que trafegavam nas águas internacionais e no Oceano Atlântico, principalmente ao sul, o que causou centenas de mortes inocentes.

A ação submarina alemã no Oceano Atlântico com o objetivo de comprometer o abastecimento dos aliados que era feito a partir de navios mercantes estava presente na região desde o ano de 1941, causando mais 325 navios mercantes afundados. Inicialmente o esforço se concentrou no hemisfério norte em poderosos ataques contra embarcações norte-americanas e inglesas. Hitler tinha como objetivo enfraquecer de maneira decisiva o esforço de guerra aliado com esta estratégia. Aos poucos os aliados foram tomando as medidas necessárias para começarem a dar mais proteção a estes navios, que passaram a viajar acompanhados de comboios militares. Isso fez com que os submarinos alemães não pudessem mais continuar a desempenhar seus ataques livremente, modificando sua área de ação, migrando em direção ao Mar do Caribe e ao Atlântico Sul. (ALVES, 2002, p. 159-165). Tão logo a ação dos u-boats chegou ao Mar do Caribe e navios brasileiros começaram a ser torpedeados, mesmo esses navios viajando com bandeiras de uma nação neutra, o que não impediu o ataque dos representantes do Eixo. (SANDER, 2007, p.75). Do começo de 1942 até a metade do ano, o Brasil teve 13 navios torpedeados, somando mais de 135 mortes, em sua maioria marinheiros.

Já no início dos ataques os navios brasileiros passaram a desempenhar algumas medidas de segurança, como a navegação noturna com luzes apagadas e camuflagem. Como essas medidas eram poucas para impedir mais ataques alemães, o presidente Vargas solicitou junto ao governo norte-americano que esses navios recebessem artilharia e uma guarnição norte-americana que pudessem operar esses equipamentos. Pedido esses atendidos pelos norte-americanos. Os ataques realizados no mês de agosto foram mais pesados que os anteriores, três navios foram afundados em menos de 12 horas, causando mais de 607 vítimas fatais. (SANDER, 2007)

Neste intervalo de janeiro a agosto de 1942 o Brasil esteve sob um estado de “quase-beligerância” contra o Eixo. No litoral brasileiro as Marinhas e Aeronáuticas do Brasil e dos Estados Unidos atuavam em defesa dos navios mercantes brasileiros com permissão para atacarem qualquer embarcação do Eixo que pudesse representar uma ameaça.

Com a divulgação dos ataques do Eixo aos navios mercantes brasileiros e a disseminação dos fatos na mídia que ocasionaram centenas de mortes, ocorreram protestos espalhados pelas principais capitais brasileiras exigindo de Vargas uma atitude mais incisiva em relação ao ocorrido. A diplomacia pendular de Vargas

mantida no início do conflito e a neutralidade do Brasil não pode mais ser sustentada e um apoio pró Aliados e pró Estados Unidos já era a tônica da política externa brasileira nos últimos meses se tornou oficial. Em decorrência de todos os fatos anteriores, e potencializados pelos ataques submarinos aos navios brasileiros, houve a declaração de estado de beligerância contra a Alemanha e Itália em 22 de agosto de 1942, e em 31 de agosto, declaração de guerra formalmente a estes países.

Com a definitiva posição de guerra, a aliança entre EUA e Brasil foi controlada por duas instituições entre os anos de 1942 e 1945, criadas justamente para este fim. São chamadas de Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC (Comissão Conjunta de Defesa Brasil Estados Unidos) com sede em Washington e Joint Brazil-United States Military Commission - JBUSMC (Comissão Militar Conjunta Brasil Estados Unidos) com sede no Rio de Janeiro. Essa comissão conjunta tinha como responsabilidade toda a organização militar da aliança: entrega de armamentos americanos às forças brasileiras; instalação de bases militares nas cidades litorâneas do norte e nordeste brasileiro; proteção destas bases militares; criação, treinamentos, manutenção e entrega de recursos às unidades que lutaram na guerra e decisão do seu local de treinamento e participação em batalha. A aliança também teve papal de atuar juntos aos governos de cada país tentando alcançar uma posição privilegiada para o Brasil no cenário internacional após o fim das hostilidades, mesmo tal objetivo não tendo sido alcançado. (OLIVEIRA, 2015)

A primeira e mais urgente situação a ser resolvida eras os ataques dos submarinos do Eixo que ocorriam no litoral brasileiro e para resolvê-lo foi organizada uma defesa conjunta entre as Forças Aéreas e Marinhas brasileiras e norte-americanas para atuar neste local, fazendo diminuir a atividade submarina do Eixo na região até o seu desaparecimento completo. Este ataque do Eixo aos navios mercantes brasileiros não serve como único motivo para explicar a ida do Brasil à guerra, mas sim de estopim para tal ação. Após os ataques nos anos de 1942 junto de toda uma atmosfera repleta de outras motivações, o Brasil faz a declaração de guerra e começa a planejar o envio de uma expedicionária para “vingar os brasileiros mortos” nos ataques do Eixo.

1.4 DISPUTA PELO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

O final da década de 1930 e início da década de 1940 foi um momento estratégico em relação ao mercado aéreo na América Latina e principalmente no Brasil, devido a sua posição geográfica estratégica. A aviação, tanto civil quanto civil quanto militar, era uma tecnologia ainda recentemente inventada e estava em pleno desenvolvimento, este que foi totalmente influenciado e acelerado devido ao período de guerra que se instaurou no mundo em 1939 e atingiu o continente americano em 1941.

Representantes do Eixo, Alemanha e Itália, e os Estados Unidos eram os principais interessados em consolidar suas atuações no mercado aéreo latino-americano. No caso brasileiro, companhias aéreas alemã e italiana já estavam instaladas no país a um tempo considerável e o contexto internacional de guerra que se formava foi o momento pelo qual os Estados Unidos se utilizaram para tentar o impor um controle da aviação no continente.

Sendo assim o Departamento de Estado dos Estados Unidos, na figura de seu Secretário Cordell Hull e o embaixador estadunidense no Brasil Jefferson Thomas Caffery atuaram junto do governo brasileiro com a missão de expulsar empresas aéreas dos países do Eixo enquanto preparava o terreno para o controle total de empresas estadunidenses. (QUINTANERO, 2007, p. 223-234).

Do ponto de vista militar, o Brasil possuía uma posição privilegiada, o Nordeste brasileiro teve importância fundamental durante a guerra, convertendo-se nos primeiros anos de conflito como o ponto chave que facilitava a ligação aérea desde os Estados Unidos até o norte da África, Mar Mediterrâneo e a China. As instalações de Natal tiveram grande importância para este acontecimento. Antes da entrada oficial do Brasil na guerra Vargas havia tomado uma posição de neutralidade, fazia um jogo de aproximação com ambos os lados que se digladiaram na guerra com a intenção de barganha em prol do desenvolvimento nacional. Após a entrada definitiva e oficial dos Estados Unidos na guerra em dezembro de 1941 ficou insustentável a condição de neutralidade do Brasil diante do conflito e o apoio aos Estados Unidos ficou cada vez maior bem como a entrada de mais militares estadunidenses nas bases aéreas brasileiras consideradas estratégicas. (HENRIQUE, 2014, p. 35 – 43)

> Pela sua localização privilegiada e pelos abundantes recursos agrícolas, extrativos e minerais, bem como pela sua importância política regional, o Brasil concentrava os principais esforços de negociação. Um choque de

> interesses evidenciou-se rapidamente: os norte-americanos queriam enviar militares seus para a construção, reforma, administração e proteção das bases, e o governo brasileiro, por seu lado, não queria receber soldados, mas sim armas e recursos norte-americanos para organizar sua própria defesa. Somente após meses de negociações pacientes de ambos os lados, no início de 1942 foi autorizado o uso das bases do Norte e Nordeste brasileiros às Forças Armadas norte-americanas. (FERRAZ, 2005, p. 15)

Antes que as modificações e reformas fossem feitas nas instalações militares do Nordeste brasileiro era necessário afastar a presença das companhias aéreas do Eixo que trabalhavam no território brasileiro e ao mesmo tempo implantar um programa estadunidense de construções e reformas das instalações aeroportuárias do Brasil. Era muito importante realizar este ato para manter em sigilo os campos de pouso que seriam construídos no Brasil ao longo de sua costa. Para implantar uma cadeia de bases aéreas que interligassem as nações americanas e facilitasse o trânsito de equipamentos e pessoal, o Departamento de Guerra dos Estados Unidos concluiu que era mais viável fazer uso das instalações da Pan American Airways (PAA) já existentes, melhorando-as ou construindo novas. Sendo assim, o Departamento de Guerra dos EUA negociou com a PAA a implantação do Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (ADP). De acordo com o contrato, os aeroportos e suas instalações deveriam começar a ser utilizadas pelo pessoal norte-americano a partir do momento em que fosse conseguida a autorização para tanto junto com o governo brasileiro. (MCCANN, 1995, p.181-182).

As negociações com o governo brasileiro para a implantação do ADP foram longas e complicadas. Tiveram início as tratativas em janeiro de 1941, o decreto que autorizava o programa só foi assinado em junho, possibilitando selecionar locais para as futuras instalações e contratação de mão-de-obra e aquisição de materiais e equipamentos para construção. E as obras só foram efetivamente iniciadas em setembro, sendo assim possível construções que ocorreriam ao longo de toda a guerra. Todo este atraso entre tratativas e início das construções somam oito meses e ocorreu por questões internas ao governo Vargas que envolvia a criação do Ministério da Aeronáutica e a forte presença de simpatizantes dos alemães nos altos escalões do governo que tentavam evitar a implantação do ADP. A estrutura que se formou com o ADP contou com seis hidrovias e oito bases para dirigíveis e teve papel importante para reforçar as defesas do canal do Panamá, apoiar a luta antissubmarino e auxiliar no envio de suprimentos para diferentes frentes de batalha. (MCCANN, 1995, p.181-194).

Antes do fim de 1941 e a posterior declaração formal de guerra por parte do governo brasileiro, a disputa pelo espaço aéreo brasileiro se estendeu e foi acontecendo aos poucos, junto de auxílios, aperfeiçoamento e construção de bases aéreas e instalações. O governo brasileiro resistia a uma entrada maciça de militares norte-americanos nas bases nordestinas, querendo realizar as atividades provenientes com pessoal próprio, pedindo armamentos e recursos suficientes para fortalecer a própria defesa. Isso causava certa preocupação nos líderes norte-americanos porque os mesmos percebiam a fragilidade e limitação brasileira em defender a região de possíveis ataques ou invasões por parte do Eixo. (MCCANN, 1995, p.181-194) Depois de Pearl Harbor e a declaração de guerra dos Estados Unidos ao Eixo em dezembro de 1941 a situação modificou-se consideravelmente, e o desembarque de militares norte-americanos nas bases brasileiras do Nordeste começou de forma muito mais incisiva. Essas bases passaram a ser cenário de ação das Forças Armadas norte-americanas, da FAB e da Marinha de Guerra do Brasil. (FERRAZ, 2005, p. 36-38)

No decorrer do ano de 1942 houve o aumento do efetivo que faziam a segurança nas instalações do ADP através de autorização do governo brasileiro. Foi autorizado o envio de aeronaves para a FAB e pessoal militar e civil norte-americano para atuar no Brasil e em fins de maio foi criada a Ala do Atlântico Sul do Comando de Transporte Aéreo norte-americano para a defesa conjunta da região nordestina. A partir de então os EUA não enfrentaram mais restrições para a permanência de suas tropas no Brasil e trouxe com elas material e treinamento para as Forças Armadas brasileiras. Chegaram ao Brasil neste momento um total de 60 aeronaves, dentre elas seis bombardeiros B.25 e seis caças P.40. (MCCANN, 1995, p. 217-219)

Concomitante às negociações entre o Departamento de Guerra dos Estados Unidos, governo brasileiro e PAA sobre o ADP e instalações aeroportuárias ocorria também uma ação em relação às companhias aéreas do Eixo que atuavam no Brasil com a intenção de afastá-las do mercado aéreo brasileiro. Os principais alvos dessa ação foram as companhias Lati e Condor. Teve início a partir de outubro de 1940 com forte pressão realizada pelo governo dos Estados Unidos junto ao governo brasileiro para que se começasse a limitar as ações destas empresas em território nacional, que contavam com pilotos alemães e italianos fornecendo importantes informações sensíveis e apoios às operações do Eixo. (MCCANN, 1995, p. 175-194)

> O setor aéreo brasileiro não ficou de fora da influência estadunidense devido ao projeto de desgermanizar as companhias aéreas brasileiras e eliminar a presença do Eixo do setor como foi com o cancelamento das operações da LATI no Brasil. (LUDER, 2021, p. 84)

Até o final da década de 1930 o setor aéreo brasileiro era disputado e área de atuação de empresas estrangeiras, tendo a norte americana Pan Am desempenhando controle e atividades com a sua subsidiária brasileira Panair do Brasil, bem como empresas de origem alemã e italiana como a Lufthansa, a Condor e a Lati. Essas empresas estrangeiras disputavam entre si rotas por todo o território brasileiro. Em 1941, a Panair do Brasil é nacionalizada e através do decreto-lei nº 3.462 de 25 de julho de 1941 o Ministério da Aeronáutica concede a permissão a esta empresa para controlar as melhorias e construções que seriam feitas através do ADP nas instalações do Norte e Nordeste brasileiro. O contexto internacional favoreceu muito aos norte-americanos na disputa pelo espaço aéreo brasileiro e o seu programa de defesa hemisférica ia conseguindo alcançar seus objetivos. Outra meta era reduzir, de preferência eliminar a presença das companhias aéreas do Eixo, no caso a Condor e a Lati. (LUDER, 2021, p. 93-96)

> A LATI foi cerrada formalmente em 27 de dezembro de 1941, e um a um de seus escritórios foram sendo desativados, no mesmo ritmo em que suas aeronaves, estacionadas por pilotos brasileiros, deixavam de funcionar. Não demorou para que o Departamento de Estado fosse pontualmente informado de que "todos os aviões pertencentes à LATI haviam sido definitivamente confiscados pelo governo brasileiro". Finalmente, Caffery pôde relatar que: "a nosso pedido, o governo brasileiro, por decreto-lei, cancelou os direitos de operação da LATI no Brasil". O exército brasileiro requisitou os estoques remanescentes de gasolina de aviação que pertenciam às empresas do Eixo, e a Standard Oil foi autorizada a atendê-lo. O equipamento da empresa italiana, posto à venda, tinha conseguido dois interessados: as próprias autoridades militares dos Estados Unidos e a subsidiária argentina da Fiat, que também era proprietária de uma linha aérea na Itália. O Banco do Brasil rejeitou a oferta da Fiat, e o Ministro da Aeronáutica comprometeu- se a requisitar as aeronaves para os norte-americanos após sua avaliação por uma comissão da FAB. Havendo acordo sobre o preço, a posse dos sete aviões que estavam em hangares no Rio de Janeiro, Recife e Natal seria legalizada." (QUINTANEIRO, 2007, p. 233) No contexto, o argumento ideológico podia ter mais peso do que o interesse puramente econômico, uma vez que o esforço de guerra podia ser esgrimido para justificar as mais variadas ações." (QUINTANEIRO, 2007, p. 234)

O ano de 1942 foi o ápice para os objetivos dos Estados Unidos na aviação civil brasileira. Após a eliminação da LATI, o objetivo seria a Condor, que sofreu

cortes de combustível e a troca de funcionários alemães por brasileiros e seguiu-se um programa de nacionalização da empresa, junto com a dispensa de funcionários estrangeiros. Após a declaração de guerra em agosto de 1942, a empresa foi oficialmente nacionalizada com o Decreto-Lei nº 4.614 de 25 de agosto de 1942 e pelo Decreto-Lei nº 5.197 de 16 de janeiro de 1943 a Condor mudou seu nome para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Ltda. Concomitante a isso ocorreu a demissão de funcionários italianos e alemães da Varig e da Vasp. (LUDER, 2021, p. 97 a 106).

O cenário que se formou entre fins da década de 1930 e início da década de 1940, mais conturbado ainda tendo um conflito mundial como pano de fundo, foi uma grande oportunidade para os Estados Unidos oferecerem equipamentos civis e militares para os brasileiros através de negociações do Lend Lease. Os Estados Unidos ganharam o mercado aéreo brasileiro ao mesmo tempo que expulsavam a influência germânica e italiana, tornando-se os únicos a ofertar material aéreo durante os anos que ainda durariam a guerra e no pós-guerra, acelerando muito o desenvolvimento do jovem setor aéreo brasileiro.

De maneira geral isso significou uma rápida americanização de todo o setor aéreo brasileiro. No aspecto civil implantou-se um mercado composto por rotas e aeroportos ligados a companhias aéreas norte-americanas e no setor militar o Brasil passou a receber material bélico e aeronaves também vindas dos Estados Unidos. A defesa do litoral e dos aeroportos administrados pelo ADP foram feitas em parceria da FAB com a Força Aérea e Marinha dos Estados Unidos.

1.5 ATUAÇÃO BRASILEIRA NA GUERRA

A guerra que de início parecia distante finalmente chegou ao Brasil e se mostrou presente em diferentes aspectos cotidianos do brasileiro, seja civil ou militar. Em território nacional as ações da contenda mundial se fizeram sentir no litoral, onde muitos brasileiros perderam a vida diante dos ataques alemães e neste mesmo espaço se desenvolvia uma batalha contra os u-boats enquanto se realizava o esforço de transporte de suprimentos por todo o litoral nacional. Nesta ocasião se mostrou de grande importância a ação conjunta de forças militares brasileiras e norte-americanas na garantia de tal atividade marítima de reabastecimento. Internamente os efeitos da guerra foram sentidos na atividade econômica geral do Brasil de país agroexportador, fazendo crescer o esforço de produção para auxiliar o

esforço de guerra aliado, e grande esforço foi depositado na extração e exportação de borracha.

A atividade da borracha foi um empreendimento gigantesco no Brasil, contou com a participação de mais de vinte mil homens que saíram, principalmente do Nordeste, em direção a mata amazônica para trabalharem na extração do látex, matéria-prima da borracha, material de grande importância para o esforço aliado de guerra. Estes trabalhadores permaneceram anos na mata nas piores condições possíveis. Foram poucos os que conseguiram retornar aos seus respectivos lares e milhares que perderam a vida no meio da floresta. O número de mortos da extração e exportação da borracha excedeu muito o número de baixa dos militares brasileiros que lutaram no cenário europeu de guerra. (CYTRYNOWICZ, 2002)

A participação militar do Brasil na guerra esteve totalmente vinculada aos Estados Unidos. As duas unidades militares enviadas, FEB (Força Expedicionária Brasileira) e FAB (Força Aérea Brasileira) representada pelo 1° Grupo de Aviação de Caça, estavam subordinadas a unidades militares norte-americanas.

1.5.1 FEB

Depois de finalizadas as negociações entre os governos brasileiro e norte-americano em relação a participação do Brasil na guerra iniciou-se as preparações das unidades militares que iriam às batalhas. É importante lembrar que a decisão de enviar a FEB para lutar na guerra foi do governo brasileiro, os americanos não queriam que tal unidade fosse enviada porque significaria uma quantidade maior de recursos a serem investidos além de toda a preparação, treinamento e suprimento dessa unidade. (OLIVEIRA, 2015; FERRAZ, 2005)

Inicialmente pretendeu-se formar e enviar para a guerra um corpo de exército com 60 mil homens qualificados divididos em três escalões, o contingente do exército nacional brasileiro naquela época contava com 90 mil indivíduos. Tal situação refletia o cenário brasileiro da década de 1940, um país pobre e marginalizado das principais potências econômicas e militares do mundo, ocupando posição de coadjuvante no jogo de xadrez internacional. O Brasil não possuía a tecnologia e a logística necessária para a participação numa guerra de proporções tão modernas, sendo assim, a preparação das unidades ocorreu desde o início. Pretendia-se formar uma unidade com integrantes de alta classe, atribuindo

parâmetros de seleção rígidos, porém a situação material que o Brasil possuía não atendia aos requisitos pensados inicialmente. O primeiro esquadrão montado da FEB teve o General Mascarenhas de Moraes como seu comandante. (FERRAZ, 2005, p. 43-48)

Segundo Ferraz:

> Após as observações realizadas no Norte da África e Itália teve início o recrutamento. A ideia inicial era selecionar expedicionários de apenas algumas unidades militares que já contassem com treinamento e equipamento de combate satisfatórios, mas o Ministério da Guerra preferiu o recrutamento e seleção intensiva em todo o país. Para tanto, os convocados deveriam submeter-se a exames físicos e psicológicos. Nos primeiros, os critérios eram possuir altura igual ou superior a 1,60 metro, peso mínimo de 60 quilos e pelo menos 26 dentes naturais. Embora parecesse prosaica, a exigência de dentição mínima foi uma das responsáveis pelo elevado número de dispensas. Imaginava-se selecionar uma elite de 60 mil aptos, em um contingente de 200 mil. Porém, os resultados dos exames físicos e psicológicos desnudaram um quadro alarmante da situação brasileira. Desnutrição, doenças crônicas, parasitárias, patologias circulatórias, pulmonares e dermatológicas caracterizavam expressiva parcela da população examinada, inclusive praças e oficias do Exército regular, aprovados nos exames físicos ordinários para ingresso na profissão militar, mas com enfermidades incompatíveis para aproveitamento em combate, tais como daltonismo, pés chatos, doenças respiratórias e circulatórias e até mesmo icterícia, epilepsia e hanseníase, além de psicoses variadas. O número de aprovados ficou aquém do esperado. A solução encontrada foi diminuir as exigências e qualificar não somente os considerados na classe especial, mas também aqueles da classe normal. (FERRAZ, 2005, p. 46-47).

Não bastasse as enormes dificuldades de recrutamento e a formação de um grupo para se iniciar os treinamentos e preparação para a guerra, jovens mais abastados e com mais recursos se utilizaram de diferentes estratégias para fugir do alistamento e não ingressarem na FEB. Os mais afortunados fugiram do alistamento e os que foram parar nos quartéis foram os jovens mais humildes e que representavam de maneira mais transparente a situação de carestia da maioria da população brasileira. Foram realizadas 107.609 inspeções de saúde, e reprovados 23.236 convocados. O treinamento desta tropa recém-formada ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, envolto em muitas dificuldades porque os instrutores estavam desatualizados e não conheciam as novas tecnologias e formas de combate empregadas na guerra, e ainda dependiam da chegada do material norte-americano a ser usado em combate. A tropa recém formada ficou em quartéis do Rio de Janeiro, em condições precárias. Tinham de dividir os espaços com os militares regulares, e, portanto, logo surgiram as diferenças e os conflitos. A futura força

expedicionária ficava presa nos quartéis, apenas saídas com autorização eram permitidas, dessa forma, registrou-se inúmeras fugas. (FERRAZ, 2005, p. 47-50).

Houve a possibilidade de a FEB ter sido treinada próximo a Serra da Mantiqueira, uma região montanhosa em que muito se assemelhava a localidade em que os brasileiros lutaram na Itália, porém tal oportunidade não se concretizou e o treinamento no Brasil ocorreu no Rio de Janeiro. As autoridades brasileiras não sabiam onde os febianos iriam combater na guerra, dessa forma, de maneira não-intencional foi impossibilitado tal treinamento. Isso poderia ter sido de grande auxílio a toda a tropa, pois estariam melhores preparados para a guerra, devido ao treinamento em uma região muito semelhante a encontrada em batalha. (OLIVEIRA, 2015, p. 218- 251)

Todo o trabalho realizado até então esteve envolto em grande dificuldade, desde o recrutamento até o transporte para o local de batalha. Esta situação fez circular comentários de que o Brasil não conseguiria enviar as suas tropas para a guerra, ou só enviaria quando do final. Surgiu assim o mito de que Hitler teria zombado da possibilidade de o Brasil enviar tropas para guerra, onde o mesmo teria dito que seria mais fácil uma cobra fumar cachimbo do que o Brasil participar ativamente da guerra. Dessa história fantasiosa nasceu a inspiração para a criação de um logo e um grito de guerra para a FEB: a cobra vai fumar! como mostrado na figura a seguir.

FIGURA 1 - LOGO DA FEB COM IMAGEM DA “COBRA FUMANDO”.

FONTE: https://pt.wikipedia.org/wiki/A_cobra_vai_fumar.

O Brasil não possuía a capacidade necessária para enviar os seus soldados da FEB para o campo de batalha na Europa em segurança. Devido a isso os brasileiros foram transportados junto dos norte-americanos em seus navios divididos em escalões, foram cinco com 5 mil homens cada. Em questões logísticas, o Brasil esteve totalmente dependente da máquina de guerra dos Estados Unidos: transporte, vestuário, armas e munições, alimentação e qualquer outro recurso necessário. O primeiro escalão da FEB saiu do Rio de Janeiro em 2 de julho de 1944 a bordo do navio USS General Mann e chegou em Nápoles, no sul da Itália, em 16 de julho e foi incorporado ao 4º Corpo do V Exército dos Estados Unidos comandado pelo general Mark Clarck. Os demais escalões da FEB foram chegando na sequência até completarem o número de 25 mil homens. Na ocasião a FEB era um corpo de exército inexperiente que apenas iniciava a sua atuação em guerra lutando contra inimigos alemães fortemente treinados e armados e com anos de experiência naquela região, sua moral e energia ainda eram altas apesar de saberem da iminente derrota que os aguardavam. (FERRAZ, 2005, p. 51-62)

A participação da FEB na guerra consistia em nível regimental, os próprios febianos reconheceram que seu papel não era tático. Sua ação consistia em auxiliar o exército aliado na marcha em direção ao norte, expulsando os alemães de posições já estabelecidas. O objetivo do V Exército, do qual os brasileiros faziam parte, era romper a denominada Linha Gótica Alemã e descer para o Vale do Pó e tomar Bolonha[4], como mostra o mapa 2.

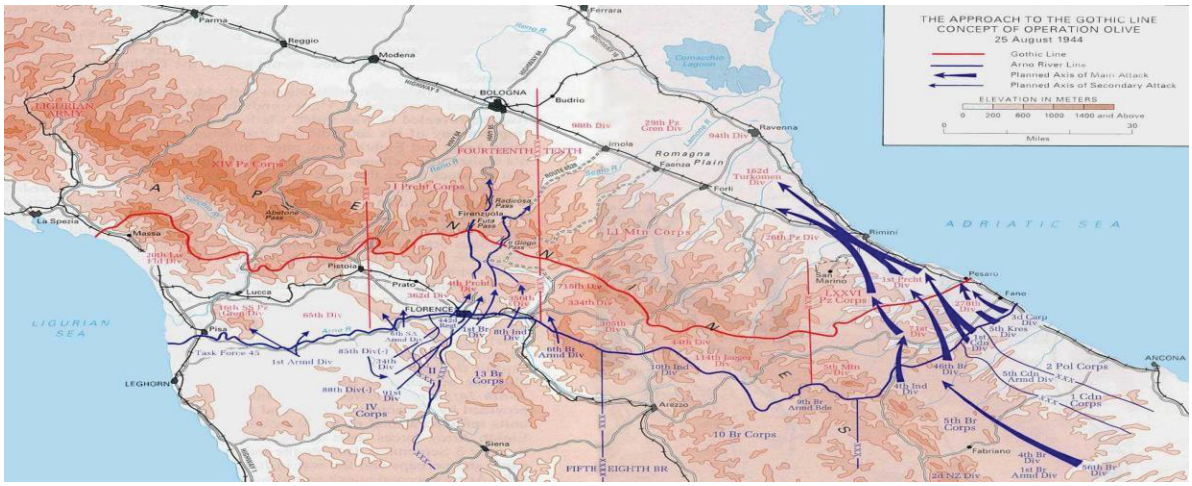
Das ações empreendidas pela FEB, a que ganhou mais destaque e por ter sido muito custosa para a unidade foi o avanço sobre Monte Castelo. Como o local era elevado, favorecia a defesa alemã e aumentava em muito a dificuldade dos expedicionários em realizar a missão. Foram necessárias cinco tentativas ao todo para a conquista do local, que ocorreu em 21 de fevereiro de 1945, antes disso, as tentativas de 24, 25, 29 de novembro e 12 de dezembro de 1944 não haviam logrado êxito definitivo. Na ocasião o custo para a FEB foi de 145 baixas e para os alemães de apenas 5 mortos e 13 feridos. O simbolismo e a memória em relação a Monte Castelo são marcantes, mas não representam a única atuação de destaque

---

[4] Depois do desembarque dos Aliados no sul italiano, os alemães não conseguiram defender a região e deslocaram-se mais ao norte para estabelecer uma nova linha de defesa composta por grandes fortificações e trincheiras. A chamada Linha gótica atravessava todo o território italiano e possuía quase 320 quilômetros de extensão.

dos brasileiros. Em 16 de abril de 1945 ajudaram na conquista de Montese paralisando a 148ª divisão alemã com 800 oficiais e 14.700 soldados em 29 e 30 de abril após quatro dias de batalhas intensas e um custo de 426 vidas. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 142-146)

MAPA 2: LINHA GÓTICA.



Fonte: http://custermen.com/Maps/ArmyMap1.jpg.

Das ações empreendidas pela FEB, a que ganhou mais destaque e por ter sido muito custosa para a unidade foi o avanço sobre Monte Castelo. Como o local era elevado, favorecia a defesa alemã e aumentava em muito a dificuldade dos expedicionários em realizar a missão. Foram necessárias cinco tentativas ao todo para a conquista do local, que ocorreu em 21 de fevereiro de 1945, antes disso, as tentativas de 24, 25, 29 de novembro e 12 de dezembro de 1944 não haviam logrado êxito definitivo. Na ocasião o custo para a FEB foi de 145 baixas e para os alemães de apenas 5 mortos e 13 feridos. O simbolismo e a memória em relação a Monte Castelo são marcantes, mas não representam a única atuação de destaque dos brasileiros. Em 16 de abril de 1945 ajudaram na conquista de Montese paralisando a 148ª divisão alemã com 800 oficiais e 14.700 soldados em 29 e 30 de abril após quatro dias de batalhas intensas e um custo de 426 vidas. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 142-146)

Os pracinhas da FEB foram recebidos como heróis em seu retorno ao Brasil, participando de festas e desfiles na capital federal em sua homenagem. Porém a unidade foi desmontada antes mesmo do seu retorno ao Brasil por interesses políticos. Os pracinhas, alguns traumatizados física ou mentalmente pela guerra,

não tiveram qualquer amparo do governo para o seu retorno e reinserção na sociedade, tendo de iniciar uma nova batalha para reconquistar seu espaço. Alguns veteranos formaram associações entre si para angariar recursos para a recuperação e reinserção de seus pares. Ajudas e incentivos governamentais aos ex-combatentes chegaram com décadas de atraso, quando muitos já haviam falecido, como se não bastasse, rodeados de corrupção e de indivíduos que se aproveitaram dos benefícios sem nem mesmo terem saído do Brasil no momento da guerra. É um capítulo triste e infeliz de uma saga heroica de brasileiros que defenderam a honra nacional com o sacrifício de suas próprias vidas. (FERRAZ, 2012)

1.5.2 FAB

No ano de 1942 quando o Brasil declarou guerra ao Eixo o uso de aeronaves ainda era recente tanto para fins civis quanto militares. Os ministérios do ar ou aviação dos principais países do mundo ainda eram recentes, no caso brasileiro o Ministério da Aviação foi criado pelo Decreto-Lei n°2.961 de 20 de janeiro de 1941, unindo a aviação do Exército e a aviação da Marinha sob a liderança de um único ministério. O ministério recém-criado contou com a fusão de todo o acervo material e pertencente às duas aviações anteriores, totalizando cerca de duzentos pilotos e duzentos elementos de manutenção de aeronaves, junto com a parte burocrática e administrativa. (BUYERS, 2004, p. 44) Vargas escolheu como ministro Salgado Filho, um civil, com a intenção de evitar possíveis atritos entre representantes do Exército e da Marinha em relação ao cargo de liderança da Aeronáutica.

A atividade de construção de um novo ministério que privilegiasse o ar ocorreu em um contexto internacional de guerra onde o Brasil estava cada vez mais inserido. A formação da Aeronáutica brasileira ocorreu junto de uma proximidade política com os Estados Unidos que só crescia. Da mesma forma que já vinham ocorrendo acordos econômicos em relação às Forças Armadas brasileiras e seu fortalecimento aos modelos norte-americanos, o mesmo ocorreu na Força Aérea Brasileira, seja nos aeroportos e instalações em território nacional, equipes e equipamentos da força ou na unidade aérea que desempenharia atividades na Itália durante a guerra.

Da mesma forma que ocorreu com o Exército, o Lend-Lease também foi responsável por parte do financiamento redirecionado à FAB em seu período de formação. Com exceção ao investimento norte-americano feito no 1° Grupo de Aviação de Caça até março de 1945, outros 70 milhões de dólares já haviam sido transferidos pelo War Department para a Aeronáutica do Brasil. Todo esse investimento e acompanhamento de perto na FAB representava o desejo de americanização total da força, havia o objetivo de evitar a entrada de qualquer armamento estrangeiro, diga-se “não-americano”, em todo o hemisfério americano no pós-guerra. Desses armamentos incluíam-se aeronaves, armas e munições. (OLIVEIRA, 2015, p. 107)

> Cabia aos membros da comissão pressionar pela adoção por parte do Exército Brasileiro de normas, doutrinas, munições, armas e sistemas de armas exclusivamente de origem estadunidense. Nessa atividade eles colheram um sucesso apenas parcial. Embora a conversão para armas e sistemas de armas de origem estadunidense tenha sido praticamente total na Marinha e na FAB, no Exército Brasileiro ela não se deu assim, ... (OLIVEIRA, 2015 p. 107-108)

As primeiras atividades de guerra realizadas pela recém criada Aeronáutica do Brasil ocorreram durante o ano de 1942 no esforço contra os submarinos alemães que viajavam pelo litoral brasileiro com a função de atacar comboios comerciais. Tal ação foi realizada em parceria com as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos.

No início de sua existência,

> a FAB encontrava-se longe de ser uma Arma equipada com meios modernos. Com exceção de alguns aviões de ataque Vultee V11-GB2 e de aviões de treinamento North American NA-72, as aeronaves de sua dotação naquela época eram consideradas obsoletas ou semi-obsoletas. Agravando este quadro, havia ainda a pronunciada dificuldade para manter uma expressiva percentagem da frota de combate em condições de voo, em grande parte devido à idade do próprio material.” (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p 18)

A situação da FAB começou a melhorar no decorrer do ano de 1942 após acordo com os Estados Unidos, o que resultou na aquisição de pequena quantidade de caças Curtius P-36A e de bombardeiros North American B-25B. Após a declaração de guerra e a urgência de melhor defender a costa brasileira a FAB recebeu grande número de aviões Lockheed A-28A Hudson e Consolidated PBY-

5/5A Catalina, e 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 foram trazidos dos Estados Unidos em voo, no todo 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)[5]

As primeiras atividades da recém formada FAB ocorreram no litoral brasileiro. Ainda em fase de organização como força autônoma, colaborou com o serviço de patrulhamento e proteção dos comboios no Atlântico Sul em ação conjunta com as marinhas de guerra brasileira e norte-americana contra os ataques de submarinos do Eixo. De acordo com Lima (2003) a FAB foi responsável pelo afundamento do submarino alemão U-199 em 31 de janeiro de 1943 no Rio de Janeiro. Mas ainda demoraria mais de um ano para que a FAB pudesse atuar no cenário de guerra europeu. Se passaria quase um ano inteiro de participação brasileira na defesa do Atlântico Sul até que se fosse formalizada a ida de uma unidade aérea para o teatro de guerra, e mais dez meses de treinamento até estarem presentes nos ares europeus.

Depois de resolvidas as tratativas entre os governos dos Estados Unidos e do Brasil sobre as unidades militares brasileiras que iriam a guerra foi criado o 1° Grupo de Aviação de Caça em pelo decreto nº 6.123 de 18 de dezembro de 1943 assinado pelo presidente Getúlio Vargas e em 27 de dezembro, o Major Nero Moura foi nomeado o seu comandante. (LIMA, 1989, p.17) Essa seria a unidade militar que representaria a Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial e lutaria junto com a FEB pelo Brasil.

O grupo foi composto por aproximadamente quinhentas pessoas. Dentre elas quatrocentas e cinquenta formariam o grupo de apoio em sua maioria mecânicos de avião, que era a maioria do grupo, responsáveis pela manutenção e reparo das aeronaves após serem atingidos pela artilharia alemã; pelo reabastecimento das munições das aeronaves; operadores de rádio; controladores de radares; responsáveis por operações em terra; meteorologistas; médicos, etc. (LIMA, 1989, p. 347-394) O restante do grupo foi composto de cinquenta pilotos. A formação do grupo ocorreu através de alistamento voluntário, a ocupação dos

---

[5] Ver Anexo 2 para mais detalhes.

cargos principais que eram os de pilotagem foram constituídas por pessoas com relativo grau de instrução e formação devido a função que desempenharam durante a guerra, o que influenciaria na reinserção social de cada um deles no pós-guerra. A maioria deles era oriunda do Rio de Janeiro e praticamente todos já se encontravam na Escola da Aeronáutica. Também havia indivíduos vindos de unidades aéreas sediadas em Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Muitos dos aviadores voluntários já tinham certa bagagem de pilotagem, inclusive alguns tendo participado regularmente de missões ao longo do litoral brasileiro durante a campanha antissubmarina. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 23-31) Dos indivíduos que formaram o grupo de caça, 116 eram do Exército, 33 da Marinha e 226 da recém criada Aeronáutica. (BUYERS, 2004, p. 44-50)

> Pode-se observar que os padrões usados para a formação das unidades aérea da FAB e terrestre da FEB foram bastante distintos. No caso da FAB, a maioria dos convocados já possuía certa experiência de voo nas antigas Aviações do Exército e da Marinha e no Correio Nacional e já se encontravam dentro da Aeronáutica possuindo um nível educacional e instrucional consideravelmente elevado, sendo que alguns dos pilotos que formaram o grupo possuíam inclusive conhecimentos de outras línguas. A necessidade da FAB era de um pessoal mais especializado, com habilidades e competências profissionais mais definidas para desempenhar as atividades que lhe seriam impostas, e desta forma recrutou-se pessoal mais instruído para o envio para a Europa. (HENRIQUE, 2014, p. 59-60)

Antes de partirem para o teatro de operações europeu o grupo de aviação de caça passou por diferentes treinamentos para se adaptar ao estilo de voo norte-americano no Panamá e nos Estados Unidos com aviões de caça P-40 e P-47 durante o primeiro semestre de 1944, ali tiveram contato com o que de mais moderno existia na aviação naquele momento. Os instrutores eram veteranos de outros teatros de operações onde havia atuado a Força Aérea Norte Americana, sendo assim aprendiam com experiências colhidas diretamente nos campos de batalha. Neste treinamento os pilotos brasileiros aprenderam o organograma de um esquadrão da USAAF e as tarefas que cada elemento desempenhava durante o combate aéreo. Praticaram surtidas de tiro terrestre, tiro aéreo, navegação a baixa altura, técnicas de interceptação, combate aéreo distintos tipos de voo de formação tática. Durante os treinamentos no Panamá, o grupo sofreu a baixa do 2° Tenente Aviador Dante Isidoro Gastaldoni, que perdeu o controle do seu avião e caiu, falecendo com a queda. (BUYERS, 2004, p.52-61; LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 48-92)

No momento final do treinamento realizado em Aguadulce, Panamá, o grupo de caça participou ativamente da defesa aérea da região do Canal do Panamá como uma unidade tática completa, mais de cem voos de interceptação foram realizados durante a sua presença na região. O grupo brasileiro era a primeira unidade de uma Força Aérea Sul-Americana que participaria de uma guerra em solo europeu e o treinamento recebido juntos dos norte-americanos era uma novidade e seria posteriormente ensinado a outros grupos e turmas que ainda seriam criadas no Brasil. (HENRIQUE, 2014)

Em setembro de 1944 embarcaram para Itália a bordo do navio UST Colombie e foi durante esta viagem que surgiu o avestruz que seria o símbolo do grupo, a nuvem branca representava o céu que era o local de atuação dos pilotos do grupo, o escudo azul com estrelas brancas representa a constelação do Cruzeiro do Sul, o quepe do avestruz em homenagens aos pilotos da FAB, o míssil representava o poder de fogo dos aviões Thunderbolt P-47 utilizado pelo grupo na guerra junto com os norte-americanos, a explosão no canto superior direito era em alusão aos ataques da artilharia antiaérea alemã e o vermelho fazia homenagem ao sangue derramado na guerra. (LIMA, 1989)

> O lema do 1º Grupo de Caça era o “Senta a Pua!”, muito usado durante as missões de guerra. Os pilotos brasileiros passaram a ser chamados pelo nome “Jambock”, código que o grupo recebeu ao chegarem à Tarquínia e que usaria até o final da guerra. (LIMA, 1989, p.40)

FIGURA 2 - BOLACHA DO 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA.

FONTE: LIMA, 1989. Emblema do 1º Grupo de Aviação de Caça

Chegaram à Itália no dia 6 de outubro de 1944, instalando-se na base aérea de Tarquínia. e ao final deste mesmo mês o grupo começou a desempenhar suas primeiras missões, primeiramente inseridos em esquadrilhas compostas por elementos da Força Aérea dos Estados Unidos, e a partir de 11 de novembro começaram a voar suas missões sozinhos, compondo esquadrilhas inteiras com elementos brasileiros. (INCAER, p.16-17) Ainda no fim de 1944, em 4 de dezembro o grupo foi deslocado, sem interromper as suas ações, para uma base aérea em Pisa, a duzentos quilômetros ao norte, acompanhando o avanço aliado em direção ao norte da Itália. Ao norte da cidade de Pisa se encontram as cadeias de montanhas dos Apeninos, naquela época já coberta de neve devido ao rigoroso inverno da região. (LIMA, 1989) Na Itália o grupo brasileiro atuou como um esquadrão junto de outros três que formavam o 350° Fighter Group que era subordinado ao XXII Comando Aéreo Tático dos Estados Unidos que acompanhavam o V Exército, do qual pertencia a FEB.

Quando chegaram a Itália não mais havia atividade de caça inimiga, pois haviam sido redirecionadas a outras frentes de batalha, portanto, o grupo atuou como unidade de caça bombardeiro, isto é, no bombardeio picado sobre objetivos táticos, tais como pontes de estradas de ferro e de rodagem, trechos e instalações de estrada de ferro, campos de aviação, posições de artilharia de campanha e antiaérea de todos os calibres, edifícios utilizados pelas tropas inimigas, concentração de material e de tropa, depósitos de munições e de combustíveis, comboios, fábricas, organizações de terreno, etc. (INCAER, p.16)

Em todas as missões, após o ataque, aos objetivos, os pilotos voavam baixo buscando metralhar quaisquer veículos em circulação pelas estradas, aviões no solo, tropas em movimento, etc. Esse ataque era de grande eficácia, desde que consideremos que cada P-47 era armado com oito metralhadoras de meia polegada, cuja ação simultânea concentrava grande poder de fogo, não raro provocando grandes incêndios e explosões fazendo voar pelos ares os depósitos de munições. Para o bombardeio de mergulho eram utilizadas bombas de 250 kg, das quais cada avião conduzia duas, colocadas externamente, sob as asas. Houve também o emprego de bombas de gasolina gelatinosa. Excepcionalmente os P-47 chegaram a conduzir duas bombas de 500 kg cada. (LIMA, 1989, p. 25-28)

O grupo de caça:

> Devido às más condições do tempo, não puderam auxiliar a infantaria brasileira em algumas missões difíceis, como a tomada de Monte Castelo. Quando puderam, finalmente, lutar em articulação com os homens do Exército brasileiro, na quinta tentativa de conquistar a elevação, o objetivo foi alcançado. Ao final da guerra, a avaliação do desempenho do Grupo de Caça brasileiro foi excelente, segundo os comandantes da unidade norte-americana aos quais estavam subordinados. (FERRAZ, 2005, p.61)

As primeiras missões[6] de guerra executadas pelo grupo brasileiro ocorreram no dia 31 de outubro de 1944 e foram 5 no total. Essas missões tinham em média duas horas cada e num primeiro momento foram executadas em conjunto com os demais esquadrões integrantes do 350º Fighter Group, que já contavam com centenas de missões executadas, para se acostumarem aos poucos com os campos de batalha em plena guerra.

Depois das primeiras missões executadas em conjunto com o grupo americano os brasileiros ficaram três dias sem executar nenhuma outra. Voltando ao cenário de guerra no dia 4 e cumprindo três dias de missões, ainda em conjunto com os outros esquadrões americanos, em 6 de novembro o grupo brasileiro já havia cumprido 25 missões.[7]

Depois da vigésima quinta missão, o grupo brasileiro teve um intervalo de quatro dias sem missões a cumprir. Retornando no dia 11, permanecendo em serviço até o dia 13 com duas missões a cada dia. A partir destas missões que corresponderam do número 26 até a 31 o grupo brasileiro passou a voar sozinho. As primeiras missões estritamente brasileiras tinham por objetivo a procura de alvos que merecessem atenção e pudessem contribuir para o esforço de guerra alemão, como pontes, estradas férreas, estações ferroviárias, depósitos de combustíveis e munições, e escoltas de comboios de outros tipos de aviões. Em algumas ocasiões o grupo brasileiro executava missões com uma formação de doze aeronaves.[8]

O grupo brasileiro voou 59 missões até o fim do mês de novembro, sempre havendo intervalo de um ou dois dias depois de um período de três ou quatro em

---

[6] Fontes que demonstram todas as missões realizadas pelo grupo brasileiro na Itália como um esquadrão norte-americano. Essas fontes estão identificadas no Records of the Army Air Forces, World War II Combat Operations Report do 350º Fighter Group entre os anos de 1941 e 1946, Caixas 3361-3363, ID 536369, presentes no NARA II. Também se encontram traduzidas e em mapas no portal http://www.sentandoapua.com.br/portal/. Ver Anexo 3 para mais detalhes.

[7] Ibidem.

[8] Ibidem.

atividade. Já no mês de dezembro o grupo brasileiro atuou com mais frequência e houve menos intervalos entre as missões. No próximo mês, o grupo executou 75 missões, 21 a mais que o mês anterior e chegou ao total de 134 ao fim de dezembro.[9]

Durante as missões, barracões e prédios inimigos, pontes e estradas ferroviárias eram atacadas e destruídas pelos brasileiros. Em alguns casos as missões não eram total sucesso, dos ataques realizados pelas esquadrilhas brasileiras vários alvos permaneciam intactos ou parcialmente destruídos devido aos erros de pontaria no ataque ou causados pelo tempo encoberto que tornava a visibilidade muito baixa para uma investida, ou não era possível confirmar a sua destruição. Em alguns casos o alvo primário da missão não era localizado, desta forma os pilotos buscavam alvos de oportunidade antes de regressarem à base. Em vários casos foram avistados carros e prédios marcados com os símbolos da cruz vermelha, evitando o ataque dos pilotos. Em algumas missões foram relatadas a observação de aeronaves não identificadas nas regiões de ataque, não há relatos se eram aliadas ou inimigas, e em nenhum dos casos houve o conflito aéreo com outros aviões para os pilotos brasileiros.[10]

As missões no mês de dezembro não foram interrompidas nem no Natal, na véspera, dia 24 foi executada uma missão enquanto no dia 25 foram executadas três. Tal rigor também foi obedecido durante a virada do ano de 1944 para 1945, em 31 de dezembro foram executadas três missões, e no dia primeiro de janeiro de 1945, duas. No mês de janeiro o grupo brasileiro executou 62 missões, chegando a um total de 196 desde a chegada à Itália. Em fevereiro o número de missões executadas foi de 51, totalizando 247 ao final do mês. No mês de março o grupo realizou 57 missões totalizando 304.[11]

A partir do mês de abril os inimigos já estavam se retirando para o Norte. Enquanto os pilotos observavam o avanço das tropas aliadas na mesma direção no decorrer de suas missões. Era a Ofensiva da Primavera e devido a isso o grupo brasileiro intensificou a sua atuação no mês de abril. Foi o mês que os brasileiros mais realizaram missões, foram 135 no total, e a grande maioria delas foram realizadas na segunda quinzena, do dia 14 ao dia 30 de abril foram realizadas 107

---

[9] Ibidem.
[10] Ibidem.
[11] Ibidem.

missões das 135 de todo o mês. Ao fim de abril o grupo brasileiro já havia executado 439. No mês de março o grupo de caça realizou 5 missões, as últimas, até o dia 2, o avanço dos aliados em direção ao Norte já era grande e as atividades estavam se encerrando na região, com um número total de 444 missões ao fim de toda a campanha. As hostilidades na região italiana cessaram no dia 8 deste mesmo mês, dando um fim definitivo à participação do grupo brasileiro na guerra.[12]

Ao final de abril devido à Ofensiva da Primavera os pilotos voaram de duas a três missões por dia e alguns já alcançavam quase uma centena de missões realizadas, um esforço acima da média.[13] Porém, numa visão geral, além dos objetivos principais, que muitas vezes não foram cumpridos, e os alvos de oportunidade, o grupo brasileiro atuou na normalidade, como um integrante do 350º Fighter Group agradando aos seus superiores americanos. (LIMA, 1989)

Um dos problemas que o grupo brasileiro enfrentou durante a guerra foi a questão da reposição das tropas. Após os pilotos passarem por um grande número de missões, o Coronel Nero Moura requisitava o envio de novos pilotos ao grupo, o que não aconteceu. Isso fez com que o grupo operasse em déficit a partir do segundo mês de operações na Itália. Os pilotos brasileiros por vezes voaram de duas a três missões por dia e alguns completaram aproximadamente cem missões no final da guerra, enquanto um piloto de caça americano voava em média trinta e cinco missões de guerra, e, após isso, a substituição era automática. (LIMA, 1989)

Durante o período de 6 a 29 de abril de 1945, quando foi intensificado o ataque aos alemães com o objetivo de derrotá-los definitivamente o Grupo de Caça Brasileiro fez 5% das saídas executadas pelo XXII Comando Aéreo Tático e segundo o relatório oficial do 350º Regimento de Caça os brasileiros foram responsáveis por 15% dos veículos destruídos, 28% das pontes destruídas, 36% dos depósitos de combustíveis danificados e 85% dos depósitos de munições danificados. (LIMA, 1989)

Durante sua estadia de menos de um ano em cenário de guerra o grupo brasileiro sofreu vinte e duas baixas, destes, cinco foram mortos abatidos pela artilharia antiaérea alemã, oito ejetaram de seus aviões após serem atingidos, seis foram afastados do voo por orientação médica devido o esgotamento físico e outros

---

[12] Ibidem.
[13] Ibidem.

três morreram em acidente de aviação, sendo um em acidente de treinamento ainda no Panamá (INCAER, p. 21)

A atuação de guerra foi considerada excelente pelos seus superiores norte-americanos e além do que era esperado, tendo o grupo brasileiro sido indicado e recebido a medalha de guerra do governo americano, condecoração concedida apenas às tropas norte-americanas, por atos de extremo heroísmo contra um inimigo armado. O 1º Grupo de Caça recebeu a Presidential Unit Citation (USAF) quarenta e um anos depois no governo de Ronald Reagan em solenidade presidida pelo então presidente da república José Sarney na Base Aérea de Santa Cruz (LIMA, 1989, p.441).

Depois do fim da Segunda Guerra Mundial, o grupo brasileiro permaneceu na Itália por mais dois meses, aguardando transporte marítimo para voltar ao Brasil. Saiu de Pisa em 26 de junho de 1945, embarcou em Nápoles em seis de julho e atracou no cais da Praça de Mauá em 18 de julho. Comandados pelo Coronel Nero Moura, uma formação de dezenove P-47 Thunderbolt deslocou-se pelo ar desde Kelly Field, Texas, pousando no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, em 16 de julho. (LIMA, 1989, p.18)

Outra unidade aérea, sob o comando da FEB, chamada de 1ª ELO (Esquadrilha de Ligação e Observação), atuou na guerra junto dos brasileiros na Itália. O grupo era composto de aviadores e mecânicos e dez aeronaves tipo Piper Cub ou L-4H. Suas missões demoravam em média de duas horas e consistiam em executar voos isolados sobre o território com o objetivo de fazer observações, reconhecimento aéreo e regulagem de tiro. Foram 682 missões entre outubro de 1944 e abril de 1945. (LIMA, 1989, p. 337-344). Na simbologia do emblema da ELO encontrava-se uma faixa verde e amarela representando o Brasil; um oficial significando o piloto; um binóculo representando o observador na sua constante vigia; um canhão devido a poderosa artilharia; asas em lembrança a Força Aérea Brasileira; nuvens brancas em alusão a paz tão desejada; um fundo azul representando a imensidão do céu e a frase “olho neles!” como o seu grito de guerra. (LIMA, 1989, p.340) Como demonstra a figura a seguir.

FIGURA 3 - BOLACHA DA 1ª ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO.

FONTE: LIMA, 1989.

Nem mesmo a 1ª ELO foi poupada diante da desmobilização da FEB na Campanha da Itália. Nem o Exército e nem a FAB tiveram o interesse de manter a esquadrilha em seus quadros. (OLIVEIRA, 2015, p. 260-261)

O pós-guerra dos representantes da FAB foi bastante distinto do da FEB, primeiramente pelo fato de o grupo não ter sido dissolvido após o fim da guerra.

> O grupo manteve as suas operações e ajudou a introduzir uma nova doutrina no emprego da caça na aviação brasileira. Houve a criação de mais grupos de caça com o decorrer dos anos e estágios de seleção para pilotos de caça composto por instrutores que participaram da guerra na Itália, com currículos teóricos e práticos semelhantes aos aprendidos no Panamá pelos veteranos. Na instrução da primeira turma de estágio que teve início em março de 1946 ocorreram três acidentes aéreos, nos quais morreram três instrutores, mesmo com a experiência adquirida na Itália e um aluno, ocasionando a perda de três aeronaves. Dos trinta e seis alunos que se apresentaram para compor a turma do primeiro estágio, apenas dezenove foram diplomados e se tornaram pilotos de caça. Apesar das adversidades, teve início a construção de uma base sólida para a formação de sucessivas turmas de caçadores na FAB. (HENRIQUE, 2014, p. 81)

Toda a experiência e materiais adquiridos durante o treinamento e a guerra na aliança militar com os Estados Unidos era de um conteúdo muito importante para ser perdido ou desmontado no pós-guerra. Sendo assim, a intenção de manter o grupo de caça foi uma preocupação existente desde o momento de atuação em solo europeu. O comandante do grupo brasileiro em guerra Nero Moura via a

possibilidade de manter o grupo após as batalhas e já se preocupava com o destino que os integrantes do grupo teriam após o fim das hostilidades, temendo que o grupo fosse separado após o retorno ao Brasil e já discutia juntos aos líderes da Aeronáutica que estavam no Brasil sobre este aspecto. Moura julgava necessário a criação de instalações novas para o grupo no Brasil para o aproveitamento de todos os equipamentos e ensinamentos que o grupo brasileiro recebeu da Força Aérea dos Estados Unidos. (HENRIQUE, 2014, p. 79)

As maiores informações sobre o pós-guerra dos integrantes do grupo de caça estão focadas nos pilotos, em relação aos trabalhadores de campos as informações são mais escassas. Os pilotos possuem formação educacional e instrucional desde antes da guerra e compunham um grupo de oficiais (Tenentes-Coronéis, Majores, Capitães, Tenentes e Aspirantes), mantendo-se nas linhas da FAB como comandantes, instrutores, alguns chegando a ocupar o cargo de Brigadeiro do Ar.

O grupo foi mantido, ainda sob comando de Nero Moura com sede na Base Aérea de Santa Cruz no Rio de Janeiro, incorporando todo o material que foi usado pelo grupo durante a guerra, modernizando as linhas da FAB. Material que contava com sessenta aviões modernos, dos quais dezenove deles vieram voando dos Estados Unidos, enquanto os demais vieram transportados e foram montados no Brasil. Os integrantes do grupo permaneceram na base aérea de Santa Cruz até a saída de Nero Moura da FAB, após, eles foram espalhados por outras unidades e em alguns casos designados como instrutores em novas escolas. (MOURA, 1996, p. 170-221)

Pouco tempo depois Nero Moura tornou-se piloto particular do presidente Vargas durante o seu segundo mandato (1951-1954). Dos integrantes do grupo que não continuaram na vida militar, principalmente os pilotos, encontraram empregos na aviação civil devido todo o conhecimento adquirido na guerra e antes dela devido uma educação mais completa. Mesmo os que não continuaram na FAB ou na aviação civil conseguiram uma reinserção social sem grandes dificuldades. O grupo de apoio composto por oficiais (Tenentes-Coronéis, Majores, Capitães e Tenentes) e os suboficiais encontraram boa situação após a guerra, permanecendo no quadro da FAB e recebendo promoções ao longo de suas carreiras, ou se transferindo para a aviação civil. A grande maioria já faleceu. Os Capitães, Tenentes Médicos e enfermeiras do grupo mantiveram serviços médicos na FAB ou continuaram a

prática da medicina em hospitais civis. Quanto aos cabos e soldados que fizeram parte do grupo de caça na Itália, vários tiveram oportunidades no pós-guerra. Alguns continuaram na FAB, outros por pouco tempo, pedindo baixa e retornando à vida civil. Outros tiveram boas oportunidades e obtiveram sucesso, enquanto uns ainda, deram sequência a uma vida civil sem nada que os pudessem distingui-los. Os integrantes do grupo de caça brasileiro não necessitaram de uma política de reintegração social, o cenário era totalmente diferente, as oportunidades e o reconhecimento dentro das Forças Armadas foram diferentes. Uma diferença crucial na experiência das forças durante a guerra e que marcou a atuação posterior de ambos. (HENRIQUE, 2014, 2019)

2 HISTORIOGRAFIA SOBRE O BRASIL NA GUERRA E CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

2.1 HISTORIOGRAFIA E PRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA DO TEMA

A Segunda Guerra Mundial é um assunto amplamente estudado por pesquisadores em todo o mundo. O estudo da participação do Brasil na guerra se tornou um assunto muito estudado e recorrente na literatura brasileira, principalmente após a década de 2000, e seria exaustivo citar exemplos destes trabalhos, porque muito provavelmente alguns de relativa importância poderiam não ser citados dentro de uma listagem, e a constante produção e publicação de trabalhos sobre o tema ajudaria a tornar inviável tal atividade. Portanto, pretende-se aqui apontar e comentar as principais obras e últimos lançamentos sobre o tema, com ênfase na produção brasileira. Em relação a participação brasileira no conflito, com ênfase nas relações internacionais que norteiam a aliança Brasil-EUA e na participação das unidades militares brasileiras na guerra destacam-se vários pesquisadores, já renomados e reconhecidos por seus trabalhos, dentre eles: Gerson Moura, Ricardo Seitenfus, Frank D. McCANN, Stetson Conn, Byron Fairchild, Francisco C. Ferraz, Dennison de Oliveira, Vagner Camilo Alves, Ricardo Bonalume Neto, Antônio Pedro Tota, entre outros.

Um pesquisador de renome no Brasil e nos Estados Unidos sobre o tema da aliança entre Brasil e Estados Unidos na primeira metade do século XX é o norte americano Frank D. McCann, professor da Universidade de New Hampshire. Fez vários trabalhos que versam, principalmente, sobre a aliança Brasil-EUA, cultura e exército brasileiro. A obra de maior destaque do pesquisador brasilianista sobre o assunto é “Aliança Brasil Estados Unidos-1937-1945” publicada no Brasil em 1995. Publicou em 2015 um artigo com título The Rise and Fall of the Brazilian-American Military Alliance, 1942-1977 para a revista Esboços da Universidade Federal de Santa Catarina e em 2019 um livro intitulado Brazil and the United States During World War II and its After Math. Nas duas últimas obras citadas o autor revisita seu material de estudo à luz de novas documentações e bibliografia do tema e discute desde o início da formação da aliança militar entre Brasil e Estados Unidos no início da Segunda Guerra Mundial, discutindo avanços e recuos da mesma e as consequências desta para o Brasil nas décadas posteriores ao conflito.

Francisco César Ferraz, professor da Universidade Estadual de Londrina, pesquisador com obra sólida sobre o Brasil e a Segunda Guerra Mundial, destaca que o estudo sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial tem crescido bastante nos últimos trinta anos, apresentando mais de 1000 títulos entre os diversos tipos de trabalho científico no período citado, mostrando um panorama bem diferente de antes da década de 1990. Os motivos para o crescimento de interesse por essa área de pesquisa se dão por vários fatores: há uma revitalização e aprimoração na metodologia e nos objetos dos estudos relacionados à História Política e temas relacionados à guerra e relações internacionais que por algum tempo foram delegados a um segundo plano devido às duras críticas sofridas ao campo pela Escola dos Annales. Aliado a isso, o fim da Ditadura Militar e o retorno à Democracia no Brasil abre espaço para estudos sobre este tema sem que eles sejam de alguma forma vistos como ligados às instituições militares que foram responsáveis pelo problemático período político ditatorial. O crescente número de programas de pós-graduação no Brasil e aumento de interessados pelo assunto trazem consequentemente maior visibilidade ao tema e outros novos interessados, o que, aliado aos motivos já elencados só fizeram crescer bastante a sua produção científica como um todo, fazendo aparecer sempre novas perspectivas e metodologias. Antes do crescimento do interesse acadêmico por este tema as obras apareciam de maneira esporádica e em ocasiões que remetiam a comemoração do aniversário de nascimento ou morte de algum personagem importante, de alguma data comemorativa ou da participação brasileira no conflito. (FERRAZ, 2016)

Ferraz explica o motivo da existência de poucos trabalhos sobre o tema antes da década de 1990 em sua tese de doutorado defendida em 2003 e publicada em forma de livro em 2012.[14] Argumenta que (2012, p. 21-27) importante motivo para a ausência de trabalhos neste campo e sua grande possibilidade de novos horizontes é o fato do impacto com custos sociais, materiais e humanos das duas guerras mundiais ter sido bem maior na Europa e nos Estados Unidos do que no Brasil, isso reflete a diferença na quantidade de trabalhos realizados sobre as suas respectivas participações nos conflitos e a sua presença em livros didáticos. No caso

---

[14] FERRAZ, Francisco Cesar Alvez. A guerra que não acabou: a reintegração social dos veteranos da Força Expedicionária Brasileira, 1945-2000. Londrina: Eduel, 2012.

brasileiro a Segunda Guerra Mundial sempre aparece mencionada dentro do período maior da era Vargas. Naqueles países as duas guerras tornaram-se balizas históricas e moldaram os novos rumos da sociedade, seus vestígios estão sempre presentes em paisagens, ruínas, cemitérios, monumentos, cultura e no imaginário das pessoas que tiveram alguma ligação com tais eventos. No Brasil o seu impacto foi esporádico em comparação a esses países, a quantidade de pessoas que participaram e tiveram contatos ou perdas com a guerra é muito menor, fazendo com que o legado da guerra fosse pequeno e às vezes nem sentido em grande parte da sociedade. Onde a guerra causou mais impacto, seu estudo foi mais quantitativo. Onde causou impacto menor, como nosso caso, o sacrifício de sangue dos seus soldados foi simplesmente esquecido por muito tempo.

As obras de Ferraz (2005, 2012, 2016)[15] discorrem desde o período anterior à guerra ao posterior. Versa sobre o alinhamento do Brasil com os Estados Unidos desde a década de 1930, clima de guerra em todo território nacional, motivações que levaram o Brasil a guerra de fato, atuação da FEB em combate, reintegração e reinserção social dos pracinhas no pós-guerra, dentre outros. Em 2020 publicou um artigo na Revista Antíteses de Londrina intitulado “Todas as falhas e virtudes desse povo”: considerações sobre a composição racial da Força Expedicionária Brasileira; abordando a composição étnica da FEB e concluindo que se tratava de um retrato, com ligeiras diferenças, da sociedade brasileira como um todo na década de 1940, o que não era objetivo inicial, já que a intenção era recrutar uma “elite” com critérios de saúde e alfabetização que excluiria uma juventude não-branca.

Em 2015 Dennison de Oliveira, professor da Universidade Federal do Paraná e também pesquisador deste assunto em vias de discussão, publica um livro intitulado “Aliança Brasil-EUA – Nova História Militar do Brasil na Segunda Guerra Mundial”. Mostra neste livro que a aliança militar entre EUA e Brasil durante a Segunda Guerra Mundial foi permeada por duas instituições entre 1942 e 1945, criadas justamente para este fim, que são negligenciadas pela maioria dos

---

[15] Ibidem. FERRAZ, Francisco César Alves. Considerações historiográficas sobre a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial: balanço da produção bibliográfica e suas tendências. Esboços Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 207-232, jul. 2016;_____. Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

historiadores que trabalham este tema, muitos sequer citam suas atuações e sua importância em seus textos. São chamadas de Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC (Comissão Conjunta de Defesa Brasil Estados Unidos) com sede em Washington e Joint Brazil-United States Military Commission - JBUSMC (Comissão Militar Conjunta Brasil Estados Unidos) com sede no Rio de Janeiro. (OLIVEIRA, 2015)

As comissões conjuntas foram responsáveis por toda a organização militar da aliança, exemplos: entrega de armamentos americanos às forças brasileiras; instalação de bases militares nas cidades litorâneas do norte e nordeste brasileiro; proteção do nordeste; criação da FEB; entrega de aviões à FAB; local de participação das forças brasileiras; treinamento da FEB e da FAB. A aliança também funcionou bem no sentido político de buscar uma posição privilegiada para o Brasil no cenário pós-guerra, mesmo não tendo se concretizado tal objetivo. (OLIVEIRA, 2015)

A obra possui o formato de hipertexto, possibilitando na versão online do livro referências de rodapé que levam o leitor com apenas um click a fonte original utilizada no texto. Trata-se de uma atitude inédita na historiografia brasileira, presente em todas as publicações do autor, que permite ao leitor a consulta aos documentos disponibilizados em base de acesso público e gratuito.

Oliveira (2015) traz uma discussão historiográfica com as mais importantes obras publicadas sobre o tema do Brasil na guerra até o ano de sua publicação. Aponta que os autores já citados anteriormente chegaram a um consenso da criação da Força Expedicionária Brasileira como atitude política diante do contexto da época e a tentativa de barganha junto ao governo dos Estados Unidos. Ambos os governos agiram juntos para a criação da FEB sendo a concordância dos EUA a mais importante, os únicos com recursos para formar e treinar uma unidade militar. Coloca a aceitação dos seguintes autores sobre uma atitude indiferente e hostil por parte dos Estados Unidos com as demandas do exército brasileiro e, também, latino-americanos.

Outra importante contribuição de Dennison de Oliveira, de abril de 2021, é um capítulo de livro intitulado “Brazil and World War II: Conflict and Cooperation in the Brazil-United States Military Alliance, 1939-1945”, presente na obra “World War II: Background, Aftermath and Impact” editada por Alisson L. Palmadessa da School of Humanities do Greensboro College dos EUA. No trabalho citado, Oliveira discorre

sobre as ordens recebidas pela FEB para encontrar e capturar ou destruir a 148ª Divisão de Infantaria Alemã, que estava desaparecida. Os combates ocorreram entre 26 e 28 de abril de 1945, com a captura da unidade um dia depois. 15.000 soldados alemães foram capturados pela FEB, encerrando assim de maneira memorável a participação da unidade na guerra. No decorrer do capítulo, Oliveira discorre das tratativas de Dutra e os membros norte-americanos da JBUSMC no Rio de Janeiro e da JBUSDC em Washington sobre o futuro da FEB após a Segunda Guerra Mundial.

No ano de 2016 a revista esboços do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina dedicou um volume inteiro para a publicação de um dossiê com temas voltados à participação brasileira na Segunda Guerra Mundial. Novas e importantes abordagens e pesquisas sobre o tema foram apresentadas pelos principais pesquisadores brasileiros e estrangeiros sobre o assunto na ocasião. Frank McCann através de pesquisa de arquivos apresenta um panorama da aliança Brasil – Estados Unidos antes, durante e após a guerra com suas aproximações e distanciamentos. Andrea Helena Petry Rahmeier apresentou as relações diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha durante o fim da década de 1930 até o seu rompimento no início da década seguinte. Alexandre Fortes apresenta sua pesquisa intitulada A espionagem aliada no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial: Cotidiano e política em Belém na visão da inteligência militar norte-americana, fazendo um alerta para o pioneirismo deste tema em relação ao tema principal do Brasil na guerra. Neste dossiê Dennison de Oliveira apresenta O combatente melhor alimentado da Europa": a alimentação da Força Expedicionária Brasileira e a aliança Brasil-EUA durante a Segunda Guerra Mundial (1943-1945), demonstrando através de pesquisa em arquivos como se deu a alimentação da FEB durante a guerra entre dieta brasileira, norte-americana ou mista em algumas situações. Olive Drab in Black and White: The Brazilian Expeditionary Force, the US Army and Racial National Identity de Uri Rosenheck demostra a segregação racial vivida pelos pracinhas da FEB por serem subordinados as tropas americanas e como essa segregação era sentida e retratada pelos diferentes grupos brasileiros que compunham a unidade. Por que filmar a nossa guerra? A Segunda Guerra Mundial no cinema brasileiro: panorama histórico de 1940 a 2015 de Cássio dos Santos Tomaim nos traz a representação histórica da FEB na guerra através do cinema brasileiro e o local que ela ocupa na memória fílmica de 1940 até 2015.

Encerra-se o dossiê com o texto Considerações historiográficas sobre a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial: balanço da produção bibliográfica e suas tendências de Francisco César Alves Ferraz, contendo um apontamento da situação da pesquisa sobre o tema e o seu grande crescimento nas últimas décadas.

Outras obras com importante contribuição para o tema do Brasil na Segunda Guerra Mundial vêm sendo publicadas nos últimos anos. Um exemplo é o livro "Relações Militares – Brasil -Estados Unidos 1939/1943 de Giovanni Latfalla de 2019, que analisa todo o processo de relações militares entre o Brasil e os Estados Unidos desde o início da guerra até o ano de 1943, quando se confirma a participação do Brasil no conflito ao lado dos Aliados enviando tropas para o combate. O livro perpassa as nuances de toda a negociação e suas dificuldades entre os dois países, bem como todos os problemas encontrados por ambos e as interferências externas de outros governos contrários à participação do Brasil no conflito.

Outro importante livro sobre o Brasil e a Segunda Guerra Mundial é a obra organizada por Flávia de Sá Pedreira intitulada Nordeste do Brasil na II Guerra Mundial, publicada em 2019. O livro é uma coletânea de artigos escritos por diferentes pesquisadores, mas com um foco geral nas consequências da guerra para o Nordeste brasileiro, os textos oferecem um panorama aprofundado do cotidiano das principais cidades nordestinas e algumas localidades menores da região abaladas pela guerra e como essa população enfrentava a situação caótica resultante da guerra no Atlântico. Mesmo a guerra parecendo distante, o dia-a-dia da região e a vida das pessoas locais mudaram bastante e o livro descreve essas mudanças e como os indivíduos que ali viviam enxergavam e enfrentavam essas mudanças.

Em 2020 Wilson de Oliveira Neto publicou como organizador o livro intitulado O Brasil no contexto da Segunda Guerra Mundial: estudos contemporâneos. O livro traz vários textos de importantes pesquisadores brasileiros que versam sobre temáticas como o cinema, o museu, nordeste brasileiro, política da boa vizinhança e a morte. A novidade que traz o livro são duas entrevistas feitas de forma bem casual com dois principais pesquisadores brasileiros sobre suas pesquisas no tema do Brasil na guerra, Dennison de Oliveira e Francisco César Ferraz são os entrevistados do livro. Ferraz salienta na entrevista o crescimento do interesse de pesquisadores pelo tema do Brasil na guerra e retoma o que discutiu em 2016 para

a revista Esboços sobre os números dessa crescente produção, que conta com novas contribuições desde o seu último levantamento. E aponta os historiadores que considera como os principais pesquisadores do tema, sendo eles Frank McCann, Dennison de Oliveira, César Campiani Maximiano, Uri Rosenheck, Ricardo Bonalume Neto e Francisco Ruas Santos. Assim como na entrevista de Ferraz, Oliveira chama a atenção para o crescente campo de estudos do Brasil na guerra e atenta para uma dificuldade cada vez maior de se manter atualizado às novidades de novas pesquisas. Na ocasião o autor faz uma breve citação dos principais trabalhos da área, relembrando uma análise mais extensa que havia feito em 2015 em uma de suas obras, porém, aqui está acrescentada duas outras citações de trabalhos importantes: o livro de Aline Locastre de 2017 intitulado Seduções impressas: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial, que contém pesquisa em arquivos norte-americanos e nos mostra como foi concebida e executada a Política da Boa Vizinhança no Brasil. E o livro de Alexandre Busko Valim chamado O triunfo da persuasão: Brasil, Estados Unidos e o cinema da Política da Boa Vizinhança durante a Segunda Guerra Mundial, também de 2017, que nos apresenta o uso do audiovisual para fins de propaganda.

A Revista Navigator Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) e com periodicidade semestral publicou em 2020 um dossiê proposto por Luiz Antônio Pinto Cruz e Lina Maria Brandão de Aras com o tema “A Batalha do Atlântico na Costa do Brasil”, contendo diversos artigos com temas inéditos e muito importantes para a compreensão da história militar brasileira durante a Segunda Guerra Mundial podendo elucidar aspectos das ações da Aeronáutica e da Marinha em ação no litoral brasileiro contra as forças do Eixo, e as suas consequências para a sociedade. Nas palavras dos próprios proponentes na apresentação do dossiê:

> Abre o dossiê, o artigo de Ricardo Pereira Cabral, que desenvolveu uma oportuna contextualização histórica sobre o papel da Marinha do Brasil no período da Segunda Guerra Mundial. Na sequência, Giovanni Latfalla analisou importantes informações político-militares sobre a visita ao Brasil do Secretário da Marinha dos Estados Unidos, Mr. William Frank Knox. Dennison de Oliveira, por sua vez, elaborou um estudo de caso a respeito do bombardeamento do U-513, no litoral de Santa Catarina, em 19 de julho de 1943. João Claudio Platenik Pitillo e Roberto Santana Santos analisaram as dramáticas movimentações diplomáticas do Brasil para repatriar seus diplomatas após a declaração de guerra aos países do Eixo.
> Luiz Antônio Pinto Cruz e Lina Maria Brandão de Aras destacaram a batalha aeronaval no Atlântico baiano, área do Comando Naval do Leste. Manoel

> Felipe Batista da Fonseca trouxe informações inéditas sobre o comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife. Já Armando Augusto Siqueira analisou a história da do U.S.O. Club em Recife, principal espaço de lazer e descontração no Brasil das tropas militares norte-americanas durante a Segunda Guerra Mundial. George Henrique de Vasconcelos Gomes e Wanderson Ramonn Pimentel Dantas desenvolveram um estudo comparativo entre as formas de vigilância, mobilização e defesa empreendidas nos litorais dos estados da Paraíba e do Piauí durante o conflito. Roberta da Silva Rosa e Gilson Rambelli lançaram um olhar arqueológico sobre a cultura material relacionada aos torpedeamentos realizados pelo U-507 na costa sergipana. Encerrando o dossiê, Augusto António Alves Salgado analisa a história do arquipélago de Cabo Verde, especialmente os acontecimentos da Ilha do Sal relacionados a atuação da LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A.), ao longo da Batalha do Atlântico Sul.

Outra importante contribuição para se entender o Brasil na Segunda Guerra Mundial são os trabalhos de Andrea Helena Petry Rahmeier. Sua tese de doutorado com título Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil : da proximidade ao rompimento (1937-1942); defendida na PUC-RS em 2009 aborda a relação do Brasil com a Alemanha durante a Segunda Guerra Mundial, revelando, através de pesquisa em documentação alemã, detalhes de uma parte da nossa história muito pouco visitada ao abordar uma ótica inversa sobre como a Alemanha se relacionava com o Brasil num período de guerra, concluindo que as relações diplomáticas ocorreram de forma descontínua e guiada pelas circunstâncias e não por uma continuidade ideológica. Em 2016 publicou um artigo com a mesma temática num dossiê na Revista Esboços da UFSC e em 2021 publicou o livro Diplomacia, Jogos Políticos, Intrigas e Guerras: a relação entre Alemanha e Brasil (1937-1942), um livro inovador para a historiografia brasileira, resultado da pesquisa em mais de 6 mil documentos alemães, que analisa a política externa entre Brasil e Alemanha no período que vai de 1937 até 1942, momento em que o Brasil declarou guerra ao Eixo.

O professor Francisco Ferraz, já citado anteriormente, disponibilizou arquivos[16] pessoais com anotações e levantamentos de trabalhos pesquisados em relação ao tema, que de alguma forma teriam ligação com o objeto deste trabalho. De acordo com este levantamento é possível verificar que a produção sobre o Brasil na Segunda Guerra Mundial antes dos anos 1990 é bastante pequena e esporádica, não somando duas dezenas de títulos. Crescimento bastante importante é notado

[16] Arquivo bastante utilizado como fonte para a discussão bibliográfica presente neste capítulo.

nos anos 1990, tendo este número de títulos ultrapassado a quantidade de produções das décadas anteriores. O grande aumento no número de trabalhos ocorre após os anos 2000, superando uma centena de títulos. O arquivo cedido conta com títulos que contemplam em sua grande maioria três eixos temáticos maiores: História Social e Cultural no Norte e Nordeste brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial, Aviação Civil e Militar durante a Segunda Guerra Mundial, e produção relacionada à Força Aérea Brasileira durante a guerra.

A Segunda Guerra Mundial modificou muito o cotidiano das regiões Norte e Nordeste do Brasil, principalmente próximos das capitais, primeiramente os habitantes locais começaram a conviver com ataques dos submarinos do Eixo na costa e notícias de afundamentos de navios mercantes e centenas de mortos, depois com a chegada de militares estadunidenses e um constante aumento das atividades militares em toda a região. Aeroportos viviam cheios e pousos e decolagens aconteciam freneticamente. Toda esta mudança foi objeto de estudo de muitos pesquisadores militares, que analisavam suas consequências sociais e culturais, e permeiam o tema presente do primeiro eixo temático aqui analisado.

Dos trabalhos relacionados a este tema, realizados logo após a guerra até a década de 1990 destacam-se: “Trampolim da Vitória" de Augusto Fernandes de 1946, “História da Base aérea de Natal” de Fernando Hipólito Costa de 1974, “Os Americanos em Natal” de Lenine Pinto de 1976 e “Parnamirim e Natal na Segunda Guerra Mundial” de Protásio Pinheiro Melo de 1982.

Dos trabalhos realizados na década de 1990 destacam-se: “Cidade em Black-out: crônicas referentes à Segunda Guerra Mundial, 1939-1945” de José Nazareno de Aguiar de 1991, “Contribuição norte-americana à vida natalense” de Protásio Pinheiro de Melo de 1993, “Folhetim cordial da guerra em Natal e folhetim cordial da guerra em Parnamirim“ de Paulo de Tarso Correia de Melo de 1994, “A cidade e o trampolim” de João Wilson Mendes Melo de 1999, “Trampolim para a Vitória” de Clyde Smith Junior de 1993, “O Recife e a 2ª Guerra“ de Rostand Paraíso de 1995, “Bahia 1942: Um episódio da 2ª Guerra Mundial” de José Góes Araújo de 1996, “A Bahia na Segunda Guerra Mundial” de Consuelo Novaes Sampaio de 1996, “O Ceará na Segunda Grande Guerra” de Estênio Azevedo e Geraldo Nobre de 1998, “Combatendo nazistas e mosquitos: militares norte-americanos no Nordeste brasileiro (1941-45)” de André Luiz Vieira de Campos de 1999 e “Em tempo de

Guerra: aspectos do cotidiano em Aracaju durante a II Guerra Mundial" de Dilton Cândido Santos Maynard de 1999.

Do grande número de trabalhos realizados na década de 2000 e 2010 destacam-se várias obras da historiadora Flávia de Sá Pedreira, sendo elas "Chiclete eu misturo com banana: Carnaval e cotidiano de guerra em Natal (1920-1945)" de 2004, "Carnaval em tempos de guerra" de 2005, "Entre americanos e potiguares: o cotidiano de uma cidade em tempos de guerra" de 2008, "Cousas da Guerra: o cotidiano do Trampolim da Vitória" de 2010 e "Nordeste do Brasil na II Guerra Mundial" de 2019, Destacam-se também "Guerreiros potiguares: o Rio Grande do Norte na Segunda Guerra Mundial: memórias" de Cleantho Homem de Siqueira de 2001, "Evolução da política militar norte-americana na ocupação do Saliente Nordestino" de André Cezar Siqueira de 2015, "O U.S.O. Club chega ao Recife: aspectos da presença norte-americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial" de Armando Augusto Siqueira de 2020; "Natal e a II Guerra Mundial: crônicas sobre a cidade" de 2005, "A cidade e a guerra: as transformações urbanas e a militarização da cidade do Natal na Segunda Guerra Mundial (1939-1945)" de 2008, "A cidade do Natal/RN (Brasil) na II Guerra Mundial" de 2017 de Giovana Paiva de Oliveira, e a mesma autora publicou em parceria com Ângela Ferreira e Yuri Simonini "Uma cidade marcada por perdas e sonhos: a Natal da Segunda Guerra Mundial" em 2018. Karl Schurster publicou "Cotidiano e Propaganda no Estado Novo Pernambucano (1942-1945)" em 2007 e "O inverno do descontentamento na propaganda de preparação para Segunda Guerra em Recife" em 2013. Dilton Cândido Santos Maynard publicou "Cafés e Pinga-Pus na Aracaju da II Guerra" em 2008, ". Dias de luta: traços do cotidiano de Aracaju (1939-1945)" em 2009 e "Segunda Guerra Mundial: Notas sobre o cotidiano de Aracaju após o ataque do U-507 (1942-1945)" em 2019 junto com Andrezza Santos Cruz Maynard, "O Brasil sob ataque: Aracaju durante a Segunda Guerra Mundial, In: Política do pós-guerra" em 2010, "Sob ataque: Aracaju durante a Segunda Guerra Mundial. Dias de luta: Sergipe durante a Segunda Guerra Mundial" em 2011, Andrezza Cruz Maynard publicou em 2012 ""Blitzkrieg de Muriçocas" e outros problemas no cotidiano de Aracaju (1939-1945)". Reverson Nascimento de Paula publicou "Memórias em curso: a transformação do cotidiano fortalezense frente à chegada da base militar norte-americana (1943-1945)" e "Sopros de uma guerra: A transformação do cotidiano fortalezense frente à chegada da base militar norte-

americana (1943-1945)" em 2012, "Fortaleza em cotidiano: A instalação da base militar norte-americana e a alteração da rotina em terras alencarinas.(1943-1945)" em 2013, "A interação de um convívio: a influência estadunidense em Fortaleza durante a Segunda Grande Guerra", "A interação de um convívio: American Way of Life, Boa Vizinhança novos costumes na Fortaleza da década de 1940", "A interação de um convívio: American Way of Life, Boa Vizinhança, soldados, novos costumes e os cidadãos fortalezenses", em 2015 e "Entre o chapéu emplumado e a cartola do Tio Sam surgiu a amálgama: cotidiano plural e hibridismo cultural nas classes abastadas fortalezenses (1942-1945)" e "Sopros de um conflito o cotidiano de Fortaleza durante a Segunda Guerra Mundial" em 2016.

Também vale a pena citar "Barulhos de Guerra: produção historiográfica baiana sobre a Segunda Guerra Mundial na Bahia (1939-45)" de 2013 e "Notas sobre os esforços de guerra na Bahia" de 2014 de Geferson Santana; "Alerta Nazista! A construção do perigo alemão em Pernambuco" e "Nas páginas dos jornais: a imprensa e a repressão aos alemães em Pernambuco. (1938-1945)" de 2015 e Entre a Suástica e o Sigma: o Nazismo e o Integralismo Em Pernambuco (1938-1945) de 2017 de Juliana Ferreira campos Leite; "A Cidade e a Guerra: a capital paraense durante a Segunda Guerra Mundial" e "'Coisas da Quinta-Coluna': teatro e política na capital paraense durante a Segunda Guerra Mundial (1942-1943)" de 2015 de Tunai Almeida e "O Piauí em tempos de Segunda Guerra: mobilização local e as experiências do contingente piauiense da FEB" de Clarice Helena Santiago Lira de 2008.

Como já discutido, a relação e aliança entre Brasil e Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial e a formação, atuação e desmonte da Força Expedicionária Brasileira vem contando com um número crescente de estudantes e trabalhos a seu respeito. No que diz respeito a Força Aérea Brasileira, desde sua formação e treinamentos, a atuação no cenário de guerra e no pós-guerra, corresponde a um tema ainda pouco contemplado na historiografia brasileira, beirando a quase não existência. Sua história é conhecida através de artigos, opúsculos, livros ou sites personalizados ligados ao Incaer (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica) ou por livros de memória e sites mantidos por filhos, netos ou parentes dos aviadores que participaram do grupo que foi à guerra.

O Incaer publicou uma série de opúsculos que tratam dos mais diversos temas da história da Aeronáutica em diversos períodos. Alguns deles contém

informações valiosas e importantíssimas para a compreensão da história da Aeronáutica durante a Segunda Guerra Mundial. Foram produzidos desde 2012 até hoje vinte e cinco opúsculos de características memorialísticas e laudatórias. Os opúsculos tratam de temas como a criação do Ministério da Aeronáutica, criação do 1° Grupo de Aviação de Caça, sua formação, treinamento e atuação em guerra, Esquadrilha de Ligação e Observação (ELO) que auxiliou a FEB durante a guerra, Correio Aéreo Nacional, Escola da Aeronáutica, primeiras aeronaves utilizadas no Brasil, padronização aos modelos americanos durante a guerra e recebimento de equipamentos e instruções de voo, dentre outros. Alguns opúsculos focam na trajetória de importantes figuras na História da Aeronáutica, como o comandante do grupo de caça durante a guerra, Nero Moura, o primeiro Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, Eduardo Gomes, que chegou a ocupar a posição de Ministro em outras ocasiões. Todos os opúsculos estão disponíveis para download na página virtual do instituto.

Dos livros de memórias escritos e organizados pelos próprios ex-pilotos que foram à guerra destacam-se: A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945, de 2004 e História do 350° Fighter Group da Força Aérea Americana: 1942-1945 de 2006, ambos de John W. Buyers, que atuou como elemento de ligação entre o grupo brasileiro e a unidade norte-americana a qual estava subordinado. Os dois livros relatam as experiências do grupo brasileiro na guerra e dos outros esquadrões que juntos formaram o 350º Fighter Group. O conteúdo das obras abrange relatos, entrevistas e fotografias relacionadas aos quatro esquadrões do grupo. Outras duas importantes obras são de Luiz Felipe Perdigão da Fonseca intituladas Avestruzes no Céu da Itália e Missão de Guerra: Os Expedicionários da FAB na Guerra Europeia, este último de 1983. Os dois livros relatam a sua experiência como piloto junto ao grupo durante os combates da guerra.

Outra importante e famosa obra de memória é de Rui Moreira Lima, que ficou bastante conhecido por suas posições dentro da Aeronáutica no pós-guerra e obtendo o título de Brigadeiro ao final de sua carreira, tem como nome o grito de guerra do grupo durante as missões: Senta a Pua!, tendo a primeira edição no ano de 1980 e a segunda em 1989. O livro conta diversas histórias desde a infância e formação escolar dos pilotos, passando pela criação do grupo, treinamento e combate na Itália e possui várias entrevistas com os demais integrantes do grupo. O mesmo Rui Moreira Lima publicou em 2003 em parceria com o também ex-piloto

José Rebelo Meira de Vasconcelos o livro Heróis dos Céus: a iconografia do 1° grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945, que contém centenas de fotografias, em preto e branco e coloridas, do cotidiano do grupo desde os treinamentos no Panamá e Estados Unidos e momentos de combate e descanso na Itália. Todas as fotos contendo uma legenda bastante explicativa. Ainda em 1984 escreve um texto para a Revista do Exército intitulado “Como nasceu, cresceu e vive hoje o 1º. Grupo de Aviação de Caça.”

Fernando Pereyron Mocellin publicou A Missão 60: Memórias de um piloto de guerra brasileiro em 1971, obra que contém os relatos deste veterano de guerra durante a campanha do grupo brasileiro na Itália. Também é importante citar outras duas obras de ex-pilotos que relatam suas memórias como pilotos de guerra no teatro italiano: “Overnight Tapachula – histórias de aviador” de Alberto Martins Torres de 1985 e “Força Aérea Brasileira, 1941-1961 – como eu a vi” de J. E. Magalhães Motta de 1992.

Nero Moura, que foi o comandante do grupo na Itália e piloto particular de Vargas durante o seu segundo governo, teve suas memórias em forma de entrevista publicada no livro Um voo na História em 1996. Esse extenso relato de Nero Moura que deu origem ao livro agora comentado foi colhido no ano de 1984 e contém entrevistas que relatam desde a criação do Ministério da Aeronáutica e do 1º Grupo de Aviação de Caça até o destino da unidade e da Aeronáutica como um todo após a guerra.

Outro ex-piloto a relatar sua vivência durante a guerra foi Luiz Felipe Perdigão com duas obras de memória: “Avestruzes nos céus da Itália. A FAB na guerra europeia” de 1945 e “Missão de guerra: os expedicionários da FAB na guerra europeia” de 1958. Ivo Gastaldoni também relata sua experiência de guerra em duas oportunidades, são elas: “A Última Guerra Romântica – memória de um piloto de patrulha” de 1992 e “A FAB na Segunda Guerra Mundial. 1ª Parte: 1939-1943 – Fase da Aviação de Patrulha” de 1999.

No setor acadêmico um artigo de grande importância e com características de pioneirismo foi publicado por Dennison de Oliveira em 2016 na Revista Defesa e Segurança intitulado “Treinamento e organização da Força Aérea Brasileira para a Defesa Hemisférica: o papel da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (1945)” mostra uma pesquisa relacionada a atividade de treinamento e organização da FAB em seu período formativo durante e após a

Segunda Guerra Mundial e os equipamentos utilizados durante o treinamento. O texto deixa bem claro a padronização sofrida pela FAB aos modelos estadunidenses através da utilização de material de treinamento e aviões cedidos pelos Estados Unidos, inclusive aulas e cursos de formação aos aprendizes brasileiros com professores experientes também oriundos dos Estados Unidos, para isso o autor se utiliza de fontes inéditas encontradas em arquivos dos Estados Unidos. O texto é iniciado com uma discussão sobre a historiografia produzida em relação à FAB na Segunda Guerra Mundial até o momento. Em ordem cronológica, o livro de 1944, "A Verdade Sobre a História da Aeronáutica" (SOUZA, 1944); a obra de 1966, "História da Força Aérea Brasileira" (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1966); a coleção "História Geral da Aeronáutica Brasileira" (INCAER, 1991); e o recente "FAB: Força Aérea Brasileira – os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948" (TEIXEIRA, 2015). O primeiro trabalho é contemporâneo à participação brasileira na guerra e possui caráter laudatório e detalhista, abordando a figura do presidente Vargas como o grande responsável pelas ações relacionadas ao funcionamento da FAB, com poucas informações sobre outros aspectos como a criação do ministério e suas operações aéreas em conjunto com os Estados Unidos. O segundo trabalho citado, o de Lavenére-Wanderley de 1966 trata da organização da FAB e da sua reorganização no momento de guerra, pouco ou quase nada é dito sobre o treinamento do pessoal de ar e de terra, fato que incomoda Oliveira pela proximidade que o autor teria das informações necessárias para relatar tal situação devido a sua posição dentro do grupo naquele momento. A terceira obra analisada no texto refere-se a um livro produzido pelo Incaer dentro de uma coleção de quatro volumes sobre a FAB, cada um responsável por um período específico. O livro aqui analisado corresponde ao terceiro volume, responsável por abarcar o período referente à Segunda Guerra Mundial. A obra cita informações referentes a treinamentos, modelos de aviões utilizados nos treinamentos,

> a contribuição da USBATU (United States Brazilian Air Training Unit) para a formação de tripulações da FAB, o organograma resultante da reorganização da FAB determinada no segundo semestre de 1944, os principais órgãos dedicados ao planejamento das operações relativas à aliança militar Brasil- EUA, como é o caso da atuação da Comissão Militar Mista de Defesa em Washington.” (OLIVEIRA, 2016, p. 110)

A última obra analisada por Oliveira

> contém importantes constatações sobre a influência exercida pelos estadunidenses no processo de organização e treinamento da FAB. Um problema a ser notado nesta obra é que ela muito mais afirma do que demonstra as transformações ali contempladas. Tal demonstração poderia ter sido feita com o recurso ao exame de sua base empírica, no caso, os boletins internos da força. (OLIVEIRA, 2016, p.111-112)

Outro texto trabalhando a história da FAB foi publicado por Dennison de Oliveira em 2019 e está presente na Revista Nordestina de História do Brasil com título “A pior deficiência do Brasil”: aliança militar Brasil-EUA: políticas de transporte e as negociações sobre uso de bases militares no pós-guerra (1943-1945). Neste texto, Oliveira trabalha com as discussões entre autoridades brasileiras e norte-americanas a respeito do direito de uso das bases aéreas construídas ou melhoradas no Brasil e todas as suas instalações e materiais para o período do pós-guerra. A pesquisa foi realizada com documentação levantada no NARA II em Maryland nos Estados Unidos e no CENDOC no Rio de Janeiro. O autor concluiu através da documentação que as divergências entre as autoridades envolvidas e a situação política nacional brasileira corroboraram para que o resultado das negociações não fosse tão bom quanto poderia ser para o Brasil. Ao encerramento da guerra estes materiais foram pouco aproveitados pelo Estado brasileiro, e o pouco que aqui permaneceu foi direcionado ou alugado para uso da iniciativa privada. O governo brasileiro pouco aproveitou as oportunidades que se descortinava ao país ou não tiveram a perspicácia suficiente de enxergá-las, tendo restado disso duas singelas pistas de pouso nos aeroportos de Curitiba e Santa Maria.

Outro trabalho que pode auxiliar na constituição de conhecimento histórico sobre a FAB durante a guerra, desde treinamentos e atuação em batalha até o que foi feito da unidade no pós guerra é uma dissertação de mestrado defendida em 2014 com o título A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: a participação de um país periférico numa guerra moderna. A dissertação em questão que defendi

> tem como objeto a Força Aérea Brasileira e as transformações operadas na instituição com a Segunda Guerra Mundial. É da maior importância a comparação que faz da desmobilização dos grupos de patrulha aérea antissubmarino em contraste com a manutenção do Grupo de Caça da FAB que lutou na Itália, no imediato pós-guerra. (OLIVEIRA, 2015, p.99)

Nos anos posteriores a defesa do mestrado (de 2014 até o presente momento) publiquei alguns textos[17] em eventos científicos e periódicos especializados que versam sobre variados assuntos sobre a FAB na Segunda Guerra Mundial, dentre eles: o cotidiano durante o treinamento no Panamá e nos Estados Unidos, bem como o dia-a-dia em Tarquínia e Pisa quando estavam na Itália (HENRIQUE, 2015) e as missões do grupo brasileiro quando atuaram no cenário de guerra europeu (HENRIQUE, 2015); origem social e étnica (HENRIQUE, 2020), reinserção e reintegração social dos pilotos (HENRIQUE, 2016), bem como um trabalho em coautoria com Andréia Elizabeth Bohn Luder sobre o nascimento do Ministério da Aeronáutica através da fusão da Aviação do Exército e da Marinha num contexto de guerra mundial. (HENRIQUE & LÜDER, 2021)

Outra obra de grande importância para o tema até então comentado é a dissertação de mestrado de Antônio Modesto intitulada As Forças Armadas no Estado Novo: Tensões Político-Militares na Criação do Ministério da Aeronáutica (1937-1942) defendida em 2019 no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira. Aqui Modesto demonstra detalhadamente todos os pormenores nacionais e internacionais que levaram a criação do Ministério do Ar, bem como os grupos que defendiam a criação deste novo ministério e os que não estariam satisfeitos com o fato, tal como a Marinha, por motivo de perda de grande capital e material bélico que havia sido adquirido com grande dificuldade nas décadas anteriores.

---

[17] HENRIQUE, Heitor Esperança. A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: a participação de um país periférico em uma guerra moderna. Dissertação História, UEM, 2014;_____. A Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial: Origem Social dos Pilotos. In: XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, Mandaguari. Anais Eletrônicos da XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, p. 23-34;_____. A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: questão social e étnica. Revista Brasileira de História Militar. Rio de Janeiro, Ano XI, Nº 27, maio de 2020, p. 64-78;_____. A Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial: reinserção e reintegração social. In: Encontro Regional de História da ANPUH/PR, 2016, Curitiba. Anais Eletrônicos do XV Encontro de História da ANPUH/PR, 2016. P. 1-12;_____. O Cotidiano do 1º Grupo de Aviação de Caça Durante a Segunda Guerra Mundial. In: VII Congresso Mundial de História, 2015, Maringá. VII Congresso Internacional de História, 2015. P. 1801-1811._____. O 1º Grupo de Aviação de Caça do Brasil na Segunda Guerra Mundial: Missões. In: VII Congresso Mundial de História, 2015, Maringá. VII Congresso Internacional de História, 2015. P. 1791-1799.HENRIQUE, Heitor Esperança; LÜDER, Andréia Elizabeth Bohn. Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial. Revista da UNIFA, Rio de Janeiro, v. 34, n. 1, p. 18 - 25, jan./jun. 2021.

Das obras que tenham ligação com o tema da Aeronáutica brasileira durante a Segunda Guerra Mundial merecem menção também, citados em ordem cronológica seguintes trabalhos: “A Força Aérea no Teatro Europeu” de Ayrton Salgado de Freitas de 1976, “Aviação Militar Brasileira. 1916-1984” de Francisco Pereira Netto de 1984, “Com a 1ª Elo na Itália – crônicas” de Fausto Vasques Villanova de 1991, “Senta a Pua! A Força Aérea Tática na Itália” de 1994 e “A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial (06 out 44/ 06 jul 45)” de 2006 de Ismael Fernandes Chaves Lima, ““Ugly Ducklings” – “Forgotten Division”. Brazilian Piper L-4 's in Italy. Air Enthusiast. 1st. Part” de Ricardo Bonalume Neto de 1999.

A partir dos anos 2000 ocorre um crescimento na produção com “A Força Aérea na Segunda Guerra Mundial.” De Nelson Lavanére-Wanderley de 2002, “P-47 Thunderbolt no Brasil 1945-1957” de Mauro Lins de Barros de 2005, ““Senta a Pua!”: Resiliência em ambiente de aviação A experiência do grupo de aviação da caça do Brasil na Segunda Guerra Mundial” de Maria Luiza Pigini Santiago Pereira de 2007, “A 1ª ELO – Esquadrilha de Ligação e Observação. Sua participação junto à Força Expedicionária Brasileira” de 2009 e “Olho Nele! A 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação na Campanha da Itália” de 2019 de Fábio Secioso Araújo; “A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial” de 2009 e “A Força Aérea Brasileira na campanha da Itália” de 2015 de Manuel Cambeses JR.

A partir dos anos de 2010 merece destaque os trabalhos: “Diomar Menezes: de Jataí para Campos de Batalha". Sua participação no esquadrão Senta a Pua durante a Segunda Guerra Mundial” de José Elias Terra de Oliveira Júnior de 2010, “La Forza Aerea Brasiliana nella Campagna d'Italia” de Giovanni Sulla de 2011, “A formação da 'pródiga filha alada' de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945)” de Tania Regina Pires Godoy e C. P. Calaza de 2013, “Dias de guerra. A Força Aérea Brasileira em ação antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial” de Cesar Machado Domingues de 2014 e “Avestruzes e cobras: registros fotográficos oficiais sobre o 1. Grupo de Aviação de Caça e a Força Expedicionária Brasileira na Campanha da Itália (1944 - 1945)” de P. H. Vernillo e Wilson de Oliveira Neto de 2018.

Em 2017 foi defendida uma monografia de conclusão de curso em História na UFPR com o título Sierra – Bravo: a padronização aeroportuária brasileira e a influência estadunidense durante a Segunda Guerra Mundial por Andréa Elizabeth Bohn Lüder, onde pode-se averiguar a padronização aeroportuária brasileira

realizada através de acordos entre os dois governos em questão aos padrões norte-americanos durante a década de 1940 utilizando-se de documentos da comissão conjunta Brasil-Estados Unidos. A autora continuou sua pesquisa na área e em 2021 defendeu a sua dissertação de Mestrado intitulada Flight Data Recorder: a aviação comercial brasileira e a expansão da influência estadunidense, 1930-1945. A dissertação continua o tema trabalhado na monografia, aborda a construção e padronização aeroportuária no Brasil aos moldes estadunidenses dentro de uma aliança entre Brasil e Estados Unidos ao mesmo tempo em que se afasta companhias do Eixo com o objetivo de eliminar a influência destes países dentro do Brasil. Lüder trabalha no início da dissertação sobre o contexto histórico de surgimento e desenvolvimento da aviação militar e civil no Brasil na primeira metade do século XX. Explica como o contexto internacional influenciou as questões internas em relação a aviação e como o agravamento das relações internacionais no decorrer da década de 1930 modificou o cenário brasileiro. Com o desenrolar da década, o setor aéreo brasileiro começou a ter uma aproximação e influência bem maior dos Estados Unidos e um afastamento da influência da Alemanha e da Itália. Com a potencial guerra que se aproximava e o forte controle que os Estados Unidos faziam no setor aéreo não só do Brasil, mas da América Latina como um todo, companhias pertencentes a países do Eixo foram expulsas do país, consolidando assim o domínio estadunidense.

Ainda se tratando da aviação civil no Brasil no seu nascimento e desenvolvimento no início do século XX e durante o período da Segunda Guerra Mundial encontraram-se diversos trabalhos importantes e consolidados na área. Destacam-se Aviation Diplomacy: the United States and Brazil, 1939-1941 de Frank McCANN, de 1968; O transporte Aéreo Comercial na América do Sul durante a Segunda Guerra Mundial. A eliminação de Lati, de 1990 e A aviação comercial na América do Sul: um estudo comparativo entre a influência alemã e norte-americana na região (1919-1945), de 2003 de Cláudia Musa Fay; A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil, de 2007 de Tania Quintaneiro; Ideologia e propaganda na cooperação Brasil - Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: O caso das empresas aéreas, de Ioneida Cavalcanti da Cunha de 2008; Aviação civil em tempos de guerra: o Syndicato Condor (1927-1942), de 2012 de Sylvia Ewel Lenz e The Flight for Southern Skies, de 2018 de Mary Jo Mcconahay.

Dos motivos que explicam o vasto campo ainda a ser estudado em relação à FAB e todo o seu espaço a ser devidamente compreendido destaca-se a dificuldade em se obter fontes, ou acesso a elas. Os acervos brasileiros possuem pouca documentação sobre o tema da FAB na guerra e os mesmos se encontram espalhados por diferentes instituições no Brasil. Boa parte das fontes utilizadas para este trabalho e sobre este tema são de arquivos norte-americanos, o que dificulta ainda mais o acesso a elas. Outra parte das fontes citadas e exploradas até o momento fazem parte de acervos particulares de pesquisadores do tema. Fontes estas que foram obtidas através da digitalização de documentos em viagens e visitas aos arquivos norte-americanos, que possuem uma gama documental consideravelmente extensa e ainda a serem analisadas. Com o advento da tecnologia online essas fontes puderam ser compartilhadas entre pesquisadores aumentando o número de trabalhos em relação à FAB. O corpo documental geral sobre o tema ainda não foi totalmente analisado pelos historiadores, e se pensarmos em expandir o recorte temporal as possibilidades de estudo se mostram grandes e convidativas a novas propostas.

O interesse pela FEB também se mostra maior do que pela FAB, porque o número de participantes da força expedicionária é bem maior do que o número de participantes da FAB, consequentemente a quantidade de memórias produzidas sobre a participação do Brasil na guerra pelos expedicionários é maior do que as produzidas pelo grupo aéreo, fazendo com que a sua participação cause maior interesse de estudantes e entusiastas, e também alcance um público maior. O primeiro contato de um estudante ou pesquisador que se debruça sobre o tema do Brasil na guerra provavelmente foi com a FEB e só depois se tomou conhecimento de uma unidade menor em números que foi o grupo de caça que representou a FAB na guerra. E apesar de serem duas unidades de um mesmo país, suas contribuições, atuações e desfechos são completamente diferentes e raramente há algum diálogo entre eles em relação aos assuntos tratados na guerra.

2.2 CONCEITOS

A presente pesquisa está permeada às nuances da História Política e as suas discussões acerca do poder e suas consequências em ambientes influenciados por conflitos armados. Dos conceitos mais importantes a se definir e destacar para o

texto em vias de discussão é o conceito de poder. Outros conceitos como guerra e poder aéreo se fazem necessários para completar a discussão básica deste tópico de suma importância para a pesquisa.

A aliança militar pode ser definida como um acordo político entre dois ou mais estados para concentrar esforços com vistas a uma conduta que ultrapassa os limites da atuação política. O conceito de aliança pressupõe, ainda, a existência de diversas condições: sua fonte tem que ser um tratado internacional e seu fim o estabelecimento de uma ação comum. Trata-se, pois, de um ato político que envolve obrigações recíprocas. A relação entre aliança e coalizão é tão íntima que os políticos empregam indistintamente os termos aliança, coalizão e pacto.

Entende-se que o estudo do poder tem uma relevância chave para o historiador na compreensão do mundo contemporâneo. Porém, de maneira alguma caracteriza-se que tudo é político ou que a política determina completamente os rumos da sociedade. A política é vista como uma das esferas da vida social e por meio dela alterações ou questionamentos podem acontecer em uma determinada sociedade.

A partir dessa linha de pensamento

> o conceito de Poder encontra-se associado ao exercício efetivo, seja através do consenso, seja por meio da força, das autoridades individual ou coletiva, alicerçadas ou legitimadas institucionalmente. Para tanto, os detentores do poder podem lançar mão de diversos artifícios, como a propaganda, para alcançar as diferentes camadas sociais e culturais. Dessa forma, podemos observar o estabelecimento de relações de ordem política, social, econômica e cultural, que desvelam a manutenção de princípios conservadores ou, por outro lado, reveladores de transformações, contestações e adequações no conjunto das sociedades históricas.[18]

Segundo René Rémond (1996), dentre os fatores históricos da preponderância do político destacam-se as relações internacionais, intervenções do Estado na economia liberal, aumento das atribuições do Estado (sociais, culturais, etc.), mídias em geral e guerras. Este último tópico constitui o papel central do tema apresentado na pesquisa em questão.

A presença do poder e suas consequências sobre os indivíduos ou grupos é muito grande em uma guerra e nas relações entre os líderes políticos e militares dos estados envolvidos nela. Como o objeto do trabalho é a análise da comissão

---

[18] http://www.prppg.ufpr.br/site/ppghis/linhas-de-pesquisas/

conjunta que guiava as relações entre Brasil e Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial no que diz respeito à Força Aérea Brasileira, o estudo do poder se faz essencial. Neste cenário da história do século XX o poder esteve muito presente: nas ações de líderes autoritários que levaram à Segunda Guerra Mundial; nas ações e ordens dos comandantes militares a seus subordinados, nas relações internacionais entre as alianças formadas para guerra, dentre outros. E todas essas decisões de grandes e menores líderes influenciaram e ainda influenciam de uma forma ou de outra toda a sociedade do século XX e o futuro dela.

Uma definição para “poder” ampla e geral denota a possibilidade de um grupo ou indivíduo possuir força e meios necessários para impor a outros grupos ou indivíduos seus interesses e com isso a capacidade de tentar moldar a realidade vivida de acordo com os seus objetivos. Pensando na Segunda Guerra Mundial como o pano de fundo contextual da pesquisa, observa-se diferentes potências mundiais que basearam sua forma de poder em diferentes aspectos, sejam eles militares, econômicos ou tecnológicos. Devido às posições de preponderância no cenário internacional do momento e o acúmulo de poder tentavam impor aos demais países a sua visão de mundo e a sua maneira de observá-lo, e a tentativa de dominá-lo e administrá-lo em razão de seus objetivos.

Neste sentido, a definição de potência faz-se necessária para o atual debate. No livro “O que é Poder” de Gerard Lebrun encontra-se uma definição apropriada. O livro foi escrito em 1981 e o autor pensa nos Estados Unidos e na União Soviética para chegar à definição de potência, porém, o conceito pode ser utilizado para o período anterior sem maiores prejuízos. Potência “significa toda oportunidade de impor a sua própria vontade, no interior de uma relação social, até mesmo contra resistências, pouco importando em que repouse tal oportunidade” (LEBRUN, 1981, p.4). Ao pensar esta definição ao momento da Segunda Guerra Mundial, observamos a intenção dos principais países em guerra tentarem impor a sua vontade sobre os demais.

A partir do momento em que a tentativa de uma potência de impor sua vontade aos demais países defendendo seu próprio interesse esbarra na resistência do outro ou se choca com um interesse oposto do outro e as vias políticas e diplomáticas não mais são satisfatórias para se alcançar tal objetivo, uma das saídas possíveis pode ser o conflito armado. Chega-se assim a outro conceito de necessária e importante definição que é a guerra. Do ponto de vista já abordado a

definição para este conceito mais clássica é dada pelo alemão Claus von Clausewitz (1780-1831) na obra “Da Guerra”, segundo o mesmo autor a guerra é uma continuação da política por outros meios.

Na apresentação do livro “Por que a guerra?” de 2018 organizado por Francisco Carlos Teixeira da Silva e Karl Schurter Souza Leão, escrita por eles mesmos, é feita uma análise da guerra e como a mesma era conceituada pelos principais teóricos de cada período desde a Antiguidade até os dias atuais, sempre mostrando uma oposição aos conceitos de guerra e paz. Porém o que importa especificamente para esta discussão é a abordagem feita pelos autores referente as guerras dos séculos XIX e XX, com ênfase nos conflitos mundiais. Clausewitz com grande sofisticação teórica resumiu os princípios centrais da guerra e a trouxe para o âmbito da discussão política, tendo repercussões e impactos no mundo acadêmico. A ideia clausewitziana foi aceita nos Estados Unidos e na Alemanha a nível acadêmico, porém rejeitada na Grã-Bretanha, no universo acadêmico britânico essa ideia “esbarrou em uma forte resistência antirrealística e antirracionalista da guerra, em que o conflito é visto não como a continuidade da política por outros meios, mas como a perda do controle da política” por seus gestores. Para o grande historiador militar britânico John Keegan a guerra será sempre uma questão moral. (SILVA; LEÃO, 2018, p. 12)

Ainda na apresentação do livro “Por que a Guerra?”, os autores mostram como as guerras no século XIX e primeira metade do XX se caracterizaram por serem guerras convencionais com objetivos bélicos, grande matança e capacidade industrial maciça, sendo classificadas como guerras industriais. Tal designação se encaixa ainda melhor com os dois conflitos mundiais, tendo o fator político ainda mais reforçado.

Pode-se perceber com clareza a característica de guerra industrial nos dois confrontos mundiais da primeira metade do século XX. Em relação à Primeira Guerra Mundial o livro “Primeira Guerra Mundial: o conflito que mudou o mundo (1914-1918) de João Fábio Bertonha, publicado em 2011 demonstra as nuances da guerra, desde suas origens até o desfecho, mostrando que apesar da forma fervorosa que a Alemanha lutou a guerra, não foi capaz de vencer a capacidade industrial e de mobilização maiores empregadas por seus adversários. O despejo de recursos pelos Estados Unidos na metade final da guerra desequilibrou a balança da batalha.

Tal situação também pode ser tranquilamente notada na Segunda Guerra Mundial, os dados apresentados por Paul Kennedy em sua obra “Ascensão e Queda das Grandes Potências”, publicada em 1989 demonstram que mesmo tendo um excelente desempenho militar a Alemanha foi derrotada na guerra pois não teve condições de acompanhar a superioridade industrial avassaladora dos Aliados.

Outro conceito importante a ser definido para execução da pesquisa é o de “poder aéreo”, visto que no momento da Segunda Guerra Mundial, o poder aéreo era uma arma nova que ainda se desenvolvia, porém, muito importante para a definição de algumas batalhas. O Ministério da Aeronáutica no Brasil foi criado no ano de 1941, em pleno decorrer da guerra, tendo o civil Salgado Filho como ministro e contendo 450 aviões de 35 modelos diferentes, unindo a aviação do Exército e a aviação da Marinha.

O livro “FAB Força Aérea Brasileira: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948” de Anderson Matos Teixeira, publicado em 2015 possui um amplo debate sobre o que é poder aéreo, trazendo discussões dos principais e primeiros teóricos em relação ao tema, todos do início do século XX. Tal debate conceitual mostra a importância crescente da aeronáutica no início do século XX e o emprego de suas ações em apoio às operações militares bem como a sua independência como força militar e não mais sua submissão ao Exército ou a Marinha e o seu possível ataque de alcance global. Porém, para os objetivos aqui propostos, o poder aéreo pode ser visto como um meio possível de se atingir um objetivo em território amigo ou inimigo através da interferência de suas aeronaves a ponto de destruir ou fazer desistir a resistência que impede de alcançar um objetivo proposto inicialmente. E para que tal objetivo possa ser alcançado, seu poder aéreo deve ser composto de uma força considerável bem organizada, com diferentes tipos de aeronaves e diferentes formas de ataque.

> O Poder Aéreo , na sua versão moderna Aeroespacial, deve ser entendido como os recursos, desde os meios civis como aeroportos e toda a infraestrutura de apoio (depósitos de combustível, hangares, acessos, radares de controle, apoio à navegação aérea, etc.), profissionais (pilotos, mecânicos, administradores, controladores, etc.) além das aeronaves (independentemente do porte, helicópteros, aviões de todo tipo, balões e foguetes) em apoio às operações de meios militares, explorando de maneira a maximizar os efeitos das ações e os benefícios do emprego de meios aéreos. (TEIXEIRA, 2015, p. 36-37)

Portanto, para o presente trabalho, esses são os referenciais teóricos e principais conceitos que nortearam a pesquisa.

3 FORMAÇÃO DE BASES AÉREAS E INSTALAÇÕES AERONÁUTICAS NO BRASIL

Enquanto a aliança do Brasil e dos Estado Unidos negociava e concordava no envio de duas unidades militares para lutarem na Itália durante a guerra, acordos estavam sendo realizados em relação às forças armadas brasileiras em âmbito geral, tanto civil quanto militar. No que compete ao Exército e a Marinha, algumas obras que trabalham o assunto foram apontadas no capítulo anterior.

O objetivo deste capítulo é demonstrar como se deu estas tratativas entre os dois países em relação à formação de bases aéreas e suas instalações no Brasil. E para a realização desta etapa do trabalho parte da documentação[19] que foi analisada são requerimentos cambiados entre Brasil e Estados Unidos a partir de agosto de 1943 e que se estende até meados de 1945.

Vale ressaltar que a disputa pelo espaço aéreo brasileiro e latino-americano, como foi comentado no primeiro capítulo deste texto, já havia começado desde a década anterior e tornou-se mais intenso ao final da década de 1930 e início da guerra tentando afastar a influência de companhias aéreas do Eixo de toda a região. (LUDER, 2021; QUINTANERO, 2007; FAY, 2003) Há um estudo histórico[20] realizado pela Força Aérea dos Estados Unidos para a aquisição de bases aéreas em toda a América Latina datado de 1939 a 1943. O estudo de 413 páginas detalha a situação interna de vários países latino-americanos (Panamá, Equador, Peru, Costa Rica, Nicarágua, Cuba, Guiana Francesa, Brasil, México, Bolívia, Colômbia, República Dominicana, Guatemala, Venezuela, Paraguai e ilhas do Caribe) e a melhor forma de conseguir espaços para a implantação de novas bases aéreas. Sendo assim, percebe-se que o interesse pelo território brasileiro por parte dos norte-americanos para a construção de bases aéreas fazia parte de um projeto maior voltado para todo o continente americano.

---

[19] Trata-se de 60 páginas de documentação sobre o assunto principal da instalação de aeródromos no Brasil pelo acordo entre Estados Unidos e Brasil, contemplados entre agosto de 1943 e setembro de 1945.

[20] Gentilmente cedido pelo professor Francisco César Ferraz.

3.1 O TRATADO ADP E A INFLUÊNCIA DOS ESTADOS UNIDOS NO SETOR AÉREO LATINO-AMERICANO

Esta primeira parte da documentação[21] contendo 5 páginas e datada de 13 de agosto de 1943 trata principalmente dos acordos dos Estados Unidos e países da América Latina e América do Sul sobre a melhoria ou construção de aeroportos por todo o continente dentro dos contratos do ADP (Programa de Desenvolvimentos de Aeroportos). Inicia-se com uma resposta escrita por Julius H. Amberg, Assistente Oficial do Secretário da Guerra para Hugh Fulton, Conselheiro Chefe do Comitê Truman atendendo a um pedido de informações sobre os contratos entre o Departamento de Guerra e a Corporação Pan Americana de Aeroportos relativos à melhoria e construção de aeródromos por todo o continente americano. As informações contidas nesta resposta mostram que o contrato era datado de 2 de novembro de 1940 e que ocorreram mais seis acordos complementares ao contrato original. Primeiro na data de 3 de julho de 1941; segundo em 6 de abril de 1942; terceiro em 29 de abril de 1942; o quarto assinado em 2 de dezembro de 1942; o quinto em 1 de abril de 1943 e o sexto e último em 15 de junho de 1943. Apesar da documentação[22] citar os acordos complementares ao contrato original do ADP e citar de maneira superficial as mudanças trazidas por eles, ela não demonstra o seu conteúdo, não sendo possível, portanto, analisar especificamente quais foram as mudanças trazidas por cada um deles.

É perceptível que desde a assinatura inicial do contrato em novembro de 1940 até julho de 1943 o cenário da guerra havia mudado consideravelmente, o que explica todos os seis acordos suplementares em relação ao contrato original. Em novembro de 1940 o avanço do Eixo sobre território inimigo era vitorioso. Há pouco haviam tomado o norte da África e a possibilidade de avanço em direção à América era uma possibilidade. Estados Unidos entram oficialmente na guerra em 1941 e o Brasil em 1942, e já em meados de 15 de julho de 1943, quando do último acordo sobre o contrato original o avanço nazista já havia sido barrado, bem como várias posições avançadas haviam sido recuperadas. A mudança do cenário mundial

---

[21] Escrito por Julius H. Amberg, Assistente Especial do Secretário da Guerra, para Hugh Fulton, Conselheiro Chefe, Comitê do Truman 449 Edifício do Senado Washington. D.C.; contém 5 páginas, datado de agosto de 1943 e está inserida dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[22] Ibidem.

dentro destes três anos ocorreu de forma rápida e intensa, o que, logicamente, afetavam as assinaturas de quaisquer tipos de contratos relacionados à guerra.

Julius Amberg cita ainda a existência de outros dois contratos[23] entre o Departamento de Guerra e a Pan American, além do ADP. Um deles é datado de 16 de abril de 1942 e cobre a construção de quartéis e outras instalações de vários locais, mas não é citado na documentação quais locais são esses. E o segundo contrato era relacionado ao melhoramento de um campo de aviação em Tehuantepec e em construção em alguns outros campos de aviação no México.

A sequência da documentação descreve a situação vivida durante o segundo semestre de 1940:

> A história do contrato original da ADP remonta à primavera ou verão de 1940, quando ficou evidente que era essencial, no interesse da defesa do Hemisfério Ocidental, desenvolver um sistema de sustentação de aeródromos que pudesse receber aviões militares de longo e curto alcance até Porto Rico e a parte nordeste do Brasil. Vários métodos possíveis de construir as instalações necessárias foram considerados por representantes dos Departamentos de Estado, Guerra, Marinha e Correios e da Autoridade da Aeronáutica Civil. A conclusão a que se chegou, aprovada por autoridade superior, foi a de que a Pan American fizesse o trabalho de acordo com a orientação do Exército e da Marinha. Na maioria das localidades, a Pan American já estava operando e tinha o direito de prosseguir com as obras sem obter as aprovações necessárias de governos estrangeiros. Em áreas onde a Pan American ainda não tinha o direito de construir instalações, a empresa deveria tomar medidas para obter os consentimentos necessários. O Departamento de Estado informou que era impraticável para os Estados Unidos por tratado ou de outra forma obter as facilidades desejadas diretamente dos países latino-americanos interessados.[24]

Neste momento, percebia-se no Departamento de Estado dos Estados Unidos que não haveria possibilidade de se obter as facilidades nestes países latino-americanos através de tratados. Seria necessário reuniões e aproximações com estes governos. Naquele momento os outros países da América Latina ainda conseguiriam manter posições mais firmes diante dos Estados Unidos em relação ao seu território, haja vista que neste momento havia um grande esforço cultural por parte dos Estados Unidos para conquistar o apoio dos países latino americanos em nome de uma defesa de todo o Hemisfério Ocidental.[25]

---

[23] Ibidem.
[24] Ibidem.
[25] Ver LOCASTRE, Aline. Seduções impressas: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Editora CRV, 2017; TOTA, Antônio Pedro. O

Em relação ao acordo original do ADP é possível perceber que os Estados Unidos, mesmo com vários pontos que lhe davam certas vantagens, como uma concordata que lhe permitia o direito de utilização das instalações durante um período de 99 anos por suas Forças Armadas, não possuíam o controle total dentro das negociações e ainda possuíam alguns impedimentos em relação ao uso de certos locais em outros países. Vale destacar também que apesar da Pan American ter certos direitos de trânsito nestas bases, não cabia a ela repassa-los a terceiros, como mostram os dois excertos da documentação a seguir:

> Em muitos dos locais propostos, os campos existentes pertenciam aos governos estrangeiros envolvidos. Em alguns locais, os sítios eram propriedade da Pan American ou de suas subsidiárias. De acordo com o contrato original, a Pan American concordou que, por um período de 99 anos, aeronaves do Exército, Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda Costeira dos Estados Unidos devem ter o direito de utilização "na medida em que a Pan American ou suas subsidiárias estão em posição de conferir tal direito "das instalações que estão sendo construídas ou melhoradas, e quaisquer outras instalações utilizadas pela Pan American na área do Caribe, México, América Central e América do Sul. Não houve previsão de utilização das instalações por aeronaves operadas por linhas comerciais.
> Deve-se ter em mente que os direitos que a Pan American estava em posição de conceder nesses países estrangeiros a aeronaves militares ou civis eram necessariamente de caráter limitado. Onde os campos eram de propriedade desses governos, o direito de usuário só poderia ser concedido por eles. Quando os campos fossem de propriedade da Pan American ou de suas subsidiárias, a Pan American pode conceder direitos de usuário, mas em qualquer caso, tais direitos de usuário teria de ser complementado por direitos de trânsito, isto é, o direito de voar para dentro e sobre o país, de pousar e decolar, e de descarregar e transportar passageiros e carga. Em todos os casos, esses direitos de trânsito só podem ser concedidos pelo governo soberano diretamente envolvido. O fato de que a Pan American tinha certos direitos de trânsito em si não dava a ela o poder de conferi-los a terceiros.[26]

A grande mudança na forma de como os Estados Unidos tinham seus direitos e aprovações necessários de governos estrangeiros dentro dessas bases aéreas construídas por toda a América Latina ocorreu após a sua entrada oficial dos na guerra. Este fato foi o divisor de águas para que os Estados Unidos começassem a agir de forma mais enérgica dentro destas bases, melhorando ou construindo importantes campos que suportassem um tráfego militar muito mais intenso que

---

imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Cia. das Letras, 2000; VALIM, Alexandre. O triunfo da persuasão: Brasil, Estados Unidos e o cinema da Política da Boa Vizinhança durante a II Guerra Mundial. São Paulo: Alameda, 2017.

[26] Escrito por Julius H. Amberg, Assistente Especial do Secretário da Guerra, para Hugh Fulton, Conselheiro Chefe, Comitê do Truman 449 Edifício do Senado Washington. D.C.; contém 5 páginas, datado de agosto de 1943 e está inserida dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

antes, para atingir o objetivo de direcionar suas tropas até o Norte da África e Oriente Médio.

> Os direitos de trânsito para aeronaves militares nos países envolvidos têm sido, de tempos em tempos, garantidos pelos respectivos governos estrangeiros pelo Departamento de Estado, em alguns casos com a participação de representantes do Exército e da Marinha. Eles funcionam geralmente durante a guerra. Os direitos dos companheiros, como os de construir quartéis, tropas de estação, etc., foram assegurados da mesma forma em certos locais importantes. Na maioria dos casos, os direitos totais de trânsito para nossas aeronaves militares em toda a América Central e do Sul e no Caribe não foram obtidos antes de Pearl Harbour, e teria sido difícil, senão impossível, garanti-los em qualquer data anterior. Na verdade, não foi possível obter muitos privilégios importantes de natureza militar até meados do ano de 1942. No entanto, quando surgiu a necessidade de emergência em 1942, os principais campos importantes previstos no contrato ADP foram melhorados ou construídos para que eles foram capazes de lidar com o tráfego militar e, assim que as aprovações necessárias do governo estrangeiro foram obtidas, foi possível colocar em operação a rota vital de Miami ao Norte da África e Oriente Médio. Se isso não tivesse sido possível devido ao planejamento previdente que precedeu o contrato de 1940 com a Pan American, todo o curso da guerra poderia ter mudado.[27]

É de grande importância lembrar a necessidade de se usar toda essa cadeia de aeródromos que foram construídos em todo o decorrer da América Latina. A autonomia de uma aeronave naquele período discutido não era suficiente para fazer a longa travessia do Oceano Atlântico no Hemisfério Norte. Era necessário paradas estratégicas para reabastecimento e possíveis manutenções, explica-se assim a necessidade dessas aeronaves passarem pelo Nordeste brasileiro, que era a região mais oriental da América. E nos primeiros anos da guerra via-se também uma necessidade de proteção em relação, principalmente ao Nordeste brasileiro, que era visto como possível local de desembarque de tropas do Eixo numa possível invasão ao continente americano.

Avaliava-se na opinião do Departamento de Estado e de outros representantes governamentais até o momento anterior à entrada oficial dos Estados Unidos na guerra, que não era possível conseguir junto aos governos da América Latina uma posição com direitos gerais de trânsito comercial para as suas companhias aéreas. Possíveis tentativas de forçar essa cessão de direitos aos Estados Unidos poderia prejudicar o programa e todo um esforço de aliança já

---

95 Ibidem.

construído com os países latino-americanos através das mais diferentes instâncias (militar, econômica ou cultural).

A mudança nas relações dos Estados Unidos com os países latino-americanos só ocorreu mesmo após a sua entrada definitiva na guerra no fim de 1941. Uma mudança de postura se mostrou necessária e urgente. Muitas das mudanças em relação ao contrato original ocorrem antes mesmo das datas estabelecidas nos acordos adicionais. Após este fato (entrada na guerra)

> tornou-se evidente que o trabalho de desenvolvimento do campo de aviação originalmente planejado teria que ser expandido substancialmente a fim de cuidar da situação que se desenvolveu rapidamente. A primeira obra adicional foi coberta pelo Segundo Suplemento do contrato original, datado de 6 de abril de 1942. Outras revisões e expansões foram necessárias durante os 12 meses seguintes e foram incluídas no Quarto Suplemento de 2 de dezembro de 1942 e no Sexto Suplemento, de 15 de junho de 1943. Muito do novo trabalho coberto por esses suplementos foi realmente iniciado antes de suas respectivas datas.[28]

A segunda e terceira alterações do contrato original, datadas respectivamente de 6 de abril de 1942 e 29 de abril de 1942, já demonstram esta mudança de postura por parte dos Estados Unidos em relação ao Pan American e aos governos dos países latino-americanos. Percebe-se aqui uma postura mais agressiva do governo norte-americano em busca da disposição de uso das bases aéreas por companhias aéreas comerciais.

> No momento da preparação do segundo Suplemento, foi levantado o ponto de que o contrato original não continha disposições para o usuário das instalações melhoradas e novas (na medida em que a Pan American pudesse conceder tal direito) por outras companhias aéreas comerciais e que havia nenhuma disposição para forçar a Pan American a pagar por quaisquer benefícios que ela pudesse receber indiretamente porque certos campos de sua propriedade ou operados por ela estavam sendo melhorados. Os representantes da Pan American argumentaram vigorosamente que era uma condição clara de seu compromisso original que não houvesse tais disposições. Eles argumentaram que as rotas em questão haviam sido adquiridas e desenvolvidas por eles, que as instalações existentes eram bastante adequadas para seus próprios fins comerciais e que não precisavam de quaisquer melhorias, e que o fato de o Governo dos Estados Unidos desejar fazer tais melhorias por motivos militares, não deve prejudicar a empresa, fazendo-a perder quaisquer direitos exclusivos que tinha, ou de qualquer outra forma. Eles ainda apontaram que não estavam em posição de conceder direitos de usuário nos campos que pertenciam a governos estrangeiros. Seguiu-se uma discussão de várias semanas de duração. Um acordo de compromisso foi alcançado e é estabelecido no Segundo e Terceiro Suplementos pelo

---

96 Ibidem.

> Governo ao mesmo tempo. As disposições alteradas foram retroativas de forma a serem aplicadas tanto aos trabalhos realizados no âmbito do contrato original como aos abrangidos pelo suplemento.[29]

Desde o início o projeto ADP foi tratado como um projeto secreto e a administração de seu contrato, bem como seus suplementos, esteve a cargo do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos. A preocupação em manter o projeto de desenvolvimento de uma cadeia de bases aéreas militares e navais em toda a América Central e do Sul e na área do Caribe com chancela de secreto provinha de a propaganda do Eixo representar uma possível ameaça, já que haviam países desta região que nutriam simpatias com países do Eixo, o que poderia inviabilizar ou dificultar em demasia o projeto.

> Havia um grande risco em divulgar geral e oficialmente que os empreendimentos estavam sendo financiados e dirigidos pelos Estados Unidos. Deve-se lembrar que em toda a América Central e do Sul houve, e ainda há, forte oposição popular ao estabelecimento de qualquer coisa que possa ser considerada uma base aérea americana. A eventual cooperação e aquiescência de certos altos funcionários latino-americanos, que sinceramente reconheceram a grande importância dos projetos no esforço geral de guerra, podem muito bem ter sido capitalizados por oponentes políticos, prejudicando todo o empreendimento. A necessidade de conclusão rápida das bases era grande demais para justificar a tomada de quaisquer chances possíveis.[30]

Esta primeira parte da documentação[31] se encerra com a conclusão de Julius Amberg percebendo uma mudança geral em relação ao contrato do ADP, vendo uma posição mais pujante por parte dos Estados Unidos com maior aceitação da Pan American e dos governos dos países latino-americanos. Porém, mesmo com as mudanças, insiste em alertar o governo dos Estados Unidos para que o caráter secreto dos contratos seja preservado e que as discussões sobre este assunto fiquem em sessões exclusivas. O caráter secreto deveria ser mantido até que o Departamento de Estado pudesse informar que os interesses militares do governo dos Estados Unidos não estariam sujeitos a receberem críticas negativas, em quaisquer circunstâncias, como resultado da divulgação pública desses acordos nos países latino-americanos. Amberg termina enfatizando que o Departamento de

---

[29] Ibidem.
[30] Ibidem.
[31] Ibidem.

Guerra estaria disposto a fornecer qualquer tipo de dado adicional que o governo pudesse necessitar em relação ao acordo e seus adendos.

3.2 NEGOCIAÇÕES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE UM ACORDO DE BASES AÉREAS ENTRE BRASIL E ESTADOS UNIDOS

As negociações entre os Estados Unidos e o Brasil em relação a instalação de bases aéreas por todo o território brasileiro e o que delas seriam feitos no momento pós-guerra foram longas e dificultosas com várias oposições surgidas entre autoridades militares de ambos os lados. O rumo das negociações mudou várias vezes, sempre acompanhando as mudanças que o contexto internacional de guerra trazia.

Foram longas negociações pelo fato de muitos órgãos da administração de ambos os países, bem como várias autoridades terem participado de forma direta e decisiva das negociações e nem sempre as mesmas ocorrendo sem diferenças entre seus integrantes. São personagens estadunidenses presentes nas negociações a USAFSA (United States Army in the South Atlantic), o ATC (Air Transport Command), os Chefes de Estado Maior do Exército dos Estados Unidos (Chieff of Staff – CS, do United States Army do Departamento de Guerra estadunidense (War Department, a Divisão Internacional (International Division ou ID do General Staff Corps (GSC), Divisão de Operações (Operation Division, OP), o Diretor de Material (Director of Material, DM) do Army Service Forces (ASF) que incluía o Corpo de Engenheiros, Corpo de Sinais, Departamento de Armas, Corpo de Intendência, Corpo Químico e Corpo Médico. Autoridades diplomáticas também estavam envolvidas, como o Departamento de Estado (State Department, SD) e seus subordinados reunidos no Foreign Service United States of America (FSUSA). Dos personagens brasileiros destacados nesta negociação temos a Comissão Conjunta de Defesa Brasil-EUA (JBUSDC) liderada pelo General Estevão Leitão de Carvalho, bem como o Ministro das Relações Exteriores Oswaldo Aranha. (OLIVEIRA, 2019, p.58)

A presença de militares no Brasil se intensificou a partir de 1941 quando os Estados Unidos entraram oficialmente na guerra, o que mudaria o foco das atitudes nas ações tomadas nas bases aéreas do Brasil. A partir de 1944, data de produção

dos documentos analisados[32] a seguir já haviam no Brasil milhares de militares. (OLIVEIRA, 2019, p. 60 -61)

Das primeiras cartas da documentação analisadas vemos que o Secretário da Guerra dos Estados Unidos Stimson escreveu[33] em 14 de janeiro de 1944 ao Secretário de Estado Cordell Hull relatando as principais considerações sobre a importância de aeroportos e suas instalações em áreas estratégicas do litoral brasileiro no esforço de guerra e no pós-guerra.

Já no início ele relata ter recebido uma cópia da carta endereçada ao Secretário de Estado Cordell Hull pelo próprio presidente Franklin D. Roosevelt na data de uma semana antes, em 7 de janeiro. Na carta o presidente dos Estados Unidos atentava para a importância de estabelecer bases aéreas e todas suas instalações adjacentes necessárias que seriam essenciais para os interesses militares estadunidenses no futuro, solicitando ao Departamento de Estado prioridade no assunto e o início de negociações com governos interessados. Para esta tarefa Roosevelt indicou que gostaria que houvesse a colaboração entre o Departamento de Estado e o Departamento da Marinha, sempre avisando-o e aconselhando-o sobre a importância destas bases aéreas e suas instalações.[34]

O Departamento de Guerra considerava naquele momento certas bases aéreas e instalações aeronáuticas no Brasil como prioritárias no programa. A opinião dos oficiais do Exército dos Estados Unidos considerava aquele o momento oportuno para o início da negociação e o estabelecimento de um acordo militar com o Brasil. Tal visão era compartilhada por outros membros do Departamento de Estado e com o embaixador Jefferson Caffery no Brasil.

Os locais de principal importância para se estabelecer estas bases aéreas e suas instalações estariam localizados em Belém no estado do Pará, São Luiz no Maranhão, Fortaleza no Ceará, Natal no rio Grande do Norte, Recife no Pernambuco e no Amapá. O litoral do Norte e Nordeste brasileiros era de suma importância para o programa para facilitar o contato aéreo com os Aliados na Europa, por ser a localidade mais oriental do continente americano. Stimson também mantinha contato com o Secretário da Marinha dos Estados Unidos com o intuito de saber quais bases

---

[32] Trata-se de um documento de 4 páginas. Despacho número B14917 a B14920 de 14 de janeiro de 1944, R.G.: 218. Appendix A, e está inserida dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[33] Ibidem.
[34] Ibidem.

para hidroaviões também seriam colocadas nesta mesma categoria de importância.[35]

Em todos os pontos apurados, campos e instalações foram construídos ou melhorados para fins bélicos sob a direção do Departamento de Guerra e com fins dos Estados Unidos, o governo brasileiro não possuía as condições financeiras para arcarem com esta tarefa. Nesta aliança o Brasil forneceu os locais para a instalação de bases aéreas e material humano que aprendia e se atualizava em conhecimentos de guerra aérea com instrutores estadunidenses dando corpo a uma aliança entre os dois países e uma "americanização" da recém criada Força Aérea Brasileira.[36]

O desejo do presidente Roosevelt em relação às bases aéreas no Brasil era ter a sua posse ou ser arrendatário por tempo determinado e manter um diálogo com o governo brasileiro em relação a esta pretensão. Como demonstra o trecho do documento a seguir, a postura do governo norte-americano denota certo sentimento de superioridade em relação ao Brasil diante das possíveis negociações de acordo, dando a entender que independentemente do resultado seriam conseguidos termos que lhes conferissem vantagens e privilégios em território estrangeiro. Permaneceria ainda outra questão ao final do trecho citado: contra qual possível inimigo as defesas estariam sendo favorecidas no pós-guerra?

> na carta do presidente, ele afirma que os ótimos arranjos desejados no caso de certos aeródromos estrangeiros seriam que os Estados Unidos possuíssem ou se tornassem arrendatários por longo prazo da base e das instalações, com certos direitos adjacentes. Se isso pudesse ser arranjado em quaisquer termos razoáveis no caso de qualquer uma das instalações que mencionei, seria obviamente muito desejável. Se isso não for possível, disseram-me que não é improvável que o Brasil esteja disposto a concordar em conceder aos nossos aviões militares plenos direitos de usuário desses campos, e também a um acordo pelo qual os próprios campos estariam sujeitos, por um prazo, para controle, operação e manutenção conjunta das Forças Aéreas Brasileiras e Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos. Tal acordo seria de grande valor para nossas defesas do pós-guerra.[37]

Além do objetivo audacioso já citado a cima, os esforços deveriam ser focados a garantir outros direitos:

> A) Operar aeronaves militares dentro e fora do território brasileiro e aterrissar em situações de emergência ou para fins técnicos em todos os aeroportos brasileiros abertos ao tráfego militar. Caberá ao Departamento

---

[35] Ibidem.
[36] Ibidem.
[37] Ibidem.

> de Guerra conceder direitos recíprocos ao Brasil. B) Nos aeroportos aos quais me referi acima (que podem ser denominados "aeroportos estratégicos"), gozar, além dos direitos referidos no parágrafo A, plenos direitos de usuário de nossas aeronaves militares em conjunto com aeronaves militares do Brasil. C) Instalar, manter e operar nos aeroportos estratégicos, tais como rádio, meteorologia, comunicação e outras instalações necessárias para o uso dos campos por nossas aeronaves militares. D) Manter nos aeroportos estratégicos o pessoal necessário para a participação deste país na operação e manutenção dos campos, e de suas instalações, e para a operação e manutenção de nossas aeronaves, conforme a temporalidade ali localizada. E) Importar, com isenção de impostos, materiais, equipamentos e suprimentos necessários ao melhoramento, manutenção, operação e defesa dos campos.[38]

Nos objetivos citados no trecho anterior do documento listados de A a E confirma-se o sentimento de superioridade partilhado pelas autoridades norte-americanas em relação aos brasileiros, sendo um reflexo de uma relação assimétrica entre um país mais rico e poderoso e com maiores condições de ditar suas próprias regras em busca de seus objetivos e interesses no cenário das relações internacionais. Poder esse que estava potencializado pelo contexto internacional de guerra contra os países do Eixo. Os objetivos listados acima demonstram mais direitos aos funcionários dos Estados Unidos dentro dos aeroportos e suas instalações em terras brasileiras do que aos próprios brasileiros. Para que brasileiros tivessem o mesmo direito que os norte-americanos em terras brasileiras seria necessário a permissão e concessão do Departamento de Guerra dos Estados Unidos como mostra o descrito no item A. Do quesito C ao E percebe-se o sentimento de posse dos norte-americanos em relação a toda a tecnologia a ser instalada ali.

A sequência do documento[39] demonstra que as despesas de manutenção e operação deveriam ser rateadas entre o governo dos Estados Unidos e do Brasil de acordo com alguma base já determinada de respectiva responsabilidade, ocupação e uso. E novo acordo poderia ser rascunhado propondo e incorporando pontos adicionais, depois de conversa com a Marinha para averiguar os seus requisitos e solicitações, aos já estabelecidos no precedente e depois seria enviado ao Departamento de Estado.

O Secretário da Guerra Stimsom sugere que o Major General Robert L Walsh que estava em Washington junto com o Embaixador Caffery fosse

---

[38] Ibidem.
[39] Ibidem.

imediatamente ao Brasil, e levasse consigo o pessoal que julgasse necessário para dar sequência a esta tentativa de acordo anteriormente citada, já que o considerava bem qualificado para tomar parte na iniciativa das negociações, conhecendo e tendo contato direto com o problema. Robert L Walsh era Comandante Geral da Força do Exército dos Estados Unidos do Atlântico Sul, e General Comandante da Divisão do Atlântico Sul do Comando de Transporte Aéreo e trataria formalmente com o governo brasileiro e as autoridades militares brasileiras a questão da negociação de um acordo.[40]

O objetivo era que as negociações de tal acordo fossem realizadas de maneira rápida. Stimsom acreditava que discussões relacionadas a direitos aéreos com os brasileiros para o pós-guerra poderiam atrasar a concretização de tal acordo e que estas discussões comerciais poderiam ser facilitadas posteriormente para o Brasil se o acordo militar em relação às bases aéreas e suas instalações fossem firmadas nos termos redigidos primeiramente por ele. Nota-se aqui a urgência em conseguir por parte dos Estados Unidos o uso e controle das bases aéreas no Norte e Nordeste brasileiro, e que se tal tarefa fosse conseguida junto aos negociadores brasileiros, os mesmos poderiam ter vantagens comerciais em acordos aéreos para o pós-guerra nestas mesmas bases.[41]

Stimsom encerra a carta[42] direcionada a Cordell Hull dizendo que se comunicaria novamente com ele após ouvir o Secretário da Marinha. A intenção era ouvir diretamente da Marinha se a mesma desejava acrescentar pontos requisitos às solicitações aos primeiros termos redigidos por ele.

Doze dias após Stimsom ter enviado a carta a Cordell Hull foi reportado no relatório de pesquisa de campo de aviação do sul do Brasil em 26 de janeiro de 1944[43] com duas páginas e seis pontos principais a intenção de desenvolvimento de aeródromos na região Sul do Brasil. O primeiro ponto traz a informação que de acordo com instruções passadas por rádio diretamente do Departamento da Guerra em Washington os Coronéis Haner e MacSpadden do Corpo de Engenheiros, Coronéis Black e Tibbetts do Quartel General da USAFSA e o Coronel Selser, Diplomata Militar do Ar estariam responsáveis por uma inspeção de locais de

---

[40] Ibidem.
[41] Ibidem.
[42] Ibidem.
[43] Report of airfield site survey in south Brazil de 26 de janeiro de 1944. Conteúdo de duas páginas inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

aeródromos no Sul do Brasil com o objetivo de determinar dois locais em que os Estados Unidos participariam de seu desenvolvimento, por meio de equipamentos de implantação, assistência técnica e supervisão.

No segundo ponto deste relatório[44] é tratada uma primeira e geral tabulação de uma inspeção superficial revisada e concordada pelo diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica Dr. Flores que acreditava conter informações suficientes e confiáveis do ponto de vista da engenharia e construção para facilitar a seleção dos dois campos nos quais era mais desejável participar.

O terceiro ponto[45] traz como principal preocupação o tempo a ser gasto com a mobilização para se alcançar o objetivo de se desenvolver os dois aeródromos no Sul do Brasil. A ideia seria montar os equipamentos necessários para tal obra no Norte do Brasil e despachá-los para o Sul com transporte disponível. Desconsiderando possíveis atrasos mais sérios, o objetivo era realizar tal operação em um intervalo entre dois meses e dois meses e meio, já estando disponível um navio em Recife com destino ao Rio de Janeiro para embarcar os equipamentos para o primeiro dia de fevereiro, apenas cinco dias depois da escrita deste relatório. Este planejamento de realização em um pequeno período do tempo demonstra a grandiosa capacidade industrial militar dos Estados Unidos e sua velocidade de mobilização que foi extremamente importante em tempo de guerra.

A motivação para o tópico anterior veio de fora do território nacional e também não pertencia a aliança Brasil - Estados Unidos. Ao final do ano de 1943 ocorreu um Golpe de Estado na Bolívia derrubando o governo que havia declarado guerra ao Eixo, com ajuda de conspiradores do governo alemão que também mantinham contatos com o neutro governo argentino. Isso causou uma rápida reação estadunidense no não-reconhecimento do novo governo boliviano e a tomada de providências para o fortalecimento da posição estratégica no sul do Brasil com o objetivo de intimidar o governo militar argentino também não reconhecido pelos Estados Unidos. Havia o real temor de que tal neutralidade pudesse ser estendida a demais países sul-americanos como Paraguai e Uruguai, havendo mais golpes de estado em pior situação montando um cenário que pudesse ser avesso ao esforço de guerra dos Estados Unidos contra o EIXO. (OLIVEIRA, 2019, p. 74-75)

---

[44] Ibidem.

[103] Ibidem.

Durante esta tratativa a atuação de Leitão de carvalho foi muito importante

> não se tratava de atirar o Brasil contra nações irmãs, mas sim de fazer uma demonstração de força que detivesse os inimigos de seguir com sua política e passassem a atuar em prol da manutenção da paz continental. Apelando à imaginação de Ord, Leitão de Carvalho predizia o efeito que teria a divulgação pública do início dos trabalhos de construção de bases aéreas em Santa Maria (RS), Canoas (RS) e Florianópolis (SC) com abundante e moderno material de construção, todas previstas na recomendação número 15 daquela mesma comissão de 12/04/1943 dedicada às providências para defesa do litoral sul e sudeste do Brasil, simultaneamente ao descarregamento de material bélico na região. Para ele, com tais demonstrações de força, os conspiradores seriam desencorajados através do medo, salvando a política americana na guerra e poupando o sacrifício de um futuro conflito armado no continente. (OLIVEIRA, 2019, p. 75)

A partir de então o esforço dos dois países para fortalecer a fronteira sul do Brasil foi implementado e organizado durante os dois anos seguintes. Segundo (OLIVEIRA, 2019) a construção destes dois aeroportos (incompletos) foi uma das poucas vantagens que o Brasil conseguiu no curso das negociações travadas com os Estados Unidos durante o período de fins da Segunda Guerra Mundial.

Retornando aos pontos da documentação[46] em vias de discussão, o ponto quatro observa a necessidade de se adicionar entre 20 ou 30 funcionários dos Estados Unidos para coordenar os trabalhos envolvidos no projeto. O tempo dado para se selecionar estas pessoas é considerável e a autorização para isso é antecipada, já com o intuito de se evitar atrasos adicionais. Nota-se aqui a continuação da preocupação demonstrada no ponto anterior em relação ao tempo a ser gasto para mobilização de pessoas e material e realização do projeto e acrescenta-se a preocupação de selecionar pessoal dos Estados Unidos para tal tarefa, não havendo a confiança necessária para se atribuir tal responsabilidade a possíveis funcionários brasileiros.

No quinto ponto é abordada a questão do fornecimento de materiais para a realização de tal objetivo já proposto. De acordo com as instruções, após a escolha dos locais a serem instalados os aeródromos, o governo brasileiro iria ceder os materiais necessários para a construção, porém o relatório já continha a informação de que certos materiais poderiam não ser fornecidos pelo Brasil e neste caso seriam listados, solicitados e fornecidos para o projeto com o entendimento de que os Estados Unidos seriam ressarcidos pelo governo brasileiro por tal gasto.

---

104 Ibidem.

Preocupação com possíveis atrasos na listagem e entrega dos materiais faltantes no Brasil reforçava a atenção dada pelos norte-americanos em relação ao tempo de realização da tarefa.[47]

O sexto ponto é o mais extenso e denso em informações sobre o projeto e está dividido em quatro tópicos menores nominados de A a E com recomendações de acordo com a avaliação da engenharia sobre suas as considerações e condições de construção. No tópico A as informações relatam que na seleção de locais possíveis para a instalação de aeródromos no interior do estado do Rio Grande dois locais foram considerados: Santa Maria e Alegrete, sendo a preferência por Alegrete por ser considerado mais barato o seu desenvolvimento de acordo com a engenharia. O tópico B cita que se caso a localidade de Alegrete não fosse considerada viável do ponto de vista estratégico para a instalação, um campo a leste da cidade de Santa Maria era considerado o mais desejável na área.[48]

O tópico C do sexto ponto trata do aeródromo de Porto Alegre, que já estava em construção pelo Departamento de Obras do Ministério da Aeronáutica e a sua primeira pista já estava sendo inteiramente substituída no momento da escrita deste relatório. Tal obra aconteceria antes que o Departamento de Engenharia dos Estados Unidos pudesse ser mobilizado para oferecer qualquer tipo de assistência, diante disso foi considerado aconselhável que o governo dos Estados Unidos não interferisse ou assumisse qualquer responsabilidade na construção deste aeródromo e tal postura também era o desejo do Dr. Flores encarregado de tal tarefa. Tantos as autoridades dos Estados Unidos quanto as autoridades do Brasil chegaram a conclusão que a entrada dos primeiros na construção do aeródromo que já estava em fase adiantada não traria benefícios e poderia causar certos conflitos, gerando prejuízos e atrasos na tarefa, um empecilho que a todo tempo era objeto de preocupação dos norte-americanos e que deveria ser evitado a todo custo.

O último tópico deste item tratava do segundo aeródromo a ser instalado no sul do país, e os locais considerados para a ação foram Curitiba e Florianópolis. Do ponto de vista da Engenharia Florianópolis seria o local desejado, mas pelo mesmo motivo que não houve intromissão em Porto Alegre também seria viável não ocorrer aí. Também de acordo com o desejo do Dr. Flores não houve intervenções em

---

[47] Ibidem.
[48] Ibidem.

Florianópolis porque no local já havia uma empreiteira em trabalho construindo uma primeira pista de pouso e a segunda já estava em projeto. Por este motivo, o segundo local escolhido para a construção de um aeródromo no sul do país foi em Curitiba. Continuava a preocupação já demonstrada anteriormente de não se misturar equipes de países diferentes na construção de um mesmo aeródromo.

O Coronel Black recebeu resposta[49] praticamente imediata da engenharia em relação ao assunto dos aeroportos no sul do Brasil. Dizia o relatório que a partir do momento em que os locais no sul do Brasil tivessem sido escolhidos e autorizados pela USAFSA, imediatamente seria iniciada uma investigação mais detalhada dos lugares selecionados e uma preparação de layouts para a sua aprovação.

Ocorreu uma viagem ao sul do Brasil para averiguar os locais discutidos nas tratativas anteriores. A viagem de pesquisa ocorreu entre 21 e 25 de janeiro de 1944 e contou com a presença das principais autoridades de ambos os países que estavam presentes na comissão conjunta, gerando relatório documental no dia 28 deste mesmo mês. Esta parte da documentação[50] foi escrita por James Selser, Adido da Força Aérea Brasileira e contém nove tópicos discutidos apresentados em três páginas. Os assuntos discutidos nesta parte da documentação remontam ao já mencionado anteriormente e adicionam detalhes e novas informações conferidas após as visitas resultantes da viagem. O primeiro tópico descreve as principais autoridades presentes na viagem e o segundo demonstra o objetivo da viagem que era investigar

> as várias instalações e locais onde os aeródromos podem ser desejáveis do ponto de vista de auxiliar a FAB a cumprir quaisquer missões táticas ou estratégicas que possam ser chamadas a realizar. A sede da USAFSA havia recebido instruções de Washington de que, trabalhando em estreita colaboração com o Adido Aéreo Militar e a Embaixada Americana, estavam autorizados a fornecer ao governo brasileiro supervisão, equipamentos e assessoria tática para a construção de dois aeroportos no Sul do Brasil. O Governo Brasileiro deve fornecer material, mão de obra e terras necessárias para esses projetos.[51]

---

[49] Relatório preliminar enviado pela Engenharia ao Coronel Black em 26 de janeiro de 1944, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[50] Relatório número 6588, I. G. 9185 – Joint Brazil United States Defense Commission – Washington, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[51] Ibidem.

O segundo ponto ressalta mais uma vez uma relação assimétrica entre o Brasil e os Estados Unidos em relação à construção desses dois aeroportos. Seria de responsabilidade do governo brasileiro fornecer a parte simples e menos tecnológica do trabalho como material humano e os locais necessários ao bom andamento dos projetos, enquanto a parte tecnológica e sensível, como equipamentos de ponta para a construção/instalação, a supervisão e assessoria tática seria de responsabilidade do governo dos Estados Unidos. Isso também reflete a disparidade de desenvolvimento tecnológico e econômico-industrial dos dois países.

O terceiro tópico do documento trata da primeira parte da viagem que foi realizada numa visita a Curitiba no Paraná e é relatada no terceiro tópico do documento. A cidade fica a uma distância de 643 quilômetros da capital federal Rio de Janeiro. Foram feitas inspeções no campo de aviação local que já era utilizado por aviões militares e comerciais e um outro a cerca de 16 quilômetros ao sudoeste da cidade e foi constatado que do ponto de vista estratégico e tático, Curitiba seria uma forma interessante de se locomover para outras bases das quais provavelmente seria empregada a Força Aérea. Estava localizada como ponto de passagem entre o Rio de Janeiro e Assunção no Paraguai, onde outro moderno aeroporto estava sendo construído sob o acordo do Lend Lease, e também como ponto de passagem entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre no Rio Grande do Sul. Outra vantagem vista em relação a Curitiba durante a viagem foi a distância a que se encontra da costa, cerca de 80 quilômetros, o que a deixava relativamente segura contra qualquer tipo de ação naval hostil.

O quarto tópico trata da sequência da viagem que foi a ida ao Rio Grande do Sul para visita a Porto Alegre, Santa Maria e Alegrete. Após análise, conclui-se que Santa Maria seria o local ideal do ponto de vista estratégico e tático, ficava a cerca de 193 quilômetros da fronteira com a Argentina e a mesma distância do Uruguai, além de ser o centro do principal e melhor sistema ferroviário do estado do Rio Grande do Sul, estando ligada ao norte do estado e a capital Porto Alegre. O ponto negativo para a região de Santa Maria eram as colinas relativamente altas nas suas proximidades, que poderiam criar condições de perigo.

O próximo tópico continuava a tratar da viagem pelo Rio Grande do Sul, especificamente o caso de Alegrete, ficando a 193 quilômetros a oeste de Santa Maria. O aeroporto ali existente oferecia perspectivas de expansão, mas não era um

local ideal do ponto de vista estratégico e tático porque ficava muito próximo às fronteiras da Argentina e Uruguai, o que colocaria em risco a segurança de uma base aérea aí instalada pelo possível perigo da movimentação de tropas inimigas com relativa rapidez.

O sexto tópico trata da visita a Pelotas. Foi considerada uma localidade muito importante por se encontrar a 40 quilômetros do porto do Rio Grande do Sul, que era o único e permitia a entrada de navios que iam dos lagos dos Patos até Porto Alegre. Cerca de 70% de todas as exportações e importações gaúchas eram realizadas por via marítima e qualquer bloqueio desse porto prejudicaria economicamente todo o estado. Uma base aérea neste local teria como objetivo proteger o porto do Rio Grande do Sul; uso para operações antissubmarino; e ponto de partida para os centros industriais e população dos países vizinhos caso se tornassem inimigos.

O tópico 7 relatou a visita da comissão a Porto Alegre onde foi feita a inspeção detalhada do aeroporto já em construção pela FAB. Quando a pista fosse concluída teria segundo relatório 2000 metros de comprimento e 50 de largura. Foi consenso entre os engenheiros americanos e brasileiros presentes que a FAB seria capaz de concluir as obras antes que o pessoal norte-americano conseguisse reunir equipamentos e pessoal suficientes para ajudar a realizar algum trabalho neste campo. Mas como já foi visto anteriormente o verdadeiro motivo, era que o pessoal norte-americano preferiria não misturar pessoal para realizar algum tipo de trabalho ou interferir em algo que já estivesse em construção, por não compartilharem o mesmo modelo de construção.

Os tópicos 8 e 9 versam sobre a visita da comissão em um outro local próximo a Santa Maria e em Florianópolis, tendo depois retornado ao Rio de Janeiro. O encerramento desta documentação mostra que a decisão final sobre os dois campos que seriam utilizados na construção foi adiada até que o General-Brigadeiro Robert L. Walsh, General Comandante – USAFSA tenha tido a oportunidade de estudar o relatório da parte investigadora e fazer os acordos necessários com o Ministro da Aeronáutica do Brasil. Os dois locais escolhidos para a construção dos aeródromos, como já comentado, foram Santa Maria e Curitiba.

A continuação da documentação[52] demonstra como este acordo foi realizado entre as autoridades norte-americanas e brasileiras. Trata-se de documentos de 16 de junho de 1944 para a criação de uma comissão pós-guerra das bases aéreas militares do Brasil. Este grupo de documentos possui um total de 11 páginas, incluindo sua capa introdutória.

Vale lembrar que no momento de produção dessa documentação[53] aqui analisada, meados de 1944, que nos mostra um acordo entre Brasil e Estados Unidos, segundo a historiografia especializada sobre o tema[54] a guerra já estava decidida em favor dos Aliados, restando apenas o desenrolar do desfecho da guerra e a aniquilação definitiva do Eixo. Estes documentos tratam de requerimentos estadunidenses relacionados às bases aéreas no Brasil no Pós-Guerra. São os pontos de um acordo entre Brasil e Estados Unidos para decidirem o que seria feito no pós-guerra em relação a certos aeroportos estratégicos, acertando algumas facilidades e privilégios para aviões militares do Brasil e dos Estados Unidos. É a formação de uma comissão conjunta pós-guerra no sentido de estabelecer e estreitar uma aliança já existente durante a guerra para o período após a guerra, tendo como um dos objetivos a “manutenção da paz".

A documentação[55] confirma o que já é estabelecido e reconhecido pela historiografia referente ao tema em relação a grande proximidade entre Brasil e Estados Unidos e todo um discurso que reverbera com o slogan de defesa continental encabeçada pelos dois países amigos, quando se sabe da superioridade militar dos Estados Unidos e sua capacidade de defesa continental, aspecto do qual era inexistente a capacidade de defesa litorânea para o Brasil de forma autônoma naquele momento. A contribuição brasileira neste quesito resumia-se em fornecer acesso e observar suas principais bases aéreas litorâneas serem equipadas e modernizadas pelos estadunidenses enquanto seus oficiais e militares eram treinados para aprenderem a lidar com novas tecnologias.

---

[52] Ibidem.
[53] Grupo de fontes citado na nota 9.
[54] ALVES (2002); FERRAZ (2005); KENNEDY (1989); McCANN (1995); OLIVEIRA (2015). Outros pesquisadores que trabalham o tema também podem ser apontados, vendo que são muitos no cenário nacional e internacional.
[55] Relatório número 6588, I. G. 9185 – Joint Brazil United States Defense Commission – Washington, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

Foi enviado um texto[56] com o acordo feito entre os chefes das comissões conjuntas e departamento de estado com cronograma de atividades para ser assinado em 14 de junho de 1944 pelo presidente Vargas e o embaixador dos Estados Unidos Caffery. As propostas nele contidas foram aprovadas pelos chefes de comissão no encontro número 149 em 28 de fevereiro de 1944 (era a Oitava Conferência dos Países Americanos em Lima, com o interesse de reafirmação da solidariedade pan-americana e proteção continental de ameaças externas, leia-se Eixo) tendo sido estudado e aprovado o Comissão Conjunta Pós-Guerra colaborando com os representantes do Departamento de Estado, de acordo com suas diretrizes e atribuições. Assinado pelo secretário C. M. Jones.

Devido ao contexto internacional de guerra e o rápido e grande desenvolvimento da guerra aérea a documentação[57] mostra a intenção por parte dos Estados Unidos da manutenção, com a administração conjunta, de aeroportos militares estratégicos como parte de uma ideia de proteção continental, sem que para isso haja a necessidade da permanência de forças armadas dos EUA nessas bases. As bases aéreas listadas em anexo da documentação eram: (Pág. 9 e 10) Amapá (localizado a 9 quilômetros da vila do Amapá), Belém (a 9 quilômetros ao norte da cidade), São Luís (Localizado a 8 quilômetros a sudoeste da cidade), Fortaleza (localizado a uma milha a leste da cidade), Natal (conhecido como Parnamirim, localizado a 15 quilômetros a sudoeste da cidade) existia também na cidade um aeroporto de hidroaviões localizado no Rio Potengi 800 metros ao norte da cidade, Recife (localizado a 14 quilômetros sudoeste da cidade), Fernando de Noronha, Bahia (localizado a 24 quilômetros nordeste de Salvador), também havia um aeroporto para hidroaviões a 19 quilômetros ao sul de salvador. Das bases aéreas citadas, três delas tinham capacidade para hidroaviões: Belém, Natal e Bahia.

A sequência da documentação[58] descreve os acessórios presentes nestes aeroportos estratégicos nomeados anteriormente. Acessórios estes que haviam sido instalados ou construídos em ou nas proximidades aeroportuárias sob a supervisão

---

[56] US requirements for the Post-War Military Air Bases in Brazil. 16/06/1944. Copy 12. B 60943, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[57] US requirements for the Post-War Military Air Bases in Brazil. 16/06/1944. Copy 12. B 60943 a B 60503, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[58] US requirements for the Post-War Military Air Bases in Brazil. 16/06/1944. Copy 12. B 60502 a B60503, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

do Exército e da Marinha dos Estados Unidos que estavam sendo usados ou já haviam feito uso, relacionados ao presente conflito, até a produção do documento analisado. Os acessórios e instalações que faziam parte destes aeroportos estratégicos eram: pistas, pistas de taxiamento e locais de estacionamento, abastecimento e reparo; rampas para hidroaviões; tapetes de pouso e decolagem mais leves do que o ar e círculos de amarração; hangares e hangares de nariz; equipamento de iluminação de aeroportos; edifícios com escritórios de administração e operações; armazéns e depósitos; edifícios de armazenamento de hélio; tanques de armazenamento de petróleo de superfície e subterrâneo e instalações de abastecimento; quartéis, refeitórios e edifícios de recreação para oficiais, pessoal alistado e pessoal civil; edifícios refrigerados; hospitais, enfermarias e todos os edifícios usados em conexão com suas operações; capelas, auditórios e teatros de cinema; e todos os edifícios, estruturas e instalações imobilizadas construídas ou instaladas para quaisquer dos fins acima indicados.

Também todas as instalações de armazenamento, transporte e entrega de petróleo que, por acordo com o governo brasileiro, foram construídas ou instaladas sob a supervisão do Exército ou da Marinha dos Estados Unidos ou pela Standard Oil Company do Brasil com a finalidade de fornecer petróleo aos aeroportos em Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Fernando de Noronha, Recife e Baía, incluindo, sem limitar a generalidade das descrições anteriores, todos os seguintes itens: tanques superficiais e subterrâneos de armazenamento de petróleo, quer localizados nos referidos aeroportos ou na costa marítima ou em outros pontos; tubulações para transporte de petróleo de navio, ferrovia ou outro ponto para tanques de armazenamento e de tanques de armazenamento para os aeroportos; docas, ramais ferroviários e plataformas de carregamento; encher tambores, despejar e limpar casas; garagens, lojas e armazéns; tanques de água, tubulações de água e outras instalações de proteção contra incêndio; edifícios administrativos de escritórios; estações de serviço; laboratório de testes; casas geradoras; e todos os edifícios, estruturas e instalações construídas ou instaladas da maneira e para os fins acima indicados.

Ambos os países seriam responsáveis pela manutenção destes aeroportos estratégicos e suas instalações. O Brasil iria ceder os locais estratégicos adequados e pessoal para neles trabalhar e os EUA iriam fornecer material militar necessários a estes locais, materiais que o Brasil não poderiam fornecer e qualquer outra

necessidade por tempo determinado, até que os dois países pudessem dar conta de manter estes locais estratégicos. E enquanto isso os aeroportos iriam operar sob bandeira, símbolos, comando e regulamentações militares brasileiras já que era o único país verdadeiramente dono dos aeroportos.[59]

Na sequência das páginas desta documentação[60] é abordada a criação de uma Comissão Técnica dos Aeroportos como representante de uma aliança pós-guerra entre Brasil e Estados Unidos para o cuidado e manutenção de aeroportos e instalações estratégicas sob um lema de paz geral, onde os dois aliados trabalham juntos para alcançar este objetivo orientados por uma série de artigos. Esta documentação apresenta doze artigos com as instruções necessárias para o alcance e sucesso desse objetivo idealizado no acordo entre ambos os países. Estabeleciam estes artigos, primeiro: o território norte-americano guardados nos termos seriam sua parte continental, Ilhas Virgens e Porto Rico e no caso do Brasil sua parte continental e Fernando de Noronha; segundo: aeronaves militares seriam definidas como aeronaves do Exército, Marinha ou Forças Aéreas de ambos os governos, aeronaves civis que operassem neste tráfego militar sob contrato com as Forças Aéreas de qualquer dos governos em nenhum caso como transportadoras comuns.

O terceiro artigo da documentação[61] citada mostra que os aeroportos e seus pertences que foram descritos anteriormente bem como qualquer outro que fique entre eles que possam ser de interesse de uso das Forças Aéreas os do pessoal responsável de ambos os países ficariam disponibilizados ao uso futuro para fins estratégicos caso os governos assim julgassem necessário. Os exatos limites destes aeroportos listados, junto de todos os seus pertences, ficariam sob responsabilidade de uma Comissão Técnica dos Aeroportos e qualquer mudança necessária ficaria sujeita à assinatura e aprovação do Ministro da Aeronáutica. Este terceiro artigo do acordo traz também que o rádio, a meteorologia, comunicações, reparos, armazenamento e qualquer outro equipamento ou instalação construída ou instalada em qualquer aeroporto estratégico ou qualquer meio que possa ser construído ou instalado neles, bem como a gasolina, o seu estoque e dutos construídos ou

---

[59] US requirements for the Post-War Military Air Bases in Brazil. 16/06/1944. Copy 12. B 60945, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[60] US requirements for the Post-War Military Air Bases in Brazil. 16/06/1944. Copy 12. B 60946 a B 60950, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[61] Ibidem.

instalados nestes aeroportos ou em suas proximidades que possam ser usadas em conexão com as operações estratégicas aeroportuárias são de livre uso das Forças Aéreas dos dois países signatários do acordo enquanto o mesmo for válido. Qualquer equipamento ou instalação citados devem ser considerados uma parte integral, tal como os aeroportos estratégicos. Este mesmo artigo se encerra dizendo que qualquer um dos governos pode manter nos aeroportos estratégicos pessoal técnico responsável pelo serviço e manutenção dos aeroportos e das aeronaves militares que possuem.

O quarto artigo do documento traz que é um acordo mútuo entre os dois países que cada um é responsável pela manutenção dos aeroportos estratégicos e tudo o que cada um deles contém, reforçando o pertencimento dos mesmos ao Brasil e a sua subordinação ao Ministério da Aeronáutica. Ainda demonstra o quarto artigo que os dois governos estabelecem a Comissão Técnica para a Conservação dos Aeroportos composta por representantes de igual número da Força Aérea Brasileira e das Forças Armadas dos Estados Unidos.

No quinto artigo os assuntos abordados são as atribuições da Comissão Técnica de Conservação dos Aeroportos, aqui os dois governos concordam que esta comissão terá a sua sede no Ministério da Aeronáutica e dali serão decididas medidas em relação a sua operação e manutenção e prescreverá as relações de uso de cada aeroporto estratégico e suas instalações. Esta mesma comissão deverá indicar aos dois governos uma maneira de equilibrar a distribuição entre ambos dos custos de manutenção e operação dos aeroportos estratégicos, deverá propor equipamentos e instalações adicionais que possam ser construídas ou instaladas em qualquer um dos aeroportos estratégicos por e às custas de qualquer governo contanto que tal medida seja aprovada pelos governos de ambos os países. A Comissão Técnica era responsável também por formular planos de extensão do treinamento já iniciado no Brasil e nos Estados Unidos para a preparação de brasileiros para serem técnicos na operação dos aeroportos e suas instalações, enquanto o governo norte-americano iria disponibilizar as instalações adequadas para fornecer tal treinamento.

O sexto artigo trata do uso dos aeroportos estratégicos e suas instalações por aeronaves civis, as mesmas tanto agora como no futuro (dito isto em junho de 1944), deverão ter o uso, não afetado pelo acordo entre os dois países, autorizado

pelo governo brasileiro e suas operações estarão sujeitas às disposições das decisões do Ministério da Aeronáutica.

O sétimo artigo do acordo decreta que as aeronaves militares de cada governo deverão, sujeito às restrições do próprio acordo, ter permissão para voarem para dentro, sobre e para fora do território sob a jurisdição do outro governo. Acrescenta ainda este artigo que sujeito às disposições do presente acordo e às leis dos respectivos países, as aeronaves militares de cada governo deverão ainda ter o direito de pousar e decolar em aeroportos e de usar todos os aeroportos e instalações de navegação, dentro do território do outro aberto ao próprio avião militar.

O oitavo artigo aborda o que seria transportado nestas aeronaves. O artigo mostra que as aeronaves militares de cada governo e os seus suprimentos militares, navais, das forças aéreas e outros suprimentos oficiais e pessoais, bem como equipamentos e materiais transportados nessas aeronaves, enquanto dentro ou sobre o território do outro país, não estarão isentos das leis em vigor nesse território, salvo disposição em contrário neste contrato.

No nono artigo do acordo podemos observar o direito de cada governo avaliar por si só as circunstâncias de uma possível proibição ou restrição por segurança militar ou interesse público por tempo definido do tráfego de aeronaves militares de outro governo em sua zona de influência. Sendo assim, cada governo deveria comunicar prontamente ao outro as informações necessárias sobre essas zonas e as regularizações cabíveis que deveriam ser tomadas em relação a elas.

O décimo artigo discute as tratativas sobre impostos e taxas sobre possíveis materiais trazidos através destes aeroportos. Quando se tratava de material, equipamentos, suplementos ou bens que foram trazidos para o seu território que seriam de uso oficial estando presente no contrato não lhe seriam incutidos nenhuma forma de imposto ou taxa, a não ser que tal material tivesse como fim o uso privado e pessoal de suas Forças Armadas ou de pessoal civil neste território em razão do acordo firmado entre ambos os países.

O décimo primeiro e penúltimo artigo do acordo discute que nenhum membro das Forças Armadas ou pessoal civil da outra parte residente no território de outro por razão do acordo estará sujeito ao pagamento do imposto de renda sobre os rendimentos provenientes do governo por onde trabalha, a menos que seja natural do país em cujo território está servindo no momento.

O décimo segundo e último artigo traz que o presente acordo entrará em vigor na data da assinatura que era 16 de junho de 1944 e terá a duração de dez anos, até a mesma data em 1954, a menos que os dois governos concordem em contrário. Caso isso acontecesse, o acordo permaneceria em vigor até doze meses após o dia em que um dos governantes informar o outro de sua intenção de rescindi-lo.

No dia 29 de junho de 1944 foi enviado ao Secretário de Estado dos Estados Unidos Cordell Hull um memorando de três páginas[62] escrito pelo embaixador dos Estados Unidos no Brasil Jefferson Caffery relatando a situação política interna do Brasil. Caffery demonstra ao longo do documento certa preocupação com a manutenção de Vargas frente ao governo brasileiro. Na documentação o embaixador relata que o presidente Vargas já estava convicto da impossibilidade de se continuar o governo de forma autoritária após o fim da guerra e que eleições livres ocorreriam logo que a paz fosse decretada. Vargas havia percebido que havia um grupo pequeno de oficiais anti-getulistas que estavam quietos e inativos no momento, porém importantes, que se voltariam contra ele caso mudasse de ideia e com prováveis chances de sucesso. Naquele momento, em que a guerra estava em andamento e a participação do Brasil era ativa com suas unidades em treinamento e negociações a pleno vapor com os Estados Unidos sobre instalações durante e no pós guerra, tanto os grupos anti-Vargas como as Forças Armadas no geral consentiram que a melhor opção política era manter o governo de Vargas enquanto a guerra ainda estava em andamento.

O mesmo memorando comenta também a situação econômica brasileira da época confirmando a já conhecida situação de grande dificuldade e na visão do embaixador não havia sofrido melhorias perceptíveis nos meses anteriores. Os principais problemas apontados na embaixada são os relatos de angústia devido aos altos preços em São Paulo e no Nordeste, reclamações de soldados de Pernambuco e Natal da falta de alimento enfrentada por seus pais, falta de meios de transporte adequado, inflação, aumentos dos salários não ocorre na mesma proporção do aumento do custo de vida e até que essa situação melhore o potencial

---

[62] Despacho número 16.668 de 29 de junho de 1944. R.G.: 266055, ala 87124, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

revolucionário não poderia ser ignorado, ao mesmo tempo que os inimigos de Vargas exageram e exploram essa fraqueza.

Outra situação apontada no memorando que chamava a atenção do público era a corrupção que estava instaurada dentro do poder público. O irmão do presidente, Coronel Benjamin Vargas era um dos principais infratores, e o fato de Getúlio dar pouca atenção ao fato era ainda mais prejudicial ao seu governo. Os grupos anti-Vargas cresciam, deles faziam parte as famílias paulistas da velha guarda da classe capitalista e pequenos empresários, e grande parte da academia. Tais grupos viviam uma era de prosperidade econômica e qualquer revés poderia alimentar ainda mais um sentimento mais concreto contra o presidente.

Caffery encerra o documento revisando e enumerando os principais assuntos por ele tratados. Primeiro: Vargas ainda possui o apoio das Forças Armadas e permanece no governo até que a paz mundial seja restaurada, sendo contingente com a realização de eleições após o fim da guerra. Segundo: de modo geral o presidente ainda mantém a sua popularidade através do trabalho, mas o custo de vida crescente e sem controle faz surgir problemas que ecoam nas fileiras das Forças Armadas; e também os problemas da administração pública relacionados a amigos do presidente, que tem sido negligenciado pelo mesmo. Integrantes importantes do governo são propensos a passar esses problemas de consequências populares na ordem de agitações comunistas. O embaixador encerra o documento dizendo que parece haver um grau doentio de autoilusão nos altos círculos do governo neste ponto.[63]

Memorandos, cartas e relatórios continuavam a ser trocados entre as autoridades brasileiras e norte-americanas em relação ao acordo de desenvolvimento de aeroportos e suas instalações firmado entre os dois países. O memorando[64] assinado em 13 de julho de 1944 pelo Oficial Executivo da Força Aérea dos Estados Unidos George A. Brownell enviado para Secretário Assistente

---

[63] O “perigo comunista” já havia sido utilizado dentro do próprio governo Vargas em outra ocasião para justificar o golpe do Estado Novo, caso do Plano Cohen, e ainda continuaria sendo utilizado em várias outras ocasiões da História Política do Brasil, como no golpe militar de 1964 ou num discurso deturpado de inimigos do governo nos dias atuais No caso em questão o embaixador norte-americano observa tal fenômeno como um grau doentio de autoilusão, porém vale aqui, assim como em outras ocasiões onde a justificativa foi utilizada, diferenciar os integrantes do governo que se utilizam desta ameaça para justificar ações de importância e de interferência na política nacional e os integrantes que realmente acreditam na ameaça comunista.

[64] Memorando de 4 páginas, Despacho número 16.679 inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

da Guerra Robert A. Lovvet com cópia para o Secretário de Estado Cordell Hull e para o embaixador Caffery discutia onze tópicos sobre o acordo. O primeiro e segundo tópico revelam que após troca de memorandos entre as principais autoridades responsáveis pelo acordo surge um relato de forma muito confidencial por parte do Chanceler brasileiro Oswaldo Aranha que uma carta do Almirante Ary Parreiras, Comandante brasileiro da Base Naval de Natal, protestava contra a parte do acordo que previa a contratação de militares especializados norte-americanos para trabalharem nas bases brasileiras com a justificativa que isso feriria a soberania nacional. Continuava o Almirante Parreiras nesta carta que tinha conhecimento de altos oficiais norte-americanos que certamente se opunham a isso. Isso demonstra que houve oficiais brasileiros que não concordavam totalmente com os termos existentes no contrato do acordo entre ambos os países, julgando que haveriam termos que tornavam o acordo mais propício aos interesses dos Estados Unidos, ferindo a soberania nacional brasileira.

No terceiro tópico do documento há menção de Oswaldo Aranha da existência deste grupo de militares norte-americanos que são contra o acordo entre os dois países e continuavam a insistir que o almirante Ingram ainda se opunha a este acordo. A atitude de Aranha em relação ao fato foi pressionar para que houvesse uma resposta o mais rápido possível por parte de Ingram a favor do acordo. Pressionado pelas autoridades de ambos os países a resposta de Ingram, de acordo com Caffery foi a seguinte:

> o acordo de aeródromos do pós-guerra é mais um grande passo para o futuro das relações Brasil-Estados Unidos. Se houver alguma interpretação errônea de minha atitude, pode ser devido à minha conhecida política de que, imediatamente após as hostilidades, as forças militares e navais dos Estados Unidos devem ser retiradas.[65]

No próximo tópico vemos a preocupação de George Bronwell em relação a resposta de Ingram. Ele temia que o final da mensagem pudesse chegar às autoridades brasileiras e prejudicasse o acordo, porque a intenção da fala ia contra o que a comissão. Se tais informações fossem repetidas poderiam chegar a complicar a situação dos Estados Unidos no pós-guerra em relação aos aeródromos.

---

[65] Ibidem.

De todos os assuntos tratados neste memorando a fala do Almirante Ingram pode ter sido a que mais causou preocupação, a ponto de haver uma resposta[66] enviada por Robert Lovvet ao General Arnold na mesma data de 13 de julho de 1944 dizendo que Ingram não teria entendido bem a intenção do acordo aeroportuário nem a política adotada pela comissão e o Presidente, e que o assunto era de grande importância e deveria ser aproveitado o mais rápido possível.

No sexto tópico aborda-se a aprovação do presidente Roosevelt ao projeto que foi estudado pela Comissão Conjunta que logo após enviou uma carta ao Secretário de Estado Cordell Hull em caráter de alta prioridade para instruí-lo de como agir nas negociações com os governos interessados com intenção de adquirir direitos permanentes ou de longo prazo nas bases e instalações. O presidente afirmou também que desejava a colaboração do Departamento de Estado com o Departamento da Marinha e o Departamento da Guerra, procedendo primeiramente à formação de um acordo com o Brasil. O acordo deveria ser realizado conforme preparado, emendado e aprovado pela Comissão Conjunta e Departamento de Estado. As negociações cessaram com a assinatura do projeto em 14 de junho de 1944.

O próximo tópico demonstra que houve uma demorada discussão entre o Departamento de Estado, Departamento de Guerra e chefes da Comissão sobre até que ponto os militares norte-americanos teriam direito de ficarem estacionados nas bases brasileiras no período pós-guerra. Chegou-se à conclusão que seria necessário estacionar e instalar esse pessoal militar nas bases por mais tempo para se ter o pleno benefício conjunto delas. O projeto original do acordo enviado ao Brasil previa a possibilidade de manter militares no Brasil por motivo de segurança, mas o Embaixador Caffery o retirou antes de apresentá-lo aos brasileiros pressentindo que tal tópico era inviável e poderia enfraquecer a relação entre as autoridades responsáveis pelo acordo.

De todas as questões discutidas neste acordo, a que mais demandou tempo e conversa foi sobre a manutenção de tropas norte-americanas nos aeroportos brasileiros no pós-guerra, como já demonstrado anteriormente, autoridades brasileiras e norte-americanas divergiam sobre esta questão por diferentes

---

[66] Memorando enviado ao General Arnold por Robert Lovvet em 13 de julho de 1944, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

motivações. No fim das contas, mesmo o acordo sendo pouco diferente do proposto inicialmente, o governo brasileiro reconheceu a posição dos Estados Unidos e sua intenção de manter suas tropas estacionadas no Brasil. Depois de pensar em diferentes ideias e possibilidades dentro desta questão no acordo o Ministro da Aeronáutica Salgado Filho concordou com os termos, mas para isso foi inserida uma cláusula no acordo no sentido de que a política de defesa dos dois países e até mesmo do continente dependeria da manutenção contínua dos aeroportos militares estratégicos para o uso de ambos os governos "sem de modo algum implicar a permanência das Forças Armadas dos Estados Unidos da América nas bases aéreas em questão"[67]. Essa última informação aparece na documentação entre aspas já indicando o sentido dúbio desta cláusula.

O nono tópico é o mais longo deles, dividido em várias outras partes menores, e reconhece o direito de os Estados Unidos manterem militares estacionados nas bases brasileiras no pós-guerra. Além disso determina que os aeroportos estratégicos e seus acessórios possam ser utilizados livremente por aeronaves militares de ambos os países; dispõe que qualquer dos dois países poderia manter nos aeroportos estratégicos pessoal que possa ser necessário para dar assistência e manutenção das instalações ou aeronaves militares; cria a Comissão Técnica de Conservação de Aeroportos com competência para superintender a operação e manutenção e prescrever as normas de uso de cada base; estipula que nenhuma taxa ou imposto será cobrada por nenhum dos dois governos sobre "materiais, equipamentos, suprimentos ou bens trazidos para o seu território para uso da outra parte nos termos do acordo ou para uso oficial," porém esta isenção não se aplicaria a utensílios de uso privado e pessoal, tanto de pessoal militar quanto de pessoal civil; estabelece que não será pago qualquer imposto sobre renda de pessoal militar ou civil que esteja trabalhando em território que não seja de sua origem.

O décimo tópico do acordo retrata uma preocupação do Presidente Roosevelt, que não apareceu no projeto original nem no aprovado. Pensava o presidente a possível necessidade de o pessoal militar presente nas bases a serem instaladas no Brasil não estarem todos uniformizados. Tal questão não foi levantada

---

[67] Memorando de 4 páginas, Despacho número 16.679, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

durante as negociações, mas ainda poderia entrar em vigor caso necessário. Tal ponto demonstra que os Estados Unidos estavam decididos a realizarem o projeto de manter seus militares nos aeroportos brasileiros no pós-guerra, mesmo que para isso tivessem de ludibriar os brasileiros, fazendo-os pensar que sua autonomia estivesse sendo respeitada e a presença militar dos norte-americanos fosse reduzida e controlada em território brasileiro. Com isso permanece aqui, por enquanto sem respostas, uma questão importante: qual era o motivo do governo dos Estados Unidos querer manter militares, mesmo que fossem disfarçados de civis, em território brasileiro após a guerra? Quem seria o inimigo?

O início do próximo tópico confirma essa preocupação dos Estados Unidos, que diz que se não fossem mantidos alguns funcionários nos aeroportos brasileiros no pós-guerra o acordo poderia ser considerado como derrotado. A declaração anterior do Almirante Ingram ainda preocupava as lideranças norte-americanas, que imaginavam que ela pudesse ser utilizada futuramente por algumas lideranças brasileiras que seriam contra a manutenção de militares no Brasil, o que poderia se tornar um embaraço para ambos os governos. Devido a isso foi pedido à Marinha que lhe dessem as “instruções adequadas”.

A posição do Almirante Ingram gerou preocupação entre as autoridades dos Estados Unidos e foi tema de um memorando[68] enviado ao General Arnold no dia 14/07/1944. No memorando a posição do Almirante Ingram parece ter sido relativizada e revisada para que atendesse aos interesses concernentes e favoráveis ao acordo. Apresenta-se ali que a mensagem dele, em relação à retirada das forças militares e navais da América do Sul após o fim da guerra, não parecia ser contra o acordo recentemente aprovado. A ideia do projeto, que em tese seria a mesma comungada por Ingram, era a retirada de tropas militares e navais do Brasil, e manter um pessoal de serviço necessário à operação dos aeroportos e suas instalações. Porém já foi discutido que esse pessoal que permaneceria nas bases aéreas para serviço técnico continha a presença de militares em seu meio, que era o principal objetivo dos Estados Unidos neste acordo. Encerra-se o memorando mostrando que se ainda houvesse alguma dúvida quanto a postura política de

---

[68] Memorando para General Arnold. De: Thos T. Handy, Major General, Assistente Chefe. Post War Bases – RG 165, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

Ingram em relação ao novo acordo, poderia ser tratado com outros oficiais da Marinha.

Em 30 de novembro de 1944, alguns meses depois das tratativas do acordo secreto entre Brasil e Estados Unidos sobre a construção dos aeroportos e suas instalações, é enviado um documento[69] pelo Major General dos Estados Unidos Ralph Wooten ao Departamento de guerra contendo duas páginas e quatro tópicos. O primeiro tópico remonta a termos do acordo, datado de 16 de junho, já analisados antes em que havia a previsão da construção dessas bases aéreas no Brasil pelo governo dos Estados Unidos, que seriam operados por uma comissão conjunta composta por integrantes designados destes dois países após o término da presente guerra.

O segundo tópico apresenta que no momento de escrita deste relatório os aeroportos já estavam operantes e sob a jurisdição do Comandante Geral das Forças do Exército dos Estados Unidos no Atlântico Sul ou Comandante da Quarta Frota, em representação da Marinha norte-americana. Aeroportos de importância estratégica como os do Nordeste, por exemplo, eram de responsabilidade dos Estados Unidos no que se referia a manutenção e operações militares. Estes aeroportos também eram utilizados por unidades da Força Aérea do Brasil e pelas companhias aéreas comerciais. Quanto a aeronáutica civil, já havia ocorrido uma americanização das rotas e companhias aéreas neste momento e uma exclusão de companhias de origem alemã e italiana como trata MacCann (1995) e os aeroportos já vinham sendo utilizados desde suas pistas antigas pelos aviões da FAB no combate à ação submarina alemã que se apresentava no litoral brasileiro desde 1942.

A preocupação contida no terceiro tópico da documentação[70] em questão é que mesmo o acordo secreto prevendo uma continuidade da operação dessas bases sob o controle da comissão conjunta no pós-guerra, o mesmo acordo não fornecia os princípios ou políticas que norteariam o uso operacional desses aeródromos. Vale lembrar que este assunto de prorrogação do uso das bases militares no Brasil tomou considerável tempo entre as autoridades norte-americanas

---

[69] Documentação de duas páginas, escrita pelo General Wooten ao Departamento de Guerra dos Estados Unidos em 30 de novembro de 1944, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

[70] Ibidem.

enquanto ainda se elaboravam os termos do acordo. Havia a preocupação do acordo parecer favorável demais aos Estados Unidos enquanto pudesse descontentar autoridades brasileiras, como realmente aconteceu, quando argumentavam que a soberania nacional pudesse estar sendo ameaçada, houve descontentamentos até entre autoridades norte-americanas sobre o assunto como o caso do Almirante Ingram. Aqui parece ter havido uma falha de planejamento caso um objetivo audacioso pudesse ser alcançado. Notando esta falha este tópico da documentação busca traçar uma ideia norteadora para a administração das bases no pós-guerra, já que a mesma não constava no acordo oficial. A consideração desta situação trouxe à tona a necessidade de uma série de pontos necessários que exigirão decisão das autoridades competentes do governo dos Estados Unidos com vistas a obtenção das decisões que serão necessárias antes mesmo que o acordo pudesse ser colocado em vigor. Outro detalhe importante desta parte da documentação é a total liderança das autoridades dos Estados Unidos em relação às decisões a serem tomadas em relação ao acordo. O acordo ainda nem havia sido colocado em prática e os norte-americanos já agiam com total controle da situação nas bases aéreas. A seguir há parte da documentação citada traduzida:

> Embora o referido acordo secreto preveja a continuidade da operação dessas bases sob o controle da comissão conjunta, este acordo não fornece quaisquer princípios ou políticas sob os quais esses aeródromos continuarão a ser operados. A consideração da situação que afeta a implementação deste acordo trouxe à tona uma série de pontos que exigirão decisão das autoridades competentes do Governo dos Estados Unidos. Os seguintes pontos são, portanto, submetidos à consideração das autoridades competentes do Governo dos Estados Unidos, com vistas à obtenção das decisões que serão necessárias antes que este acordo possa ser colocado em vigor.[71]

O terceiro tópico da documentação[72] é o mais rico em informações e ainda contém os comentários do Major General Ralph h. Wooten em relação ao caso e aponta quais termos ainda deveriam ser estudados e elencados no acordo antes de sua implementação para a obtenção de legislação e se necessário provisão de fundos e autoridade para os gastos com os aeródromos. Para o general a operação conjunta da comissão em relação às operações não deveria ser iniciada antes do fim da guerra na Europa e até que as atividades militares nestes aeroportos pudessem

---

[71] Ibidem.
[72] Ibidem.

ser reduzidas consideravelmente. Pensava o general que uma data possível para a implementação do acordo poderia ser de três a seis meses após o fim da guerra na Europa.

Wooten continua apontando termos que deveriam ser adicionados no acordo como o tamanho e a composição das comissões a gerir os aeródromos. Seu palpite era que a comissão poderia ser composta por um ou dois oficiais da Força Aérea dos EUA, um oficial da Marinha dos EUA e possivelmente um representante da Autoridade Aeronáutica Civil, bem como vários assistentes técnicos e consultores e a comissão brasileira deveria ser composta por membros opostos na comissão. Alerta ainda que a comissão real não deveria ser efetivada até a data acordada e os membros deveriam ser designados em futuro próximo a fim de que possam começar a traçar planos iniciais para a organização e efetivação da comissão e para a base de funcionamento quando a mesma começar a trabalhar como controladora dos aeroportos. Os membros iniciais do Exército e da Marinha deveriam ser o Comandante Geral das Forças do Exército dos EUA no Atlântico Sul e o Comandante da Quarta Frota.

Outras questões como recursos para os custos de manutenção e operação destes aeroportos; por quem suportado; fontes de recursos do governo norte-americano; autoridade legal para estabelecer e gastar fundos em tempos de paz e pessoal militar e civil que pode desempenhar funções nos Estados Unidos para tarefas técnicas também tinham seu espaço nas preocupações de Wooten.

Os comentários de Wooten indicam que os aeroportos deveriam ser construídos essencialmente para usos militares e era essencial que este requisito fosse mantido em primeiro lugar e que parâmetros de ordem civil fossem ajustados à situação militar, o que exigiria uma mudança gradual do controle das operações desta comissão para operações militares.

A utilização destes aeródromos por companhias aéreas internacionais também foi questão comentada no relatório. Segundo Wooten deveria ser um dos primeiros problemas a ser resolvido pela comissão e pelo governo do Brasil e dos Estados Unidos. Visto que em relação a companhias e rotas aéreas internacionais a aproximação com os Estados Unidos foi grande ao mesmo tempo em que companhias de origens de países do Eixo foram excluídas do mercado aeronáutico brasileiro. Quanto a isso, o essencial seria que uma política de referência ao uso destes aeródromos por companhias aéreas internacionais fosse determinada e que

os representantes dos Estados Unidos nesta comissão fossem totalmente informados sobre a política do governo norte-americano em relação a este problema.

O quarto e último tópico desta parte da documentação[73] destaca que esses aeroportos em questão foram construídos no âmbito do Projeto de Desenvolvimento Aeroportuário (ADP). É destacado aqui também que os contratos do ADP sob os quais estes aeroportos foram construídos foram fechados e as suas atividades foram repassadas para a Engenharia do Exército dos Estados Unidos com sede em Recife que assumiu suas operações de manutenção. Até aquele momento não haviam sido acumulados dados de experiência suficientes para permitir que aquela sede fornecesse estimativas apropriadas em relação aos custos de manutenção. E Wooten encerra o documento dizendo que esperava que estas estimativas sobre os custos de manutenção pudessem ser fornecidas em ou por volta de 1° de fevereiro de 1945.

Wooten recebe a resposta[74] do memorando anterior, escrito em Washington em 9 de fevereiro de 1945. Os pontos tratados na carta de novembro de 1944 de uma política geral em matéria de aviação latino-americana seriam considerados na formulação de uma nova reunião, em coordenação com os departamentos de Estado e da Marinha. Foi reconhecida a importância do assunto naquele momento, o acordo entre os Estados Unidos e o Brasil sobre a utilização das bases aéreas no pós-guerra era de considerável proeminência política, mas o Departamento de Guerra preferiu adiar qualquer ação sobre o assunto para uma data posterior.

Wooten voltou a escrever para o Departamento de Guerra para discutir sobre a implementação do acordo das bases aéreas em 15 de abril de 1945.[75] Demonstra que esteve no Rio de Janeiro em 6 de abril e averiguou que antes de assinar o acordo de implementação o Ministro Salgado Filho gostaria de obter a opinião do Brigadeiro Mascarenhas, Comandante da 2ª Zona Aérea em relação ao acordo. Salgado Filho enviou uma cópia do acordo ao Brigadeiro Mascarenhas e

---

[73] Ibidem.
[74] Reference: War 34283 to Wooten from Marshall. inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.
[75] Documentação de 2 páginas escrito por Ralph H. Wooten para o Chefe Adjunto do Estado-Maior, Divisão de Operações, Departamento de Guerra, Washington 25, D.C., 15 de abril de 1945, Miami-Flórida, APO 676. Sede das Forças dos Estados Unidos no Atlântico Sul, Recife, Pernambuco, Brasil, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

pediu que Wooten o consultasse caso recomendações fossem requisitadas, já que o mesmo afirmava que o acordo era um assunto muito delicado do ponto de vista político e surgiu que nada fosse publicado sobre ele. No dia seguinte, o assistente de confiança do Ministro, Tenente Coronel Faria Lima visitou Wooten para discutir o acordo frisando a preocupação em manter o acordo em sigilo devido a situação política do Brasil. Na ocasião Vargas possuía uma posição delicada e instável frente ao governo e opositores poderiam usar politicamente o acordo, caso vazado, contra o presidente, coisa que não era de interesse do Ministro Salgado Filho.

No dia 9 de fevereiro de 1945 Wooten e o Brigadeiro Mascarenhas estiveram em Recife e discutiram o assunto do acordo e sua aplicação nas bases aéreas do Nordeste do Brasil. Mais uma vez o aspecto político e as consequências de seu conhecimento público foi pauta na discussão. Mascarenhas manifestou opinião de que passos preliminares para a elaboração da efetivação do Acordo deveriam ser dados, visto que a maioria das forças norte-americanas que estavam estacionadas no Nordeste do Brasil deixariam a região após a vitória na guerra. Era perceptível por parte dele ser fundamental que essas bases fossem mantidas abertas e em boas condições de funcionamento, contanto que os Estados Unidos continuassem a fornecer a assistência técnica e financeira. Percebe-se aqui que a não assinatura do acordo e dentro de um espaço de tempo curto poderia tornar-se um prejuízo para o Brasil, visto que o mesmo não tinha condições de arcar com a assistência técnica e financeiras das bases que eram de suma importância para o país, tendo em vista que a retirada das tropas norte-americanas da região e todo o seu aparato estavam com saída programada.

Wooten analisou os interesses das autoridades brasileiras e norte-americanas no local e outras autoridades de diversas Forças que tinham interesse em participar da Comissão e após a conversa com Mascarenhas e Salgado Filho concordou e recomendou que o acordo fosse aprovado tendo em vista que tempo parecia estar ficando pequeno para a aprovação do acordo, conforme mostra parte da documentação mostrada a seguir.

> O Brigadeiro Mascarenhas afirmou que, na medida em que o Comandante da Zona Aérea nesta área estava principalmente interessado no problema do ponto de vista do Governo Brasileiro, e o oficial responsável pelas atividades do Exército dos EUA nesta área era responsável pelos interesses dos EUA, logicamente deveríamos ser designados como representantes de nossos respectivos governos para preparar planos para a implementação

> do Acordo da Base Aérea. Ele propôs recomendar ao Ministro da Aeronáutica que fosse designado para representar o Governo Brasileiro na elaboração desses planos, e sugeriu que o Governo dos Estados Unidos designe o abaixo-assinado para agir em nome do Governo dos Estados Unidos. Concordo com essa ideia e recomendo que seja aprovado. Na época em que este Acordo foi elaborado, foi considerado aconselhável que um representante da Marinha dos Estados Unidos fosse incluído na Comissão Conjunta, na suposição de que o Acordo de Associação pudesse ser concluído na ocasião. Nas últimas duas semanas, o Vice-Almirante Munroe, Comandante da Quarta Frota, informou ao abaixo-assinado que a Marinha está planejando tirar todas as suas operações na área do Atlântico Sul o mais rápido possível e solicitou ao abaixo-assinado que faça planos para tomar sobre propriedade excedente e responsabilidade por instalações navais em várias bases no Nordeste do Brasil. Ação está sendo tomada em conformidade. Nessas circunstâncias, não parece que a Marinha dos Estados Unidos deva necessariamente ser considerada para representação nesta Comissão Conjunta. Sou agora de opinião que, quando esta Comissão Conjunta for formada, seus membros deverão ser um representante do Governo Brasileiro, que provavelmente deverá ser o Comandante da 2ª Zona Aérea, e um membro do Governo dos Estados Unidos, que deverá ser o Comandante General das tropas do Exército dos EUA no Teatro do Atlântico Sul até a retirada dessas atividades, e mais tarde provavelmente deverá ser o membro sênior da aviação da Comissão de Defesa Conjunta Brasil – EUA.[76]

As negociações para a implementação do acordo continuaram em 30 de abril de 1945.[77] Wooten é designado para ser o representante do Departamento de Guerra para trabalhar com as autoridades brasileiras apropriadas na elaboração dos planos provisórios para a implementação do acordo entre os dois países. Continua aqui a característica de demora na implementação oficial do acordo, o que se observa são ensaios para a implementação do acordo com o passar do tempo e não uma posição mais definitiva sobre a situação.

O Departamento de Guerra colocava esta função como uma extensão de suas atividades como Comandante na região e pormenorizava a ansiedade exposta por Salgado Filho e o Brigadeiro Mascarenhas em relação à situação política atravessada pelo governo varguista. As orientações e condições passadas a Wooten como representante era para se trabalhar presumindo que o presente Comando de Transporte Aéreo continuará a ser o principal usuário das bases estratégicas no Nordeste do Brasil após a retirada das Forças Navais dos Estados Unidos da área; que não é possível se estabelecer ou prever uma data para a redução ou

---

[76] Ibidem.

[77] Documentação de uma página referente a Implementação do Acordo de Base Aérea entre os Governos Brasil e dos Estados Unidos – Via Correio Aéreo – AG: 686, EL/jwf 2B-939 – Pentágono, Washington, 30 de abril de 1945. Escrito por ordem do Secretário da Guerra Robert H. Dunlop, Brigadeiro-general em exercício do General Adjunto para Comandante Geral, Forças do Exército dos Estados Unidos no Atlântico Sul, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

encurtamento drástico da operação do Comando de Transporte Aéreo na região do Atlântico Sul; que o Departamento de Guerra continuará a fornecer os fundos de manutenção necessários para a operação enquanto o Comando de Transporte Aéreo for o principal usuário das bases da região nordestina. Esta última condição imposta pelo Departamento de Guerra é resultado da discussão de Wooten com o Brigadeiro Mascarenhas, quando este último pedia os recursos dos Estados Unidos para a manutenção das atividades na região, visto que o Brasil não tinha condições de arcar com tal despesa.

Mesmo com a concordância de Wooten, Salgado Filho, Brigadeiro Mascarenhas e outras autoridades envolvidas nas negociações em aprovar o acordo, o Departamento de Guerra dos Estados Unidos, utilizando-se de razões políticas ou outras, como e citado pelo próprio representante na documentação, orienta o próprio Wooten de que não é viável implementar o Acordo de Base Aérea com o Brasil antes da redução ou término da operação do Comando de transporte Aéreo no Nordeste brasileiro. O objetivo desta operação era de passar ao governo brasileiro a sua parte nos custos de manutenção destes campos como mostra parte da documentação, já que o governo norte-americano estaria assumindo tal compromisso depois do pedido do Brigadeiro Mascarenhas.

> Após o término das operações do Comando de Transporte Aéreo através do Atlântico Sul, ou no momento em que essas operações são reduzidas ao nível em que esta atividade por si só é inferior a todos ou qualquer um dos usuários restantes, o Departamento de Guerra provavelmente desejará acelerar o consumo de o Acordo no sentido de que o Governo Brasileiro assumirá sua parte nos custos de manutenção e operação desses campos.[78]

A comunicação do Departamento de Guerra para Wooten se encerra com o pedido de comunicação de tempos em tempos sobre a situação com as recomendações adicionais que poderiam surgir.

Wooten responde[79] ao Departamento de Guerra três meses depois demonstrando um estudo mais aprofundado dos problemas enfrentados pelos Estados Unidos com relação à implementação do acordo. A parte inicial do estudo

---

[78] Ibidem.

[79] Documentação de 4 páginas sobre a Implementação do Acordo das Bases Aéreas entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos. AG 686 – 15/04/1945, APO 676, Miami, Flórida, 13 de julho de 1945. Para: Adjunto Geral do Departamento da Guerra, Washington, D.C. De: Ralph Wooten, Comandante Geral, EUA, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

mostra um problema de ordem jurídica que poderia ser um empecilho para a formalização do acordo conforme mostra a documentação a seguir.

> A maioria dessas instalações foi construída sob a autoridade contida no Decreto-Lei brasileiro 3462 de 25 de julho de 41 (Incl 3) que autoriza a Panair Brasil, SA, a empreender, às suas próprias custas, melhorias nos aeroportos nele listados.
> O Artigo 1 c deste Decreto-Lei exige que a Panair do Brasil entregue ao Governo Brasileiro essas benfeitorias para a propriedade, manutenção e operação (pelo Brasil) para o uso geral da navegação aérea. O Artigo 1 e permite créditos à Pan American Airways, Inc., para compensar o custo de construção.
> O Artigo 3 b e c e o Artigo 4 deste Decreto-Lei estipulam os termos do acordo entre o Governo Brasileiro e a Panair do Brasil, e a Pan American Airways, Inc., para o aluguel dessas instalações a essas empresas por vinte (20) anos após entrega dessas melhorias ao Governo Brasileiro.
> De acordo com os termos sob os quais essas melhorias foram feitas (Decreto-Lei nº 3.462, acima citado), o Governo dos Estados Unidos aparentemente não tem direitos legais de propriedade ou ocupação de qualquer uma das instalações aeroportuárias construídas no Brasil.
> Também é evidente que tanto a Pan American Airways, Inc., quanto a Panair do Brasil, SA, gozam de direitos aparentes de interesse comercial nas instalações cobertas pelo acordo conjunto, que não se acredita serão entregues sem oposição.[80]

A sequência da documentação[81] demonstra que a parte jurídica, junto dos interesses de empresas aéreas privadas pareceram ser fortes empecilhos para a concretização do acordo entre os dois países, em um dado momento os dois governos poderiam ser levados a ouvirem prováveis considerações e reclamações destas companhias, que eram detentoras de direitos comerciais nestas instalações, para que os direitos das mesmas não fossem infringidos. E para que os direitos destas empresas não fossem violados Wooten prevê as seguintes alternativas: provisão para o reconhecimento e continuação dos direitos dessas empresas de aviação comercial conforme estipulado no Decreto-Lei já citado ou ajuste e liquidação de quaisquer reivindicações que essas empresas possam apresentar antes que o acordo seja implementado.

Ainda é discutido neste documento que embora os Estados Unidos não tivessem direitos legais de propriedade ou ocupação, praticamente todas as instalações de aeroportos foram construídas com fundos do governo, mesmo que as instalações construídas e descritas no documento citado não coincidam com os mencionados no acordo, estes fariam parte dos contratos da ADP e cobertos pelo

---

[80] Ibidem.
[81] Ibidem.

Decreto-Lei 3.462. assim, pode-se questionar o porquê de Wooten ter citado esta questão jurídica envolvendo os contratos da ADP e de companhias aéreas privadas como um entrave para um acordo conjunto que já demorava a se consumar, que privilegiaria outros campos. Uma ideia possível é que Wooten tivesse aproveitado o tempo de três meses de intervalo nas trocas de documentos para construir uma narrativa que pudesse ter peso para atrasar a assinatura de um contrato conjunto seguindo as orientações recebidas pelo Departamento de Guerra.

Os aeroportos e bases marítimas cobertos pelos contratos da ADP e pelo Decreto-Lei 3.462 estavam no Amapá, Belém, Fortaleza, Maceió, Natal, Recife, Salvador e São Luiz. Aeroportos em bases de hidroaviões construídos no âmbito do programa ADP, mas não interpretado especificamente pelo Decreto-Lei 3.462 são os seguintes: Fernando de Noronha, Maceió, Camocim e Aratu, e Clevelândia e Igarapé com estações meteorológicas. Aeroportos construídos pelo Departamento de Engenharia dos Estados Unidos sob contrato com um empreiteiro trazido do próprio país e com todos os pagamentos compensados através do Theatre Finance, exceto na aquisição local de materiais de construção, certas folhas de pagamento e certos itens de transporte foram desobstruídos através de canais fiscais do programa ADP: Campo Adjacente, Fortaleza (não sob o Decreto-Lei), São Luiz, Base Terrestre de Belém (pavimento de concreto arenoso apenas em pistas). E as instalações aéreas incluídas no Acordo de Base Aérea Conjunta são: Base Terrestre do Amapá, Bases Terrestre e de Base de Hidroaviões de Belém, Campo Terrestre de Fortaleza (Campo Adjacente), Base Aérea Terrestre de São Luiz, Base Terrestre e Base de Hidroaviões de Natal, Base Terrestre de Recife, Base Terrestre de Fernando de Noronha e Base Aérea da Bahia.

Wooten alertava que os planos existentes exigiriam a operação desses aeroportos pelo governo dos Estados Unidos por vários meses e neste ínterim eles estariam sendo usados por unidades da Força Aérea Brasileira e empresas comerciais e que a situação política brasileira opunha os altos oficiais brasileiros que entendiam a situação e necessidade de continuar a ocupação e o uso desses aeroportos pelo Exército dos Estados Unidos e a oposição de oficiais mais jovens e elementos políticos contrários ao governo Vargas em relação a continuação da ocupação de solo brasileiro por tropas estrangeiras. Mesmo a oposição não sendo de grande consideração, isto em julho de 1945, deveria ser considerada dentro dos planos de implementação do acordo.

A esta altura as bases em questão já haviam sido desocupadas pelas unidades da Marinha dos Estados Unidos e havia um desejo crescente por parte da Força Aérea Brasileira de ocupar esses prédios e instalações, principalmente a Base de Hidroaviões de Belém, partes da Base de Hidroaviões da Bahia e da Base de Hidroaviões do Recife, atitude que é vista com bons olhos por Wooten e até incentivada por ele para um possível bom uso conjunto no futuro como mostra a documentação.

> Acredita-se que seja uma boa política do Departamento de Guerra autorizar a celebração de acordos com os comandantes brasileiros locais para a ocupação de tais instalações nessas bases, uma vez que atualmente não são necessárias para as forças dos Estados Unidos. Isso também deve se aplicar à operação conjunta e ao uso de instalações, como torres de controle de rádio (não secretas), lojas, etc. Tal política não deve prejudicar a eventual implementação deste acordo, mas deve ajudar na elaboração de entendimentos entre os serviços dos dois governos, o que parece ser o objetivo final desses acordos.[82]

Wooten encerra este documento[83] dando as direções necessárias para se chegar a um acordo entre os dois países e para o bom entendimento entre as partes que se aproveitariam dos frutos deste acordo. Diz que seria essencial que o signatário do acordo fosse totalmente informado quanto à política e planos desejados pelo governo norte-americano para o uso contínuo desses aeroportos nas condições de um período de uso com prazo de 10 anos.[84] Acreditava também que a continuação da ocupação destes aeroportos por este período de 10 anos pelas Forças Armadas dos Estados Unidos eram de interesse primário, e estava convicto que a ocupação continuada por outros, que não fossem pequenos destacamentos de tropas técnicas não teria a aprovação pública no Brasil. Ainda faz menção que suas questões contidas na carta de novembro de 1944, incluindo a presente e a política do Departamento de Guerra sobre as questões jurídicas anteriormente levantadas, sejam respondidas o mais rápido possível.

---

[82] Ibidem.
[83] Ibidem.
[84] Wooten atenta nesta parte do documento que o presente período de 10 anos incluiria o término do Plano Verde e um tempo razoável para os requisitos de guerra após o término do mesmo. Na análise documental até o momento realizada não houve encontro anterior com qualquer menção ao Plano Verde, sendo assim, fica direcionado a pesquisa sobre o assunto para outra ocasião, por este motivo não recebendo menção no corpo principal do texto.

Ainda no final desta parte do documento[85] a situação política do Brasil ganha outra menção, agora com uma preocupação maior. A situação é vista como delicada, e diante da incerteza política em relação à manutenção do governo Vargas, a posição dos Estados Unidos em relação aos seus direitos nessas bases é vista como ameaçada, sendo assim, Wooten afirma não ser aconselhável antecipar a preparação de planos para colocar o acordo conjunto entre os dois países em vigor. É certo que neste momento a posição política do governo Vargas estava incerta, corria seus riscos e tinha problemas a se preocupar para se manter no poder, ao mesmo tempo em que a posição crescia e ficava mais atuante e ameaçadora, mas pode-se pensar até que ponto tal situação política pode ter sido usada por Wooten com o objetivo de se atrasar, de forma deliberada, o acordo entre os dois países com o objetivo de seguir as diretrizes por ele recebidas diretamente do Departamento de Guerra dos Estados Unidos a fim de que o Brasil viesse a arcar com a sua parte nos custos de manutenção dos aeroportos em questão.

A resposta do Departamento de Guerra para Wooten ocorreu praticamente um mês depois.[86] Neste formulário de respostas estavam contidos comentários e sugestões quanto ao procedimento a ser seguido em relação à implementação do acordo. De início, na resposta do Coronel George A. Brownell é recorrente a demora em executar definitivamente o acordo utilizando a situação política delicada do Brasil. Segue trecho da documentação.

> Como já foi assinalado, a celebração do Acordo de Base Aérea com o Brasil não garantiu o sucesso de sua execução. Foi apenas um primeiro passo necessário para o estabelecimento, para os Estados Unidos, de importantes direitos de utilização de bases aéreas estratégicas no Brasil. A implementação do Acordo é um assunto que exige um tratamento cuidadoso e especializado, em particular devido à situação política no Brasil referida na comunicação do General Wooten. Acredita-se que todas as ações tomadas devem ser devidamente coordenadas com nossos representantes diplomáticos no Brasil, e também com o Departamento de Estado, por meio desses representantes diplomáticos ou diretamente.[87]

---

[85] Documentação de 4 páginas sobre a Implementação do Acordo das Bases Aéreas entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos. AG 686 – 15/04/1945, APO 676, Miami, Flórida, 13 de julho de 1945. Para: Adjunto Geral do Departamento da Guerra, Washington, D.C. De: Ralph Wooten, Comandante Geral, EUA, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

[86] Documentação de 10 páginas escrito pelo Coronel George A. Brownell, Oficial Executivo do Corpo Aéreo. Departamento de Guerra, escritório do Secretário Assistente do Ar, Washington, dc. 13 de agosto de 1945. Memorando para o oficial assistente da equipe aérea, tenente-coronel Philip Sherley. Planos de divisão pós-guerra. 3-e -128 Edifício do Pentágono, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

131 Ibidem.

Também é demonstrado na documentação enviada pelo Departamento de Guerra a preocupação com a questão jurídica em relação aos aeroportos. Discute-se aqui até que ponto os Estados Unidos possuiriam, ou não, direitos sobre estas bases após a guerra, e que esta configuração do acordo poderia ser muito mais agradável aos interesses brasileiros e não aos norte-americanos como mostra a parte da documentação a seguir.

> É necessário, no início de qualquer discussão, ter em mente o fato de que o Acordo de Base Aérea não confere aos Estados Unidos a titularidade dos aeródromos estratégicos, e reconhece que o Brasil é o único proprietário desses aeródromos estratégicos. Aos Estados Unidos é concedido apenas o direito de usar os aeródromos e suas instalações em conjunto com o Brasil para os fins e pelo período estipulados no Acordo.
> A propriedade brasileira dos aeroportos é estabelecida em vários aspectos. Em primeiro lugar, entende-se que na maioria, senão em todas as localidades, o governo brasileiro possuía os campos no começo. Em segundo lugar, estava claramente previsto no Decreto-Lei nº 3.462, de 25 de julho de 1941, que os aeroportos nele referidos seriam, quando construídos, propriedade do Brasil. Embora o Decreto-Lei não previsse especificamente os campos de Fernando de Noronha ou da Bahia, e não incluísse especificamente certos outros trabalhos decididos após a data do nível diplomático, deixava claro que era intenção do Brasil que todos empréstimo em que se localizavam os aeroportos "sempre deveriam pertencer ao Governo Brasileiro" e "quanto às construções e demais benfeitorias, as autoridades militares entendem que devem ser doados imediatamente ao Brasil, para sua utilização durante o período da presente guerra, porém , sendo assegurado a elementos americanos estacionados neste país. [88]

Analisando a documentação citada percebe-se aqui que houve em algum momento certo desentendimento por parte de Wooten em relação aos direitos dos Estados Unidos em relação aos aeroportos. Brownell aponta que houve um erro de interpretação de Wooten ao analisar o acordo. O erro seria referente aos direitos de ocupação dos Estados Unidos nas bases aéreas no Brasil, mesmo com a titularidade dos espaços aos brasileiros, os norte-americanos teriam direito de uso sobre eles, como podemos ver a seguir. Seria este erro mais uma atitude proposital de Wooten com a intenção de atrasar a assinatura do Acordo? Fica complicado e até arriscado afirmar que sim, mas diante do contexto acompanhado seria possível.

> O parágrafo 1 c do 2º Endosso do General Wooten é correto ao dizer que, em oposição ao Brasil, os Estados Unidos não têm direitos de propriedade

---

132 Ibidem.

> sobre as instalações aeroportuárias abrangidas pelo Acordo de Base Aérea. O parágrafo não está correto, entretanto, ao declarar que os Estados Unidos não têm direitos de ocupação.
> Sempre foi reconhecido pelos brasileiros, como confirma a carta do Senhor Aranha acima citada ao Embaixador Caffery de 1942, que durante o período da presente guerra o uso dos aeroportos é assegurado às forças americanas. O Acordo de Base Aérea dá continuidade a este direito de uso, em conjunto com o Brasil, na medida e pelo período nele previstos. Nessas circunstâncias, foi considerado pelo Departamento de Estado e pelo Estado-Maior Conjunto que a outorga desse direito solidário de usuário justifica amplamente o reconhecimento da titularidade brasileira dos aeroportos e instalações estratégicas.
> Além do direito conjunto do usuário, o acordo da Base Aérea também concede aos Estados Unidos o direito de igualar-se à "Comissão Técnica Brasil-Estados Unidos para a Conservação de Aeroportos", à qual são atribuídos certos poderes e deveres pelo Acordo. Uma das mais importantes atribuições da Comissão é superintender a operação e manutenção e prescrever os regulamentos de uso de cada aeroporto estratégico e de suas instalações. A Comissão também tem a responsabilidade de recomendar aos dois governos uma fórmula para a distribuição equitativa dos custos e manutenção dos aeroportos estratégicos. Pode propor equipamento e instalações adicionais que pode ser aconselhável construir ou instalar em qualquer um dos aeroportos estratégicos por e às custas de qualquer Governo e sujeito à aprovação do Governo. É também possível formular planos para a ampliação da preparação de técnicos brasileiros na operação dos aeroportos e instalações.[89]

Outro importante ponto levantado por Brownell em resposta a Wooten é o sigilo solicitado pelo governo brasileiro em relação ao Acordo. A importância dada pelo governo à questão política crescia ao ponto que eleições se aproximavam, sendo assim o governo dos Estados Unidos aceitou as solicitações brasileiras a esse respeito, mas a intenção era tornar público o Acordo assim que o governo brasileiro se afirmasse como preparado para fazê-lo.

Outro problema discutido foi a formação de uma Comissão responsável para guiar os pontos determinados no Acordo. As posições políticas antagônicas e opostas presentes nas autoridades brasileiras, bem como a vivida no cenário nacional, atrapalharam a formação desta Comissão, o que era lamentável, mas não impossível do ponto de vista do Departamento de Guerra. Não era previsto pelo Chanceler Aranha e pelo Embaixador Caffery que a Comissão fosse constituída logo que o Acordo fosse assinado, mas esperava-se que isso fosse possível logo após o fim da guerra na Europa.

---

133 Ibidem.

Entremeio os assuntos abordados no memorando[90], é visível que o Departamento de Guerra parecia sustentar a posição de ser favorável a constituição do Acordo entre os dois países dizendo não haver razão para que os dois governos não chegassem a um Acordo com disposições inicialmente previstas elaboradas por uma Comissão. Mas, mesmo assim, mantinha-se a pauta de fazer mais discussões sobre os arranjos do contrato antes de uma assinatura. Para estas discussões elegiam-se importantes assuntos como a questão de até qual ponto a Força Aérea Brasileira teria permissão para ocupar prédios e instalações nas bases aéreas estratégicas. O uso delas pelos Estados Unidos com ocupação total havia sido permitido pelo governo brasileiro para fins de guerra em troca da manutenção financeira, e para o pós-guerra o acordo previa o uso compartilhado pelos dois países. A ideia era encorajar para que as forças aéreas de ambos os países fizessem uso das bases, e há o retorno da menção de custos compartilhados de manutenção das bases no período do pós-guerra. Veja a documentação a seguir.

> Enquanto se aguarda a constituição da Comissão, no entanto, não parece haver razão para que os dois governos não possam chegar a acordo entre si sobre a certeza de que as disposições inicialmente previstas seriam elaboradas pela Comissão. Está se tornando cada vez mais importante que esses arranjos sejam discutidos e concluídos pelo menos temporariamente. É claro que o general Wooten tem isso em mente, e é com relação a isso que ele tem pedido, e agora está novamente, pedindo orientação política. Suas investigações levantam vários pontos, os mais importantes dos quais são referidos a seguir.
> Um dos primeiros pontos a ser decidido envolve a questão de até que ponto a Força Aérea Brasileira deve ter permissão para ocupar prédios e instalações em aeroportos estratégicos. Não deve haver absolutamente nenhuma razão contra, e todas as razões a favor, concordar com isso imediatamente, onde quer que seja possível, sem interferência real com operações estritamente militares. O governo brasileiro autorizou nosso uso e ocupação dos aeroportos estratégicos para fins de guerra e, durante esse período de ocupação total, estamos pagando todos os custos de manutenção. O Acordo de Base Aérea, entretanto, prevê que os aeroportos serão utilizados em conjunto. Devemos fazer tudo o que estiver ao nosso alcance para encorajar os aspectos conjuntos da situação e devemos saudar que a Força Aérea Brasileira use os aeroportos ao lado de nossas próprias forças. Presumivelmente, quando o Acordo da Base Aérea for colocado em pleno funcionamento, o governo brasileiro pagará sua parte dos custos de manutenção, mas provavelmente seria desejável adiar esta questão de dividir a manutenção até que toda a questão de manutenção e operação seja decidida. Nesse ínterim, parece ser do nosso interesse trazer a Força Aérea Brasileira para os campos de aviação, seja com o entendimento de que os custos de manutenção serão rateados posteriormente, ou mesmo sem qualquer acordo expresso por enquanto. Até que a Comissão Conjunta possa ser estabelecida, as questões da

---

134 Ibidem.

> repartição das instalações entre as duas Forças Aéreas deverão ser tratadas de comum acordo entre os dois Governos ou entre os oficiais comandantes.[91]

Outra questão importante elencada no memorando[92] era a discussão, em data anterior a assinatura de acordo, era o procedimento a ser estabelecido para operar os campos de aviação após o término da guerra, assunto que também poderá ser tratado com Comissão Mista. Eram sete pontos a serem considerados.

O primeiro tratava sobre a autoridade de operação em relação a estes aeroportos. A ideia era que o comando de operação estivesse na responsabilidade de alguma autoridade governamental e não por companhias aéreas como a Pan American ou a Panair do Brasil. Esta opinião foi afirmada com veemência desde julho de 1943 pelo Brigadeiro Gomes em conversas com o General Walsh e o Coronel Viney, posição compartilhada por pelo Ministro Oswaldo Aranha em conversações com o Embaixador Caffery e o General Walsh. Por esta razão Oswaldo Aranha e Salgado Filho mostravam ansiedade em incluir uma cláusula no Acordo segundo a qual os Estados Unidos se comprometeriam a treinar técnicos brasileiros para atuarem nestes locais.

O segundo e o terceiro pontos eram referentes a atuação de companhias áreas como a Pan American ou o Panair do Brasil, permitindo que através de contratos parte das operações nestes aeroportos pudessem ser repassadas a estas companhias. Isso com previsão de fiscalização da Comissão Mista e estabelecimento de normas de utilização dos espaços destes aeroportos, não exigindo que as operações fossem efetivamente conduzidas pelos governos. Também discorre dos direitos de uso desses aeroportos por parte das companhias aéreas nos termos do Decreto-Lei 3.462.

O quarto e mais longo tópico refere-se às sugestões feitas pela Panair do Brasil quanto aos seus direitos baseados no Decreto-Lei, que não estariam muito claros, já que a companhia se considera titular dos direitos de uso das instalações aeroportuárias pelo prazo de vinte anos, mostrando haver aqui uma possível disputa jurídica baseada em Decreto-Lei anterior que conferiria direito de uso dos aeroportos a Panair do Brasil, como mostra documentação a seguir.

---

[91] Ibidem.

[135] Ibidem.

> Pelas discussões dos representantes da Panair do Brasil com o Coronel Knight, da equipe do General Wooten, constata-se que a empresa se considera titular do direito de operar todas as instalações dos aeroportos estratégicos durante 20 anos. A linguagem em que se baseiam aparece no Artigo 3 da lei, que afirma em parte (sublinhado fornecido):
> Além das obras e instalações de que trata o artigo 1º deste Estatuto Social, a Panair do Brasil, SA fica autorizada a construir e equipar instalações acessórias em terrenos contíguos ou de outra forma aos aeroportos listados acima nos termos do parágrafo único, letras 'a' e 'b' do artigo 31 do decreto nº 20.914, de 6 de janeiro de 1932, para sua utilização e de sua controlada PAA, Inc., nas seguintes condições:
> a) Após a conclusão das obras e instalações mencionadas neste artigo, cujas estimativas de custos serão aprovadas pelo governo, a Panair do Brasil, SA compromete-se a incorporá-las nas enumeradas no artigo 1.º do presente decreto-lei, mediante instrumento de entrega;
> b) No momento da entrega referida no parágrafo anterior, um contrato de arrendamento de vinte anos cobrindo essas instalações será celebrado entre o departamento competente do Governo Federal e a Panair do Brasil, SA, para uso desta última e da Pan American Airways, Inc .;
> c) Após a recepção pelo governo das instalações mencionadas na letra 'b', serão arrendadas à Panair do Brasil, SA pelo prazo de vinte anos e pelo valor de 27.000 contos, à taxa de 1.350 contos por ano, que será considerado como pagamento antecipado do arrendamento.
> A cópia disponível do Decreto-Lei nº. 20.914, referido na citação acima, diz o seguinte (sublinhado fornecido):
> Art. 31. As instalações para abrigo, reparo ou abastecimento de aeronaves e demais instalações semelhantes serão feitas nas áreas reservadas aos aeroportos, ou em terrenos nelas contíguos ou não.
> Parágrafo único. Estas instalações, consideradas acessórios, devem servir para os seguintes fins:
> a) Para uso exclusivo do proprietário.[93]

O quinto tópico discute a parte jurídica do tópico anterior e explicita os alcances dos direitos da Panair do Brasil. As instalações contempladas pelo tópico anterior são as que foram construídas pela Panair do Brasil para seu uso ou uso exclusivo da Pan American. As instalações que foram por ela construídas, mas com recursos do governo dos Estados Unidos não são entendidas com fins para uso exclusivo de uma das suas empresas aéreas, mas sim destinadas ao uso do governo norte-americano, fato reconhecido e consentido por Aranha e Caffery. Embora na época do Decreto-Lei original, antes da guerra, os Estados Unidos não tivessem autorização dada pelo governo brasileiro para as obras de construção dos aeroportos, essa autorização foi dada em 1942 devido ao ambiente de guerra, e não estava exposta em Decreto-Lei. O Departamento de Guerra através da narrativa de Brownell observa que é difícil ver por que a Panair do Brasil desejava ou deveria ter uma participação maior a que lhe era devida em qualquer utilização das instalações

---

136 Ibidem.

construídas além de seus próprios recursos. Seus direitos originais seriam mantidos, mas não seriam estendidos em instalações que foram construídas com recursos financeiros advindos do governo dos Estados Unidos.

O sexto e sétimo tópico, últimos desta discussão continuavam a discutir sobre a interpretação da Panair do Brasil sobre os seus direitos. Era destacado que a linguagem do contrato do ADP que envolviam o governo dos Estados Unidos e as companhias aéreas era inconsistente com as alegações da Pan American, reconhecendo ao final deste item discutido decisão favorável ao governo brasileiro, como mostra a documentação.

> O parágrafo 4 do Artigo VIII deste contrato, conforme alterado, prevê, entre outras coisas, que a qualquer momento após seis meses após o término da guerra, este Governo pode direcionar a alienação ao Governo Brasileiro ou a alguma outra parte de qualquer propriedade providenciar em qualquer um dos aeroportos com fundos dos Estados Unidos se a propriedade puder ser removida sem danos à propriedade remanescente localizada no aeroporto. No caso de aeroportos que foram totalmente construídos com fundos do Governo em locais onde a Pan American ainda não tinha um aeroporto, este direito de disposição se aplicaria a todo o aeroporto. Essas disposições reconhecem o fato de que este Governo pode direcionar a alienação das mesmas instalações que a Panair do Brasil e a Pan American aparentemente alegam ter direito de usufruir pelo período de 20 anos.
> É também pertinente registar a interpretação do Decreto-Lei expressa em 1943 pelo Brigadeiro Gomes e extensamente exposta no memorando do Coronel Viney. O General Gomes afirma que as 'instalações' cobertas pela cláusula de lease-back são apenas aquelas de propriedade da Pan American ou da Panair em Belém. Diz que se preocupou pessoalmente com a preparação do Decreto-Lei e que conheceu todos os seus pormenores. Parece que esta interpretação vai longe demais e que, em qualquer caso, a Panair do Brasil deveria ter direito a pelo menos plenos direitos nas instalações que foram instaladas em vários aeroportos estratégicos às suas custas. Acredita-se que este Governo deve definitivamente tomar a posição de que quaisquer instalações instaladas por qualquer companhia aérea nos aeroportos, às suas próprias custas, devem permanecer em sua posse e serem utilizadas em seu benefício.[94]

Outro termo da discussão do memorando[95] era dar instruções a Wooten referente a questão de manutenção de custos entre os governos em relação aos aeroportos. A orientação dada a ele era de que a Panair do Brasil, apesar de ter seu direito de aluguel de algumas instalações, não possui responsabilidade de manutenção. A orientação era de que houvesse uma discussão para que os custos de manutenção fossem garantidos pelos Estados Unidos, ao menos em parcela e a

---

[94] Ibidem.

[137] Ibidem.

divisão desses custos entre os governos era questão de difícil resolução. Qualquer acordo de manutenção que fosse estabelecido deveria ser acompanhado de uma provisão de créditos para os custos de manutenção de todos os gastos que pudessem surgir, sejam eles taxas de pouso, aluguel de hangar, etc.

Outra questão respondida a Wooten é em relação a retenção de pessoal do Exército nos diversos aeroportos estratégicos e a sua opinião de que a ocupação continuada destes locais por outros grupos norte-americanos não pequenos e de atividade técnica não teria aprovação pública no Brasil. O Departamento de Guerra não questiona esta conclusão, e confirma que o excedente de pessoal deveria ser reduzido dos aeroportos estratégicos, mantendo apenas pequenos destacamentos de tropas técnicas. Na medida do possível deveriam ser homens uniformizados cuidadosamente selecionados em cooperação com a Força Aérea Brasileira e que tivessem condições de auxiliar no treinamento de técnicos brasileiros, assim como foi pedido pelas autoridades brasileiras.

O memorando[96] faz menção às várias perguntas feitas por Wooten ainda em novembro de 1944, e aponta que ele receberá aconselhamento completo sobre estes pontos. Um desses aconselhamentos refere-se a uma data em que Wooten pensava ser viável estabelecer o Acordo, talvez de três a seis meses após o fim da guerra. Segundo o Departamento de Guerra, os planos para eleições no Brasil em dezembro indicavam a provável conveniência de não colocar o acordo em vigor publicamente e de não criar uma Comissão até o início do ano seguinte e debater este assunto em reunião com o embaixador e o Departamento de Estado. Quanto ao tamanho e composição da Comissão a sua sugestão de ser formada por um ou dois oficiais da Força Aérea dos Estados Unidos, um oficial da Marinha dos Estados Unidos e um representante da CAA foi considerada apropriada pelo Departamento de Guerra. A posição de Brownell incluiria na composição da Comissão um Engenheiro do Exército dos Estados Unidos e seus opostos brasileiros, sendo o pessoal norte-americano selecionado entre os indivíduos que estivessem em serviço no Nordeste brasileiro.

A sequência do documento trata sobre os chamados aeroportos não-estratégicos. Esses eram de propriedade brasileira e o Exército e a Marinha dos Estados Unidos não tinham interesse em manter uso após a guerra, exceto na

---

138 Ibidem.

medida em que lhes era concedido o direito de utilização para fins de trânsito através do Acordo. Sobre esses aeroportos o memorando discute a possibilidade de venda de direitos envolvendo o governo brasileiro e as empresas aéreas, como mostra a documentação a seguir.

> É duvidoso que nosso interesse neles para fins de trânsito seja suficiente para justificar nossas medidas para mantê-los ou operá-los. (Estamos mantendo e operando no momento). Devemos tomar medidas, em conjunto com a Embaixada, para fazer um acordo com o Ministério da Aeronáutica por meio do qual podemos salvar a propriedade removível. No que diz respeito aos campos que estão sob o A.D.P. contrato, a Pan American não pode levantar objeções a tal salvamento, exceto pela disposição técnica neste contrato que limita nossos direitos de disposição até seis meses após a guerra. Os prováveis melhores compradores das instalações são o Governo Brasileiro ou a Panair do Brasil, e parece que a melhor maneira de abordar o problema seria discutir primeiro a questão da venda de nossos direitos sobre a propriedade para o Ministério da Aeronáutica. Na medida em que o Ministério da Aeronáutica não desejava fazer algum acerto para a compra, deveria então ser explorada a possibilidade de vendê-los para a Panair do Brasil.[97]

Um último ponto a ser discutido no memorando[98] trata-se ainda do assunto dos aeródromos e de uma política de acordo aéreo civil entre o Brasil e Estados Unidos. Neste momento o Brasil ainda não havia assinado o Acordo das Cinco Liberdades[99] e não se sabia se o Departamento de Estado iria fazer pressão para a assinatura deste acordo ou buscaria uma convenção bilateral separada. Era desejado pelo Departamento de Guerra que este assunto fosse discutido junto com o Acordo que já se arrastava e em coordenação com o Departamento de Estado e a Embaixada do Brasil.

O fim do documento afirma que deve ser elaborado um programa para estabelecer o objetivo dos Estados Unidos em cima de cada um dos pontos discutidos anteriormente que são:

> a) Utilização dos aeroportos estratégicos pela Força Aérea Brasileira.
> b) Procedimento a ser estabelecido para operação dos aeroportos estratégicos, e divisão do custo dos mesmos.

---

[97] Ibidem.
[98] Ibidem.
[99] As liberdades do Ar são um conjunto de direitos da aviação comercial que concedem a empresas aéreas de um Estado a prerrogativa de entrar e pousar no território de outro Estado. São nove liberdades ao todo. Foram formuladas na Convenção sobre Aviação Civil Internacional no ano de 1944. Fonte: Wikipedia.

> c) Procedimento a ser estabelecido para manutenção dos aeroportos estratégicos após o término do período de guerra, e divisão do custo dos mesmos.
> d) Retenção de pessoal do Exército nos aeroportos estratégicos.
> e) Data proposta para a constituição da Comissão Mista.
> f) O tamanho desejado e a composição da Comissão.
> g) Política a ser seguida na recuperação de bens em aeroportos não estratégicos.
> h) Política a ser seguida em relação a acordo aéreo civil com o Brasil (a ser determinado pelo Departamento de Estado).[100]

No encerramento do documento[101] Brownell ao representar o Departamento de Guerra diz que todo o programa deveria ser coordenado com o Departamento da Marinha e amplamente discutido com o Departamento de Estado. Depois seria encaminhado para liberação em Washington, após isso, a instrução conjunta deveria ser dada à Embaixada no Brasil e ao General Wooten para tomar as medidas que eles considerassem apropriadas para execução na medida do possível.

Uma carta trocada entre J. E. Hull, Tenente General Chefe Adjunto do Estado Maior e o Brigadeiro-General A. J. McFarland, Secretário do Estado Maior Conjunto em 29 de setembro de 1945[102] trata do assunto das bases aéreas no Brasil sem trazer novidades em relação ao já discutido anteriormente. Neste documento há uma revisão dos termos já tratados pelas autoridades do Brasil e dos Estados Unidos, há menção da assinatura do contrato no final de 1944, mas nenhuma menção de uma implementação definitiva do acordo como pode-se ver na documentação a seguir.

> Faz-se referência ao seu pedido de 27 de setembro de 1945 para informações sobre as questões apresentadas nos telegramas do Embaixador Berle do Brasil de 22 e 24 de setembro de 1945.
> Segue em anexo como Guia A uma cópia de uma carta dirigida ao Sr. Hugh Fulton, Advogado do Comitê Truman, em data de 13 de agosto de 1943, transmitindo cópias dos contratos secretos com a Pan American Airways em obras de melhoria e construção foi realizado para os Estados Unidos antes e durante a guerra em várias bases aéreas na América do Sul e Central. Esta carta contém uma declaração geral da natureza deste trabalho e o

---

[100] Documentação de 10 páginas escrito pelo Coronel George A. Brownell, Oficial Executivo do Corpo Aéreo. Departamento de Guerra, escritório do Secretário Assistente do Ar, Washington, dc. 13 de agosto de 1945. Memorando para o oficial assistente da equipe aérea, tenente-coronel Philip Sherley. Planos de divisão pós-guerra. 3-e -128 Edifício do Pentágono, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

[101] Ibidem.

[102] OPD 336 Brazil 29 de setembro de 1945. Memorando para o Brigadeiro-General A. J. McFarland, Secretário, O Estado-Maior Conjunto. Assunto: Bases aéreas no Brasil. Escrito por J. E. Hull, Tenente General, Chefe Adjunto do Estado-Maior. Documentação de três páginas, inserido dentro do grupo maior de fontes citado na nota 9.

cabo mencionado acima, relativo a recusa do Departamento de Guerra em fornecer dados ou informações ao Comitê Truman é baseado em desinformação.

Em uma data subsequente, o Sr. Fulton perguntou ao Departamento de Guerra e Marinha se a classificação secreta dos contratos mencionados acima poderia ser removida. Foi considerado pelos Departamentos da Guerra e da Marinha que isso seria desaconselhável pelos motivos expostos em uma carta dirigida por eles ao Presidente na data de 14 de agosto de 1944, anexada como Tab B. Por memorando datado de 19 de agosto de 1944, o Auxiliar Naval do O Presidente informou aos Secretários da Guerra e da Marinha que o Presidente concordou com esta recomendação (Tab C).

Nas últimas duas semanas, o Departamento de Guerra, a pedido do Comitê Mead, forneceu-lhe em sessão executiva informações adicionais sobre os contratos acima.

Para melhor compreensão dos assuntos discutidos nos telegramas do Embaixador Berle, deve-se também fazer referência ao Acordo de Base Aérea com o Brasil, que foi assinado pelo Embaixador dos Estados Unidos no Brasil e pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil em 14 de junho de 1944. Isso requer uma breve revisão da ação tomada pelos Chefes Conjuntos e pelo Presidente antes disso.

No final de 1943, o Estado-Maior Conjunto aprovou os documentos iniciais da chamada Série 570, nos quais foram incluídos os locais em que os Chefes Conjunto desejavam direitos de base aérea do pós-guerra para o Exército e a Marinha. Este estudo foi submetido e aprovado pelo Presidente, que o encaminhou ao Secretário de Estado por meio de carta datada de 7 de janeiro de 1944, anexada como Guia D, solicitando ao Departamento de Estado que iniciasse negociações com os governos interessados para aquisição permanente ou longa -termo benefício das bases, instalações e direitos exigidos "no primeiro momento possível." Esta carta foi complementada por uma segunda carta do Presidente ao Secretário de Estatística datada de 1 de fevereiro de 1944, anexada como Tab E.

De acordo com os procedimentos estabelecidos pela Série 570 e as duas citadas cartas do Presidente ao Departamento de Estado. O Estado-Maior Conjunto tem, de tempos em tempos, informado ao Departamento de Estado sobre seus requisitos máximos e mínimos em vários dos locais de base estabelecidos na Série 570, e entende-se que o Departamento de Estado instituiu ou está considerando negociações a respeito disso.

As bases aéreas no Brasil foram selecionadas pelo Estado Maior Conjunto como objeto de negociações iniciais. À luz das recomendações aprovadas pelo Estado Maior Conjunto com relação aos direitos militares desejados em bases brasileiras, o Departamento de Estado preparou instruções ao Embaixador dos Estados Unidos no Brasil, que, com o auxílio de alguns representantes do Exército e da Marinha, manteve discussões com autoridades brasileiras, incluindo o presidente Vargas. O Departamento de Estado e os chefes conjuntos foram informados do andamento das negociações e aprovaram o Acordo da Base Aérea final acima referido (Guia F) antes de sua execução.

Este Acordo não é em si um acordo secreto, mas, em conformidade com uma troca de notas, deve ser mantido em segredo até que um acordo mútuo sobre a desclassificação seja alcançado entre o Governo brasileiro e o Governo dos Estados Unidos. O Departamento de Estado levou este Acordo de Base Aérea ao conhecimento do Presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado.

Com o fim da guerra e a consequente redução das operações nas bases no Brasil, o Departamento de Guerra deu passos, por meio do Departamento de Estados, na implementação do Acordo de Base Aérea. o Departamento de Estado instruiu o Embaixador Berle no Rio a respeito desse assunto e o Departamento de Guerra instruiu seu representante conforme estabelecido

> no telegrama anexo (Guia G). O Embaixador Berle está em conversações com o Governo Brasileiro visando a implementação do Acordo, embora a oposição política em alguns círculos no Brasil possa apresentar algumas dificuldades.
> Uma das questões que podem estar envolvidas na questão de quaisquer direitos que a Pan American Airways, e mais particularmente, sua subsidiária majoritária, Panair do Brasil (uma empresa brasileira), podem ter em algumas das instalações (como comunicações, equipamentos meteorológicos e de abastecimento) construídos com fundos dos Estados Unidos nas bases cobertas pelo Acordo de Base. A Pan American Airways afirma direitos (que se aplicam apenas a certas instalações, e não aos próprios aeródromos que são de propriedade do Brasil) sob um Decreto-Lei brasileiro que obteve do governo brasileiro em 1941. É indiscutível que haja uma diferença de opinião entre certas autoridades brasileiras e a Pan American Airways quanto à interpretação deste Decreto-Lei. A decisão final sobre esta questão dependerá em grande parte da atitude do governo brasileiro. Instruções do Departamento de Guerra Os direitos das Airways devem ser administrados inteiramente pelo Embaixador, embora nenhuma ação deva ser tomada para prejudicar os direitos da Pan American Airway em instalações construídas às suas próprias custas e para seu próprio uso.
> O Acordo de Base Aérea foi levado ao conhecimento do Comitê Mead por representantes dos Departamentos de Estado, Guerra e Marinha em sessão executiva.[103]

Percebe-se durante toda a análise feita na documentação[104] disponível que o acordo de utilização de bases aéreas estratégicas entre o Brasil e os Estados Unidos não foi de fato implementado. As negociações se arrastaram por muito tempo sem serem implantadas, pontos discutidos e revisados repetidamente sem um avanço sólido. O desentendimento entre algumas autoridades brasileiras envolvidas no projeto e o cenário político nacional tumultuado e incerto corroboraram para a não implementação do acordo. Há de se levar em conta o papel do Departamento de Guerra dos Estados Unidos que pareceu trabalhar com a intenção de, no mínimo, atrasar a implementação do acordo, com atuação importante do General Wooten que seguiu as orientações do Departamento.

Houve um atraso proposital e especificado nas cartas e memorandos em relação a implementação do acordo. As negociações foram postergadas para o pós-guerra, deixando claro uma atitude diferente por parte dos Estados Unidos em momento de guerra. Antes de 1941, os avanços em questões de inserção em territórios da América Latina como um todo era mais lento e sustentado juridicamente, após a entrada na guerra os avanços tornaram-se mais incisivos e

---

[103] Ibidem.
[104] Trata-se de 60 páginas de documentação sobre o assunto principal da instalação de aeródromos no Brasil pelo acordo entre Estados Unidos e Brasil, contemplados entre agosto de 1943 e setembro de 1945.

constantes, devido a necessidade estratégica. Porém, o cenário de guerra explica a mudança de atitude. Desta forma, apesar da atitude pragmática e alongada das autoridades dos Estados Unidos, parece ter faltado um pouco de tato para as autoridades brasileiras em suas negociações com o objetivo de conseguirem implantar o Acordo de forma definitiva.

Os brasileiros não conseguiram enxergar a situação de forma mais pragmática e aproveitar o momento de interesse dos Estados Unidos pelo espaço aéreo brasileiro que era grande entre os anos de 1941 e 1943. Em meados de 1944 a situação da guerra muda consideravelmente e a importância estratégica do Brasil e da América Latina como um todo diminui, e com isso os Estados Unidos também diminuem o interesse para com o Brasil e possíveis acordos. Sendo assim, as autoridades brasileiras envolvidas perderam a oportunidade de manter uma quantidade maior de tropas dos Estados Unidos em suas bases que lhe trariam consideráveis melhoras com todo o seu aparato aéreo e tecnológico. No final das contas, o resultado obtido pelo Brasil foi a melhora de algumas instalações e reformas em algumas bases aéreas, a criação de pistas de pousos no sul do país como Curitiba e Santa Maria, e um maquinário de alto potencial que foi deixado no Brasil pelos Estados Unidos que foi utilizado de maneira aquém do que poderia produzir.

4 ORGANIZAÇÃO, TREINAMENTO E ADAPTAÇÃO AO SISTEMA DE VOO ESTADUNIDENSE NA FAB

Concomitante à conquista do espaço aéreo brasileiro por parte dos Estados Unidos ocorreu treinamentos e formações de turmas dentro da FAB adaptando-a ao sistema de voo estadunidense. Enquanto ocorria o controle do espaço aéreo brasileiro por empresas norte-americanas e a expulsão da influência do Eixo no setor, a parte militar também foi incorporada ao sistema norte-americano.

Estudos e levantamentos sobre a situação da FAB foram iniciados ainda no fim de 1942 entre as autoridades americanas e a Comissão Conjunta a fim de estruturar, equipar e treinar a nova força.

Uma das primeiras equipes do Brasil a ser treinada pelos Estados Unidos e aprender o seu sistema de voo foi o 1º Grupo de Aviação de Caça. Logo após a sua criação em fins de 1943, já haviam se iniciado as negociações dentro dos altos escalões da FAB para o voluntariado do grupo e o seu treinamento. No início do ano de 1944 já se elege o Panamá como local de treinamento para o grupo de caça, começando ainda no primeiro semestre e durando até meados de 1944. Nesta fase de treinamento alguns integrantes do grupo fizeram algumas aulas e atividades de instrução para aperfeiçoamento de voo nos Estados Unidos.

A atividade do grupo de caça em cenário de guerra ocorreu no segundo semestre de 1944 e primeiro semestre de 1945. Atividades de treinamento e de guerra são muito diferentes, na segunda havendo um número de mortes muito superior às atividades de treinamento. E esta realidade também serviu como forma de treinamento para o grupo brasileiro, alcançando certa excelência em atividades de voo ao fim da guerra atestada pelas próprias autoridades norte-americanas. As primeiras atividades em guerra realizadas pelos brasileiros foram em conjunto com elementos de outros esquadrões norte-americanos já experientes. Demorou alguns meses até que brasileiros começassem a desempenhar funções independentes de acompanhamento norte-americano.

Toda essa experiência adquirida pelos brasileiros na aliança com os Estados Unidos durante o treinamento e a guerra foi repassada após retorno do grupo ao Brasil. O grupo foi mantido e muitos de seus integrantes permaneceram nos quadros da FAB e auxiliaram na formação de novos grupos de caça espalhados pelo país disseminando o sistema de voo americano aprendido anteriormente.

Enquanto o primeiro grupo de caça treinava e aprendia o sistema de voo norte-americano no Panamá e na Itália, outras turmas de treinamento dentro da FAB eram formadas no Brasil. A criação da Escola Técnica em São Paulo em 1943 foi um marco muito importante para a FAB e auxiliou na formação e treinamento de muitos estudantes. Durante esses treinamentos ocorreu uma padronização de uso de aeronaves de modelo norte-americano na Aeronáutica. Os modelos utilizados anteriormente foram substituídos por bombardeiros A-20 e B-25 e caças P-40, este último também utilizado pelo grupo de caça em treinamento no Panamá. A formação de turmas e seus respectivos treinamentos ocorreram em meados de 1945 nas bases aéreas de Cumbica em São Paulo com os bombardeiros A-20, Galeão no Rio de Janeiro com os bombardeiros B-25 e Santa Cruz no Rio de Janeiro com os caças P-40. (OLIVEIRA, 2016, p. 11)

Percebe-se que grupos e turmas dentro da FAB foram treinadas e tiveram acesso à tecnologia de ponta fornecida pelos Estados Unidos na época, tanto nos grupos treinados dentro do Brasil quanto no grupo de caça que foi a guerra. (HENRIQUE, 2014; OLIVEIRA, 2016)

4.1 ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA FAB

Tão logo ocorreu a declaração de guerra por parte do Brasil ao Eixo teve início uma preocupação maior por parte das autoridades norte-americanas em relação ao estado em que se encontravam as Forças Armadas brasileiras. Ainda no fim de 1942 teve início um estudo e levantamento por parte da Joint Brazil-United States Defense Commission e da Missão Militar dos Estados Unidos no Brasil em relação à FAB. As principais figuras que participaram ativamente destas tarefas são o Tenente Coronel Thomas B. Hall, chefe do Corpo Aéreo da Missão Militar no Brasil e o Coronel Vasco Alves Seco, representante da Aeronáutica na JBUSDC.

De acordo com a documentação[105] consultada um estudo sobre a FAB apresentado pelo Coronel Seco demonstra a situação da FAB no final de 1942 focando sobre três assuntos principais: aviões, pessoal e material. Cada um destes três assuntos foi trabalhado em três pontos menores: combate, treinamento e

---

[105] JBUSDC, Memorando para a Joint Brazil-United States Defense Commission, de 17 de novembro de 1942, 7 páginas contendo notas sobre a Força Aérea Brasileira. Sem autoria determinada. É possível presumir que foi escrito pelo Tenente Coronel Thomas B. Hall.

diversos. Nesta parte do documento não há menção de autoria, mas provavelmente foi escrito pelo Coronel Hall, endereçado a JBUSDC comentando o estudo do Coronel Seco.

Era recente a criação do Ministério da Aeronáutica, e o mesmo ainda se encontrava em fase de formação e estruturação. Sendo assim possui um material obsoleto e pessoal insuficiente para os padrões norte-americanos da época. Já no início desta documentação[106] o Coronel Seco estima que a FAB necessitava de 304 aviões de combate, e dentro dos termos de tabela de organização da USAAF, corresponderia a 2 grupos de caça, compostos por 2 esquadrões, cada um com 20 caças por esquadrão, totalizando 80 aeronaves. 1 grupo de bombardeiros médios, composto por 2 esquadrões de 14 aviões cada, totalizando 28 aviões. 1 grupo de bombardeiros de mergulho, composto por 4 esquadrões de 14 aviões cada, totalizando 56 aviões. 2 grupos de bombardeiros leves, um dos grupos com 3 esquadrões de 14 aviões cada e o outro grupo com 2 esquadrões de 14 aviões cada, mais um esquadrão de 18 aviões, totalizando o número de 88 aeronaves.

Há ainda uma menção[107] de formação de um grupo de patrulha de 14 aviões, um esquadrão de transporte com mais 14 aviões e um grupo de observação de 2 esquadrões de 6 caças e 6 bombardeiros leves. Esta parte do documento[108] não é muito clara sobre a quantidade de aviões necessários, pode ter ocorrido um erro de soma dos números, mas o que se conclui é que esta última parte exigida totalizam mais 52 aeronaves. Sendo assim, chegar-se-ia ao montante dos 304 aviões solicitados.

O planejado era que esses aviões seriam recebidos pela FAB ainda no final do ano de 1942 ou início de 1943, incluindo modelos como 25 Fairchild F24, 25 GB-2, 10 AT-7, 14 OA- 14 e 8 C-60. Incluía-se também neste planejamento 100 Treinadores Primários, 75 Treinadores Básicos, 75 Treinadores Avançados. Estimava-se já disponível no Brasil nestas datas 20 Muniz, 100 H-1 e 218 aeronaves diversas, incluindo Wacos, Muniz, Bellancas, Voughts, Boeings, Vultees, Lockheeds, Stearmans e Fairchilds.[109]

---

[106] Ibidem.
[107] Ibidem.
[108] Ibidem.
[109] Ibidem.

Em relação ao pessoal que utilizaria estes aviões e faria o treinamento neles as estimativas da FAB colocavam um pessoal ativo de oficiais entre pilotos e não-pilotos no número de 375, mais 375 estudantes e 2520 não listados, somando um contingente de 3270 pessoas. Havia também uma reserva aérea de pilotos parcialmente treinados de 1000. A estimativa era de que não mais de 200 pilotos e 75 oficiais não voadores estivessem disponíveis no Brasil para serviço como unidade de combate. Porém, esse contingente era ainda bem pequeno comparado à estimativa necessária para os 304 aviões solicitados pelo Coronel Seco para a organização tática dos esquadrões, grupos e alas. Estimava-se necessário 1232 pilotos e não-pilotos para o combate e 6335 assistentes, 265 oficiais para serviços e depósitos mais 3525 assistentes, somando um contingente de 11.357 pessoas, um número muito mais elevado do que se tinha no Brasil contando com a reserva.[110]

Todo esse contingente passaria por um programa de treinamento de voo e treinamento técnico, que seria promovido para atender as necessidades dos grupos de combate, serviços associados, segurança, serviço e depósito, requisitos de treinamento de voo, requisitos de treinamento técnico. Era necessário também a formação de pessoal para a supervisão destas escolas. O Coronel Seco acompanhou de perto a realização desses ensinamentos tendo a oportunidade de visitar pelo menos uma de cada fase dos centros de treinamento de voo, treinamento técnico e substituição e centros de treinamento operacional da USAAF.[111] Acreditava-se que os princípios adotados pela Força Aérea dos Estados Unidos eram os que melhor atenderiam para o treinamento intensivo que a FAB precisaria ter para poder atender às suas necessidades urgentes. Só assim a força estaria preparada para receber as aeronaves de combate que viriam dos EUA, segundo planejamento, para serem entregues ao Brasil no decorrer do ano de 1943.

O Coronel Seco considerava a conveniência de contratar um operador experiente de uma das escolas dos Estados Unidos para lecionar o treinamento pré-voo, primário, básico e avançado de voo e o treinamento técnico, que seriam realizados em escolas a serem instaladas no Brasil. Funções como as de bombardeiros, navegadores e observadores e artilheiros aéreos poderiam ser

---

[110] Ibidem.
[111] Ibidem.

treinadas por pessoal da FAB, graduados destes cursos da USAAF.[112] Assim ensinava-se o sistema de voo norte-americano ao pessoal da FAB e depois ele seria repassado a outros estudantes, corroborando para a disseminação de um novo pensamento dentro de uma força em fase de estruturação.

Um dos projetos de treinamento relacionado na documentação[113] era o Pilot Training que consistia em ingressar a cada 6 semanas 100 cadetes para um curso de pré-voo, seguido de mais 12 semanas para treinamento de voo primário, básico e avançado. Seria um total de 200 alunos em cada fase de treinamento de forma simultânea. Os cursos de treinamento técnico deveriam variar de acordo com a especialidade e as necessidades da equipe deveriam ser atendidas por graduados das escolas de Aviação Técnica e Aérea dos Estados Unidos, por cursos complementares de treinamento para instrutores nos Estados Unidos e pela ida de pessoal competente dos EUA para o Brasil. Porém, tal projeto só havia sido discutido de forma informal com operadores de escolas de aviação civil dos EUA sob contrato com a USAAF, com o Departamento de Estado, com o Comando de Treinamento de Voo Individual e os responsáveis pelo Lend-Lease.

Sobre o material que seria utilizado para toda esta empreitada ainda não havia sido feita uma estimativa logística, mas havia as menções do estudo do plano original do Coronel Seco. Sobre material de combate havia equipamento necessário para operação das unidades de combate em 20% sobressalentes; bombas e munições suficientes para efetuar duas missões por avião durante 30 dias. Sobre material de treinamento, era recomendado centralizar as operações para a obtenção do melhor aproveitamento com o mínimo de material. Seco recomendava para o programa de treinamento de voo que a instrução fosse restringida a três escolas: voo primário e básico na Escola de Contrato e na Escola da Força Aérea Brasileira nos Campos dos Afonsos, e voo avançado na Escola de Contrato. Estas escolas ficariam convenientemente localizadas perto ou nas cidades maiores. Materiais complementares e serviços necessários para treinamento como moradia e alimentação, salas e campos de aula, luz e energia seriam fornecidos pela FAB obtidos por fontes locais. Materiais essenciais não disponíveis no Brasil seriam pedidos por meio de requisição junto a Comissão de Defesa. Esses possíveis

---

[112] Ibidem.
[113] Ibidem.

requisitos para necessidades técnicas das escolas poderiam ser extraídos dos graduados dessas escolas.[114]

Dos 304 aviões de combate que a comissão mista recomendou ao Brasil para auxiliar na defesa do continente, deveriam ser disponibilizados no decorrer de todo o ano de 1943 da seguinte maneira. Em janeiro seriam enviados 28 aviões modelo A-28 e 28 aviões modelo A-31, que formariam o equivalente norte-americano de 1 Grupo, com 1258 elementos. Em fevereiro seriam 8 B-25, equivalente a um esquadrão e mais 372 elementos. Em abril 14 bombardeiros leves, equivalente a 1 esquadrão e mais 301 elementos. Em junho seriam enviados 14 bombardeiros leves, 12 aviões de patrulha e 14 aviões de transporte, equivalentes a 3 esquadrões e mais 2116 elementos. Em setembro seria enviado um conjunto com 14 B-25, 6 bombardeiros leves, 25 caças e 14 D.T., equivalente a 1 grupo e mais 1258 elementos. Em dezembro seria recebido no Brasil um conjunto com 24 bombardeiros leves, 26 caças e 14 torpedos, equivalente a 1 grupo e mais 1302 elementos. Sendo assim, o planejado para chegar ao Brasil durante o ano de 1943 era de 304 aviões e 6.607 elementos de trabalho.[115]

Na sequência do documento[116] é apontado que as alocações existentes no Brasil para o Treinamento Primário, Básico e Avançado são consideradas amplas para uso contínuo de todo o material e para a formação de 1000 pilotos por ano baseado em métodos intensificados de instrução da USAAF. Horários de voos rígidos poderiam ser facilmente administrados em classe de 200 cadetes com o uso de 50 aviões, se confinados a um centro de treinamento.

No dia 1° de dezembro de 1944 um novo relatório[117] é escrito por Thomas B. Hall e enviado para a Missão Militar dos EUA no Brasil sobre a situação da FAB. Sobre organização, a FAB não possui uma organização adequada de unidades táticas, de base ou suprimentos. Apesar de o cronograma de entrega de aviões à força ser de conhecimento há alguns meses, não houve aparente planejamento ou preparação das unidades para recebê-los ou utilizá-los. As melhores condições de uma unidade tática de voo eram encontradas em Natal com o uso de P-40, era um

---

[114] Ibidem.
[115] Ibidem.
[116] Ibidem.
[117] JBUSDC, Memorando para a Chefe da Missão Militar dos EUA no Brasil, de 1° de dezembro de 1942, 4 páginas contendo notas sobre a Força Aérea Brasileira. De: Thomas B. Hall, Tenente-Coronel, Corpo Aéreo, Chefe, Seção Aérea. Missão Militar dos EUA no Brasil. Recife.

bom exemplo de como as operações eram conduzidas, sob comando do Brigadeiro Gomes. Neste local o próprio Gomes designava pessoalmente os pilotos e as aeronaves, assim como as missões, sejam em patrulha ou em correspondência. Chegaram ao Brasil aviões B-18, B-25, P-36 e P-40, sendo supervisionados pela Missão em voos de instrução e organização de unidades, assim que a transição cessou e os aviões deixaram de estar sob influência da Missão, a organização foi interrompida e logo dissolvida. Percebia-se assim, pouco esforço exercido para desenvolver a organização e a capacidade de comando para o crescente número de aviões, não havia também unidades de perseguição, bombardeio ou de reconhecimento.

Quanto ao treinamento, continuava o tom de frustração por parte da Missão em relação ao comprometimento dos brasileiros. Nesta parte do relatório[118] é colocado que bombardeiros e aviões de perseguição chegaram pela primeira vez ao Nordeste do Brasil em abril de 1942. Ainda em janeiro, a Missão solicitou que a FAB selecionasse e preparasse campos de bombardeiro e artilharia, destinando ênfase ao pedido. Passados sete meses, chegando até a data do relatório em questão, haviam sido realizadas cerca de apenas dez missões de treino de bombardeamento, disparos ocasionais dos aviões de perseguição a alvos aleatórios que não puderam ser pontuados. Não foi apresentado nenhum campo de bombardeio ou de tiro adequado no Nordeste, nem mesmo alvos para tiro de teste depois do alinhamento de miras. Não havia navegação supervisionada ou treinamento de voo por instrumentos. Os programas de treinamento preparados pela Missão receberam atenção por um curto tempo de uma semana ou dez dias e depois foram descartados e voos noturnos, exceto em noites de lua cheia eram raros. A impressão que se tem a partir da leitura desta parte do material é a de que os integrantes da FAB possuíam um ritmo de ação bastante diferente do ritmo dos norte-americanos e que esse contato inicial causou um certo choque entre os diferentes sistemas de voo adotados. Havia certa letargia por parte do pessoal brasileiro e os mesmos demonstravam pequeno interesse inicial para manter uma boa aparência diante dos norte-americanos. A injeção de material militar e humano que se pretendia por parte dos EUA no Brasil que aconteceria durante todo o ano de 1943 modificaria todo o sistema de treinamento e formação interna da FAB.

---

[118] Ibidem.

Na continuação da documentação[119] permanece o tom de frustração por parte da Missão. Parecia não haver grande vontade de se treinar mecânicos brasileiros para manter aviões P-36 e P-40. Os mecânicos da Força Aérea dos Estados Unidos fizeram a maior parte do trabalho nesses aviões desde sua chegada, cerca de 90%, e se os mesmos tivessem saído naquele momento não haveria brasileiros treinados ou em treinamento para cuidar da manutenção.

Em relação a manutenção de equipamentos e materiais o tom negativo segue, vários dos itens de necessidade urgente poderiam ser adquiridos no Brasil, mas pouco ou nenhum esforço era feito para se obter o que já estava disponível ou para desenvolver fontes nacionais de desenvolvimento. Eram mencionadas baterias, talhas de corrente, máquinas de recondicionamento de velas de ignição, equipamentos de teste de magnetos e chicotes e equipamentos de teste e reparo de instrumentos. Em algumas ocasiões a própria Missão considerou necessário utilizar recursos do governo norte-americano para adquirir em cidades como Recife e Fortaleza itens como ferramentas (chaves de fenda, chaves inglesas, alicates, etc.), fio de segurança, vidro, fita de fricção, etc., para a manutenção dos aviões da FAB.[120] Chega a ser inacreditável observar a que ponto chegava o desinteresse. Alcançou-se o ponto que nem ferramentas simples e baratas para a manutenção dos aviões eram objeto de atenção e esforço por parte dos brasileiros, ficando tal responsabilidade a cargo da Missão.

As reclamações não ocorreram só por parte da Missão, os integrantes da FAB também tiveram as suas. Isso demonstra que na prática pode ter ocorrido certa resistência inicial no interior da FAB em relação à entrada do sistema norte-americano na força. Vale a pena o questionamento se esta não teria sido a motivação para o desinteresse e letargia dos brasileiros em relação às mudanças que a Missão estava efetuando. Através da análise destes documentos aqui citados[121] não é possível ir além de conjecturas sobre esta hipótese, estudos futuros e com o acréscimo de outras fontes poderiam esclarecer melhor tal problema.

A reclamação mais frequente na FAB era que os Estados Unidos não forneciam as peças de reposição necessárias para manter seus aviões em funcionamento, as peças sobressalentes deveriam ser fornecidas automaticamente,

---

[119] Ibidem.
[120] Ibidem.
[121] Ibidem.

mas não era isso que acontecia. Requisições de itens de necessidade urgente não receberam a devida atenção e constataram-se atrasos de quatro meses na entrega de itens solicitados por via aérea. A Missão procura justificar tais falhas isentando-se de possuir pessoal de abastecimento e não ser essa a sua função principal, além de salientar que não consta de forma adequada nas requisições a ordem de prioridade dos itens solicitados, como mostra nesta parte da situação transcrita a seguir.

> Seu sistema de suprimentos, como funciona agora nesta seção, consiste em dizer a um membro da Missão Militar o que ele quer e fazer com que a Missão forneça a nomenclatura, faça e envie a requisição. Quando os itens da requisição chegam, geralmente é o pessoal da Missão que assume a responsabilidade de levar as peças aos aviões em que são necessárias. Isso apesar do fato de que a Missão não possui pessoal de abastecimento e nunca pretendeu ser uma agência de abastecimento. É verdade que frequentemente as requisições enviadas sobre itens de necessidade urgente não recebem a devida atenção. Ocorreram atrasos de quatro meses nos itens solicitados a serem entregues por via aérea. Os itens disponíveis em Miami ou Morrison Field geralmente são despachados com rapidez, mas quando a requisição precisa ser encaminhada para outro ponto de fornecimento, ocorre um atraso injustificado. Evidentemente, as requisições de aviões da FAB têm tido baixa prioridade não apenas no que diz respeito ao preenchimento, mas também no que diz respeito ao embarque. No entanto, nenhuma discussão é feita aqui sobre a classificação de prioridade de tais itens.[122]

Sobre o fornecimento de suplementos o tom de crítica por parte da Missão continua, há relatos de que quando estes chegaram ao Brasil, a FAB ainda não estava organizada para garantir que chegassem à base adequada para sua utilização. A falta de organização contribuiu para que a chegada de várias caixas de suprimentos fosse descarregada em algum canto do hangar e semanas se passaram antes que as mesmas fossem abertas e seus itens disponibilizados para emissão. Tal fato acontecia mesmo quando se tratava de peças de substituição para aviões fora de serviço. Não foram fornecidas instalações de armazenamento adequadas.[123]

A Missão continua o tom de crítica dizendo que havia feito a sugestão para esta preparação meses atrás e que nenhum treinamento de escriturários foi realizado; não havia registros de estoque ou listas de necessidade. E indaga que o sistema de aquisição, estocagem e emissão de insumos da FAB era aleatório e insuficiente naquele momento, sendo assim, como poderiam dar conta dos aviões

---

[122] Ibidem.
[123] Ibidem.

de assistência que estavam para chegar no decorrer do próximo ano? A preocupação por parte da Missão era grande e encerrava o tópico advertindo que houve tempo o suficiente para a FAB se preparar para tal tarefa.[124]

A conclusão de Thomas Hall no relatório[125] continua em tom de crítica e dúvida sobre o desempenho da FAB para as tarefas que ainda viriam. Adverte que quando os aviões programados fossem entregues, a FAB teria mais material do que poderia dar conta com boa margem de aproveitamento. A maior falta consistia nas instalações terrestres e em pessoal de manutenção, estendendo-se a pilotos e tripulações de voo. Até aquele determinado momento os preparativos por parte da FAB consistiam principalmente em redigir planos que estavam sendo arquivados no gabinete do Ministro.

No início de 1943 o chefe da Missão Naval dos Estados Unidos no Brasil, A. T. Beauregard envia ao Ministro Salgado Filho um memorando[126] contendo as instruções necessárias e um cronograma anexado à FAB para que estivesse em condições de receber os materiais que seriam enviados pelos Estados Unidos no decorrer do ano de 1943. Aqui, o chefe da Missão diz que os aviões mencionados seriam entregues ao Brasil quando a Comissão Conjunta informasse que a FAB possuísse pessoal treinado adequadamente para operar os aviões e as instalações para mantê-los em condições de operação. Mas há a convicção que naquele momento o Brasil não estava preparado para cumprir com estes quesitos como mostra trecho retirado da documentação.

> Com sua imensa área territorial e sua longa linha de costa é lógico e necessário que o Brasil tenha um serviço aéreo amplo e eficiente. A construção deste serviço separado começou com a criação do Ministério da Aeronáutica sob a direção de Vossa Excelência, e naturalmente havia muito a ser feito para desenvolvê-lo com o tamanho e eficiência em material e pessoal que a importância do Brasil no mundo justifica. Com o impulso acrescido da guerra, este desenvolvimento não deve ser restringido ou retardado pelos métodos lentos e econômicos das políticas de tempo de paz, mas deve ser acelerado por ações drásticas necessárias para realização precoce, a fim de que a Força Aérea Brasileira não seja apenas um fator, mas um poder na luta contra nossos inimigos comuns, com plena consciência de que há muito a ser feito antes que a vitória possa ser

---

[124] Ibidem.
[125] Ibidem.
[126] JBUSDC, Memorando do Chefe da Missão Militar Naval dos Estados Unidos no Brasil A. T. Beauregard para o Ministro da Aeronáutica. Assunto: Programa de Treinamento de Pessoal para a Força Aérea Brasileira. Anexo: (A) Item de Listagem de memorando que requer atenção imediata. Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1943. 5 páginas.

> finalmente alcançada. Otimismo indevido e demora em conseguir atacar com força podem muito bem retardar o dia da vitória e torná-lo mais caro no final para o Brasil.

Para poder sanar esta deficiência de uma força recém formada a Missão planejou um cronograma de ações para ser realizado em relação ao Brasil. Eram aviões modernos que seriam enviados para a FAB, devido a isso era necessário haver um pessoal bem treinado e instalações para operações adequadas. Os aviões não teriam valor de combate se não pudessem ser bem utilizados, complementar a formação de pilotos, era necessário construir equipes de terra, técnicos e instalações de materiais, e esses problemas deveriam ser resolvidos antes mesmo da entrega dos aviões. Várias soluções foram apresentadas ao Ministro através de um anexo[127] com a intenção de resolver problemas que afetavam a expansão da FAB, como mostra a tabela a seguir.

TABELA 1: AÇÕES A SEREM REALIZADAS EM CONJUNTO PELOS EUA E BRASIL PARA O DESENVOLVIMENTO DA FAB

Item	Ação necessária do Brasil	Ação necessária dos EUA
Treinamento das unidades da FAB para operar com eficiência o avião de combate entregue ou alocado.	Atribuir pilotos suficientes de outras atividades - eliminando essas outras atividades temporariamente, se necessário - para organizar unidades operacionais separadas e completas. Isso se aplica particularmente aos A-28 (Hudsons)	Nenhum adicional. Pessoal instrutor da USAAF, além de membros da Missão, já disponíveis.
Treinamento e indução na FAB de pelo menos 1000 pilotos adicionais em 1943 e 1944.	(a) Decisão de que isso é necessário. (b) Modificação de todo o quadro de pessoal da	Depende da ação brasileira. Se a FAB entrar nisso com seriedade e sinceridade,

[127] Ibidem.

	FAB para permitir o comissionamento de pilotos reserva. (c) Decisão de como isso deve ser realizado no Brasil ou nos EUA, por escolas contratadas, expandindo as instalações da Escola de Aviação e CPCR, ou como.	os EUA podem, acredito, fornecer material e pessoal para dar treinamento primário e básico aqui; talvez treinamento avançado também, embora isso também possa ser feito nos EUA.
Treinamento e qualificação de cerca de 5.000 técnicos alistados adicionais (mecânicos, radiomecânicos, artilheiros, pessoal de revisão) durante 1943 e 1944.	(a) A decisão que acima é necessária. (b) Montar instalações escolares para 2.000 homens. (c) Aquisição de candidatos. (d) Supervisão de escolas, incluindo doutrinação militar, com instrutores mistos EUA - Brasil.	Fornecer instrutores e material para treinamento.
Estabelecimento de Serviço de Fornecimento e Material adequado	(a) Admissão de que isso é necessário. (b) Expansão imediata do pessoal e material, por indução e treinamento rápido no procedimento de fornecimento de várias centenas de oficiais da reserva.	Fornecer pessoal para instruir e supervisionar o novo pessoal nos métodos. (Um oficial do Corpo Aéreo dos EUA já foi designado para isso; serão necessários cerca de 20).
Ampliação do corpo	Contratar e treinar	Nenhum

auxiliar (engenharia, medicina, abastecimento (fazenda e intendência), infantaria (guarda, polícia e tropas de defesa), apoiar adequadamente a organização FAB existente e proposta.	pessoal conforme necessário.	
Melhoria de campos de pouso no centro e sul do país, com destaque para Caravellas, Vitória, Campos, Rio (Galeão e Manguinhas), Santa Cruz, Santos, Porto Alegre, Florianópolis, São Paulo, Belo Horizonte e Montes Claros.	Solicite aos EUA para pesquisar locais e use a ADP ou organização semelhante para fazer o trabalho.	Fornecer serviços da ADP para fazer o trabalho mediante recebimento de solicitação brasileira.
Treinamento das unidades da FAB em operações mais efetivas de comboio, escolta e patrulha.	(a) Iniciação pela Marinha do Brasil de solicitação de participação da FAB em operações conjuntas. (b) Isso se baseia no cumprimento do Item 1; operações mais eficazes são impossíveis até que a formação definitiva de unidades táticas individuais seja concluída.	Instrução e treinamento em métodos; pode ser feito pelo pessoal presente.
Instituição de programas de treinamento intenso e contínuo, semelhantes inicialmente aos	Aceitação disso conforme necessário	Elaborar e supervisionar tais programas. Uma vez cumprido o Item 1, consoante e/ou o General

programas de treinamento de operações dos EUA para "refrescar" todo o pessoal de combate e desenvolvendo um programa semelhante ao nosso "ano de artilharia" anual, para manter o pessoal em proficiência de combate aceitável.		Walsh poderão estabelecer e conduzir as escolas de treinamento operacional para os 7 grupos de combate inicialmente propostos; o treinamento contínuo em cada base da FAB deve ser estabelecido pelo Estado-Maior, mas o pessoal da FAB deve estar apto a realizá-lo.
Equipamento adicional de aviação	Cumprir os itens 1, 2, 3, 4 e 5.	Os EUA concordaram categoricamente em fornecer todas as necessidades razoáveis, quando a FAB tiver pessoal para lidar com isso. (As deficiências atuais dos pilotos, para lidar com aviões já entregues ou alocados, é de cerca de 312; deficiências de alistados vários milhares, deficiências do corpo de funcionários cerca de 200).

FONTE: JBUSDC

As ações propostas pela Missão poderiam ajudar e muito no crescimento da FAB, mas para isso seria necessário muito esforço por ambos países para o

sucesso de tal empreendimento. Em um memorando[128] entregue para o General Ord sem autoria especificada 10 dias depois já se demonstrava certa preocupação ao se pedir atenção especial para o último item do anexo que afirmava que faltavam 312 pilotos para tripular aeronaves já entregues ao Brasil. A FAB ainda não estava acostumada com ações tão rápidas e de tamanha intensidade das Forças Armadas dos EUA, ainda mais em tempos de guerra, seria necessário dedicação para acompanhar o ritmo, que já estava atrasado, notado pela falta de pilotos para utilizar os aviões já entregues.

No dia 11 de março de 1943 a Comissão se reuniu para discutir os assuntos relacionados ao cronograma de ações para desenvolvimento da FAB.[129] As principais autoridades presentes eram o General Ord, o Ministro Salgado Filho, o Brigadeiro Gomes, General Walsh e o Major Faria Lima. O primeiro assunto discutido foi dos mecânicos, a ideia da Comissão era que a formação da maior parte dos mecânicos fosse feita no Brasil contando com o envio de equipamentos de formação e possíveis instrutores por parte dos Estados Unidos, sendo que 50 ou 100 seria um número suficiente. A instrução de mecânicos de aviação e radiomecânicos também foi pautada nesta ocasião. Foi pensado esse número baixo de instrutores pelo fato de não haver instalações adequadas no Brasil e pelo envio deles ser rápido, podendo assim, ser formado um núcleo de instrutores e chefes de linha para a FAB.

Sobre a entrega de aviões ao Brasil o Major Faria Lima disse que foi abaixo do esperado, um número muito menor do que havia sido acordado. Foi recebido da Comissão de Cessão de Munições (Aéreo) apenas 10 PT-19, 20 BT-15 e 20 AT-6 dos 80 PT-19, 65 BT-15 e 55 AT-6 requisitados, mesmo que a entrega fosse feita antes da programação vista no anexo anterior, a Comissão esperava que o restante fosse entregue pois seriam necessários para a realização do treinamento.[130]

A Comissão relatou aqui[131] o início de um trabalho com uma Escola de Especialistas no Galeão, que seria a mais próxima de uma Escola de Formação Técnica sob o comando e instrução do Tenente-Coronel Braclay. Assim que mais

---

[128] JBUSDC, Memorando para o General Ord. Assunto: Programa de Treinamento de pessoal para a Força Aérea Brasileira. 3/3/1943. 1 página.
[129] JBUSDC, Memorando para Coronel Kenner F. Hertford, escrito por “Bromo” em 11/03/1943. 2 páginas.
[130] Ibidem.
[131] Ibidem.

informações e estatísticas fossem obtidas sobre os mecânicos e outros alistados da FAB aqui treinados seria feita uma recomendação do que seria necessário para o treinamento. Também foi solicitado pela Comissão nesta reunião um oficial para lidar com os problemas de suprimentos e organização de depósitos para armazená-los.

A preparação para a formação da Escola Técnica só foi ocorrer alguns meses depois. Em setembro de 1943 negociações envolvendo a Embaixada norte-americana no Brasil, o Departamento de Guerra e o Ministro Salgado Filho concordaram em dar andamento ao estabelecimento desta escola. A escola seria estabelecida por contrato entre a Embry Riddle School System de Miami e o Ministério da Aeronáutica a custos acrescidos no Lend-Lease. Já estava aprovado pelo Departamento de Guerra o fornecimento de equipamentos, instrumentos e ferramentas de treinamento sob o Lend-Lease. A escola ficaria localizada na cidade de São Paulo fornecendo técnicos de todos os tipos com execução de treinamento de voo e seria organizada para atender inicialmente 500 alunos.[132]

Dentre todo um projeto de formação e estruturação da FAB discutido pela Comissão Conjunta e outras autoridades brasileiras e norte-americanas, surgiram várias propostas de formação de turmas para treinamento e recebimento de material para este fim. Entre estas propostas e ideias que estavam em vias de discussão, aparece pela primeira vez nas documentações a menção a uma Força Expedicionária da FAB, que viria a ser treinada e atuaria na guerra sendo conhecida como o 1° Grupo de Aviação de Caça. Esta menção aparece pela primeira vez num memorando[133] de 10 de setembro de 1943 da Comissão do Rio de Janeiro enviado à Comissão de Washington entre vários outros assuntos discutidos na ocasião. O primeiro assunto tratava-se do avanço do desejo do projeto brasileiro de contar com seu Programa de Aeroclube Civil e a necessidade de várias centenas de aviões para a sua realização. O memorando afirma que, com exceção dos motores e instrumentos que seriam embarcados para o Brasil, esses aviões poderiam ser construídos em território brasileiro.

---

[132] JBUSDC. Rio de Janeiro, 6 de setembro de 1943. Assunto: Início do treinamento da Aviação para o Brasil. John F. Simmons, Conselheiro da Embaixada.

[133] JBUSMC. Seção do Exército dos EUA - Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos Rio de Janeiro - 10 de setembro de 1943. Memorando para: Secretário, Comissão de Defesa conjunta Brasil-EUA, Washington, D.C. Atenção: Coronel Kenner F. Hertford. Para o Coronel Frank B. Kane, Membro Sênior do Exército, Comissão Conjunta de Defesa Brasil-EUA, Rio de Janeiro. James C. Selser Jr, Coronel, A. C. Membro da Força Aérea do Exército, Joint Brasil-US Defense Commission, Rio de Janeiro.

A menção a uma Força Expedicionária da FAB aparece de maneira no mínimo curiosa. A Comissão do Rio diz não ter recebido nenhuma palavra sobre qualquer ação tomada pela Força Aérea do Exército sobre o plano proposto pelas Delegações Aéreas da Comissão de Washington e do Rio para a formação de Força Expedicionária. Não havia entendimento até aquele momento de que um plano havia sido aprovado pela Army Air Forces e enviado à Comissão de Washington. Segundo o relato da Comissão do Rio sobre esta situação, o Ministro da Aeronáutica e o Estado Maior da FAB já tinham consciência da ação e haviam solicitado a colaboração do Coronel Selzer na elaboração de planos detalhados quanto ao tamanho e composição dessa Força Expedicionária. É no mínimo estranho ou até mesmo curioso que a Comissão do Rio estivesse surpresa em saber do andamento desta ação, não tendo tido conhecimento desta desde o seu início.[134]

Mesmo com a surpresa por parte da Comissão do Rio, a mesma solicita que todas as informações disponíveis sobre o assunto, lhes fossem enviadas imediatamente para que pudessem participar das tratativas. E já aproveitou para passar nesta mesma ocasião algumas instruções em relação ao treinamento desta nova Força Expedicionária. A Comissão demonstrou interesse na possibilidade de treinar os oficiais administrativos e de terra nos Estados Unidos nas escolas da Army Air Force.[135]

Outro assunto deste memorando[136] refere-se à elaboração de um contrato para a instalação da escola de formação de mecânicos e especialistas para a FAB. Após visita de John Paul Riddle, dono da Embry Riddle Systen, empresa que realizaria a instalação desta escola, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro para levantamento de suas instalações, e discussão com o Ministro da Aeronáutica, seu Estado Maior, o Tenente Coronel Barclay, Comandante Lord e Coronel Selzer, estabeleceu-se que: as despesas de funcionamento da escola ficariam a cargo do governo brasileiro, o material seria enviado pelos Estados Unidos e financiado via Lend-Lease e a escola ficaria localizada em São Paulo utilizando prédios já construídos para entrar em operação o mais breve possível.

---

[134] Ibidem.
[135] Ibidem; Parte da nova Força que se criava iriam realizar parte do treinamento nas escolas da AFF nos Estados Unidos, como exemplificado no tópico adiante.
[136] Ibidem.

Três meses depois, em 20 de dezembro de 1943, o Ministro Salgado Filho escreve[137] ao General Arnold a fim de tratar de vários assuntos e pedidos relacionados a FAB, dentre eles a nova Escola Técnica e o esquadrão de caça. Inicialmente Salgado Filho diz admirar todo o trabalho feito por Arnold na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos, complementando que a FAB deve muito aos seus esforços empreendidos em nome dela e pela facilitação da instalação da Riddle School for Mechanics no Brasil. Salgado Filho enfatiza nesta ocasião a necessidade que a FAB tem de treinar 300 pilotos militares para uso no exterior e outros 300 pilotos que seriam necessários para as próprias necessidades do Brasil, ambos recebendo instrução periodicamente nas escolas dos Estados Unidos. De acordo com o Ministro uma grande dificuldade que impedia o sucesso de aprendizado nestes treinamentos era o idioma, e para superar esta dificuldade houve uma intensificação do ensino do idioma estrangeiro, como a nomeação de um oficial e instrutores brasileiros para acompanhar o curso de treinamento nos Estados Unidos.

O recém formado grupo de aviação de caça é assunto rápido neste documento.[138] O grupo foi criado pelo Decreto Lei n° 6.123 de 18 de dezembro. Aqui Salgado Filho relata a dificuldade com a alocação de pessoal e material bélico para o grupo, enaltecendo e elogiando o esforço empregado para o envio de uma unidade aérea para o teatro estrangeiro de guerra. A dificuldade de alocação de pessoal e material bélico não era exclusividade do grupo de caça, era estendida também a outros esquadrões permanentes. A dificuldade residia na não entrega de material bélico para a FAB e o uso do material já existente pelo pessoal norte-americano para a patrulha da costa brasileira, um serviço que no entendimento e desejo de Salgado Filho deveria ser feito pelos brasileiros.

Na sequência do documento[139] Salgado Filho faz pedidos de diferentes tipos de aeronaves para atuação na patrulha da costa brasileira. O primeiro pedido faz referência a necessidade de aviões B-34 ou outro equivalente para o serviço de patrulhamento, lembrando que a Marinha havia prometido alguns aviões do modelo Ventura sob a condição de designação de oficiais permanentes para o seu uso,

---

[137] Ministério da Aeronáutica - Gabinete do Ministro - Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1943. Para o General Henry H. Arnold. Comandante-em-chefe da Força Aérea do Exército dos EUA - Washington DC.
[138] Ibidem.
[139] Ibidem.

porém não havendo ainda decisão definitiva sobre o assunto. O segundo pedido era referente a aviões do modelo Lodestars, que seriam utilizados para o transporte aéreo de mantimentos e alimentação entre as regiões Norte e Sul do país. Eram necessários 12 aviões para a tarefa e a Comissão Mista havia recomendado a entrega de 6 deles, mas até aquele momento não haviam recomendações compiladas e a tarefa do transporte continuava a ser feita com o pouco material disponível, que passava por desgaste e falta de peças, dificultando a situação da FAB. Há aqui[140] menção a um avião A-28 recebido pela FAB que estava sendo usado na execução do serviço de patrulhamento e proteção de comboios na costa brasileira, e na caça contra submarinos inimigos, passando também por grande desgaste agravado por acidentes ocorridos. Há o pedido de substituição e aumento de quantidade.

O último pedido do documento[141] em questão refere-se a equipamentos mecânicos para a preparação das novas pistas, cuja entrega também havia sido aprovada pela Comissão Mista de Washington e do Rio de Janeiro e que ainda não havia sido entregue, apesar da grande urgência e necessidade.

A resposta[142] aos pedidos de Salgado Filho data do dia 15 de janeiro de 1944 e não são das mais animadoras, ocorrendo várias negativas por parte do General Arnold. O início da resposta tem tom animador, Arnold informou que por meio da Comissão Mista seriam entregues para o Brasil mais de 300 bolsas de treinamentos de pilotos nos programas das escolas norte-americanas de voo, a qual seria entregue uma cópia da oferta a Salgado Filho através do General Walsh. No entanto, no processo de formação do primeiro grupo de 300 estudantes existiam várias causas de eliminação, as quais não são citadas, fazendo com que a oferta da comissão chegasse até o Ministro com 50 bolsas. Os alunos seriam enviados até o dia 7 de abril de 1944 e Salgado Filho deveria começar a treinar nos requisitos de comprovação imediatamente. Arnold lamenta não ter havido bolsas de formação de pilotos para oferecer aos alunos brasileiros nos últimos meses, naquele momento o ritmo de expansão das Forças Aéreas do Exército Norte-Americano exigiu um pico de produção de pilotos muito grande para abastecer outras frentes de batalha mais

---

[140] Ibidem.
[141] Ibidem.
[142] H. H. Arnold - General, Exército dos EUA, Comandante da Força Aérea Geral do Exército. Para o Dr. Joaquim Pedro Antônio Salgado Filho - Ministro da Aeronáutica do Brasil. Ministério do Ar. Rio de Janeiro, Brasil, 15 de janeiro de 1944.

decisivas. O mesmo aguardava a possibilidade de diminuição desta demanda para poder continuar treinando pilotos para o Brasil, sem interrupção, até o final da guerra.

Comentários sobre o grupo de caça e da Escola Técnica e seus pedidos são breves. Sobre o grupo de caça, Arnold diz apreciar o sacrifício feito pelo Brasil em formar um primeiro esquadrão de caça e espera um sentimento de orgulho nacional em troca do sacrifício de participação num teatro de combate. E sobre o material pedido para a Escola Técnica, diz que após conversa com John Paul Riddle ficou acertado que uma remessa de material excedente dos estoques norte-americanos já fora emitida e seria enviada ao Brasil.[143]

Sobre os pedidos de aeronaves pelo Ministro brasileiro, Arnold diz apreciar as necessidades da FAB e o Brasil possuir plena consideração por ser um cobeligerante ativo, mas aeronaves de transporte do modelo C-60 (Lodestar) não estariam disponíveis para substituição, devido uma paralisação na produção nos primeiros seis meses de 1944. Quanto a cobrança da entrega de aviões do modelo Ventura pela Marinha norte-americana cobrada por Salgado Filho, Arnold esquiva-se do assunto, dizendo não estar familiarizado com tais cronogramas de entrega, e que este é um assunto que diz respeito ao Departamento da Marinha e do Almirante Ingram, mas que faria tudo o possível para agilizar a entrega se o assunto fosse posto numa reunião conjunta do Estado-Maior. E sobre os equipamentos mecânicos para a preparação de novas pistas, Arnold também se esquiva, diz ter conversado com o General Walsh em Washington sobre tal assunto e que maiores esclarecimentos seriam dados a Salgado Filho pessoalmente no Rio de Janeiro. [144]

Certamente é duvidosa a afirmação de Arnold sobre a paralisação na produção desse modelo de aeronaves (C-60) no primeiro semestre de 1944 e sua disponibilidade de envio e substituição para a FAB. Levando em conta a pesquisa de Kennedy (1989, p. 333-342) sobre a avassaladora produção industrial bélica dos Estados Unidos, capaz de produzir um navio por dia e uma aeronave a cada 5 minutos entre os anos de 1943 e 1944, pode-se questionar a resposta de Arnold dada a Salgado filho. Indaga-se o seguinte a partir disto, os Estados Unidos pararam mesmo a produção deste modelo de aeronave (C-60) para direcionar seus esforços

---

[143] Ibidem.
[144] Ibidem.

produtivos para outros modelos? Ou o Brasil não era um destinatário imprescindível para o envio de aeronaves deste modelo naquele determinado momento? Mesmo que as respostas para estas indagações possam ser positivas, não é o provável para este cenário. O fim do documento mostra também uma esquiva por parte de Arnold em relação ao envio de maquinário ao Brasil para a preparação de pistas de pousos negociadas através de outros contratos entre Brasil e Estados Unidos. Mesmo que estes maquinários tenham chegado ao Brasil e tenham sido utilizados para tais construções, ocorreu com bastante atraso e pouca vontade de concretização por parte dos Estados Unidos como foi debatido no capítulo anterior. Sendo assim, o mais provável é que as esquivas por parte de Arnold façam parte de uma política geral de escusas e vetos em relação a certos pedidos da FAB. Outro ponto que pode corroborar na percepção a favor de uma política de vetos a certos pedidos da FAB é a forma de escrita de Arnold em sua resposta para a Salgado Filho. Pode-se conjecturar que a escrita, vista nos trechos a seguir, é permeada por elogios, respeito e admiração a pessoa do Ministro bem como grande entusiasmo pela permanência desta amizade com a intenção de desviar a atenção dos verdadeiros motivos e intenções presentes no documento que é a recusa e veto a certos pedidos.

> Também lamento muito que não tenhamos podido nos encontrar durante minha recente passagem pelo seu país. Nossos contatos pessoais sempre foram uma fonte de extremo prazer para mim e eu teria aproveitado a oportunidade de renovar nossa amizade.
> É um grande prazer receber seus comentários sobre a cooperação cordial do General Walsh. Seus sentimentos sobre suas habilidades são compartilhados por todos nós aqui em Washington.
> Permita-me expressar novamente meu sincero respeito e admiração por você e por seu país. É meu maior desejo ver nossas nações sempre unidas pela causa da democracia e da liberdade.

O grupo de caça e a Escola Técnica continuam sendo assuntos relevantes nos relatórios[145] entre as autoridades da Aeronáutica. Em 17 de fevereiro de 1944, o Coronel Selser escreve a “Bromo” sobre um plano de organização para a FAB para 1944. Aqui existe uma cobrança por um documento para estabelecer os requisitos mínimos gerais de aeronaves para a FAB a fim de estabelecer esquemas de

---

[145] Coronel James C. Selser. Adido Aéreo Militar Embaixada Americana - Rio de Janeiro, Brasil. Re: M.A. Rpt no Brasil I.G. Nº 9100. Assunto: Plano de Organização da FAB proposto pelo Estado-Maior ao Ministro da Aeronáutica. Rep. Nº 5920, 17 de fevereiro de 1944.

compras para o ano todo. Sobre a Escola Técnica foi citado que cerca de 500 toneladas de material Riddle estavam previstos para chegar ao Brasil entre 1° e 20 de março de 1944.

Havia uma grande quantidade de estudantes brasileiros passando por cursos nas escolas de voo dos Estados Unidos em Orlando e Gainesville no começo de 1944. Seguindo o pedido da Comissão do Rio de Janeiro logo após saber da criação do grupo de caça, estavam os seus principais integrantes também realizando este treinamento. O treinamento de voo do esquadrão brasileiro estava sob supervisão do Coronel Dennison e do Major Lindley, que afirmaram o grupo ter tido desempenho de treinamento comparado a qualquer grupo americano e com boa capacidade de resposta. Selser ainda acrescenta que dentre estes pilotos apenas dois estavam abaixo do limite de idade de 25 anos especificado pelo General Saville, e que apenas dois haviam feito voos de perseguição antes de sua chegada a Gainesville. Todos estavam voando P-40 e até aquele momento não havia ocorrido nenhum acidente ou dano em suas operações.[146] No primeiro semestre de 1944 o grupo de caça estava atuando sob a tutela de organizações Army Air Force, utilizando seus equipamentos e operando sob seus procedimentos de manutenção e fornecimento e a previsão de permanência do grupo no Panamá era até o mês de junho.[147]

4.2 TREINAMENTO E ORGANIZAÇÃO DO 1° GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA

Logo que formado o grupo de caça brasileiro que atuaria na guerra, começaram as tratativas para a composição do grupo e treinamento. Nero Moura foi o escolhido para ser o líder do grupo, o mesmo participou do treinamento junto com os outros integrantes, atuou em missões durante a guerra e também era o responsável pelos assuntos administrativos e burocráticos em relação ao grupo, bem como resolver possíveis problemas que viessem a surgir. Moura recebia instruções diretamente do Ministério da Aeronáutica durante os treinamentos através de relatórios do gabinete do Ministro e os respondia enviando de volta ao Ministério com respostas e possíveis pedidos enquanto chefe do grupo. O principal contato de

---

[146] Ibidem.
[147] Memorando para: Major General R. L. Walsh - 21 de abril de 1944. Sugestão de locais a incluir no roteiro da visita proposta do Brigadeiro Ivan Carpenter Ferreira aos EUA.

Nero Moura no Ministério era o Major Aviador José Vicente de Faria Lima, que era assessor do Ministro Salgado Filho.

Era o Major Faria Lima que repassava as decisões que chegavam à Aeronáutica em relação ao grupo de caça. Toda essa documentação faz parte do acervo Nero Moura presente nos arquivos do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas (FGV-CPDOC), tratam-se de 149 páginas de documentos contemplando, principalmente, a comunicação entre Moura e Faria Lima durante o ano de 1944. Nesta documentação podemos notar também que muitas instruções e decisões em relação ao grupo de caça já chegavam prontas a Nero Moura e eram apenas comunicadas através de relatórios da Aeronáutica por Faria Lima. Outros militares estavam envolvidos nas negociações, fez-se presente a figura do Tenente Coronel Barclay; Coronel Selser, membro da JBUSDC e chefe da Missão Aérea no Brasil. Francisco Dutra Pamplona, responsável pelas remessas do grupo. Aqui também se encontra a figura do Coronel Vasco Alves Seco, representante da Aeronáutica na JBUSDC. A participação destas figuras nas decisões que chegavam às mãos de Faria Lima e Nero Moura corrobora para a afirmar a importância das negociações e decisões da comissão conjunta também em assuntos referentes à formação e ao treinamento do 1° Grupo de Aviação de Caça.

No início de janeiro de 1944, pouco tempo após a criação do grupo de caça. Faria Lima escreve a Nero Moura tratando dos primeiros assuntos relacionados ao grupo.[148] Aqui Nero Moura é informado que o Coronel Barclay e o Coronel Selser já haviam transmitido ao Ministério não ter sido possível organizar o grupo nos Estados Unidos, e que o mesmo seria organizado para treinamento no Panamá. Para tal tarefa foi necessário anteriormente ter desalojado um grupo americano no Panamá para que o grupo brasileiro pudesse ocupar o local. O Coronel Seco já estava ciente desta informação. É possível perceber pela documentação citada que mesmo antes de se enviar os pilotos para treinamento no Panamá, seria necessário apresentar a eles o P-40, avião que seria usado pelo grupo.

---

[148] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 18 de janeiro de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

Faria Lima indica ao Ministro Salgado Filho[149] da dificuldade de se realizar este primeiro treinamento em P-40 no Campo dos Afonsos. Sendo assim, dois dias depois, 20 de janeiro, deveriam partir 10 oficiais para Recife para fazer cerca de 20 horas de treinamento.

O Coronel Barclay já alertava que o ideal era que todo o pessoal (oficias administrativos e praças) começasse a seguir o mais cedo possível para Albrook Field no Panamá, com o objetivo de facilitar o transporte do grupo e iniciar o quanto antes a adaptação aos métodos de trabalho norte-americano. Faria Lima aponta que já estavam providenciando junto a Diretoria do Pessoal, no sentido de todos os integrantes estarem apresentados até 25 de fevereiro e a partir de então os primeiros grupos começarem a seguir para o Panamá. Lima já confessava na carta a possibilidade de dificuldades vindouras para esta empreitada.[150]

Quanto ao efetivo pedido por Nero Moura, Faria Lima se mostrou preocupado e alarmado, por se tratar de 77 mecânicos para 25 aviões. E em conversa com o Adil a respeito informou-se que isso provinha de que os americanos tinham nesse total todas as especialidades somadas (ex-especialistas de hélices, instrumentos, etc.) e como não haviam essas especialidades no Brasil, Moura havia somado tudo para se chegar no número de 77 mecânicos.[151]

Em relatório enviada em 2 de fevereiro do Faria Lima para Nero Moura,[152] ele continua os assuntos referentes ao embarque do grupo para o Panamá acrescentando outros. Informações recebidas do Coronel Barclay atestavam que os homens-chave do grupo estavam em Orlando e deveriam estar no Air Deport do Panamá para treinamento em 1° de março, e devido a isso, seria interessante que a maioria do pessoal chegasse no mesmo local antes ainda de tal data para início do treinamento. Faria Lima demonstra preocupação com os prazos estabelecidos, mas diz que as providências para isto estão sendo tomadas, vencendo dificuldades habituais. Segundo o planejamento deveria seguir uma primeira turma (T1) para o Panamá com 15 homens no dia 30, mas o embarque no Rio de Janeiro ficou adiado para o dia 4 em Natal. Uma segunda turma (T2), com 19 homens, sairia do Rio de Janeiro no dia 8.

---

[149] Ibidem.
[150] Ibidem.
[151] Ibidem.
[152] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 2 de fevereiro de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

É possível atestar na sequência do relatório[153] que nem todos os pilotos estavam prontos para seguir para o treinamento no Panamá. De 13 pilotos que seguiram para Recife, 10 se encontravam com 16 horas de voo e os outros 3 estavam iniciando treinamento. Deste grupo de pilotos os 4 menos voados (possuíam apenas 40 horas de voo) passaram por um treinamento intensivo de voo na Escola da Aeronáutica completando entre 80 e 100 horas de voo, para só depois seguir para Recife, o que ocorreria provavelmente no dia 5. Estava ocorrendo também uma outra instrução de voo de 20 horas auxiliado por oficiais de caça norte-americanos, chegados de Guadalcanal. As fontes são um pouco confusas sobre quais pilotos realizaram quais tipos de treinamento. Estas horas extras de treinamento foram realizadas no modelo P-40, o mesmo que seria utilizado no Panamá. Percebe-se assim que mesmo sendo indivíduos altamente qualificados os brasileiros que pilotavam no grupo de caça, muitos deles precisaram de treinamento prévio antes mesmo de iniciarem a etapa de treinamento no Panamá. Toda esta qualidade militar dos pilotos ainda não estava completa e foi aperfeiçoada às pressas para tentar seguir o cronograma de embarque.

Já nesta fase de treinamento houveram 5 baixas, duas mortes, uma reprovação em inspeção de saúde, uma transferência para os USBATU, e uma substituição de piloto que teve dois acidentes durante treinamento. Organizou-se uma lista de 15 nomes, que ainda seria levada ao Ministro para a escolha dos 5 que iriam fazer a substituição.[154]

Em outro relatório de Faria Lima enviado a Nero Moura[155] cinco dias depois é apresentada mais preocupações em relação ao grupo. Faria Lima insiste em dizer que o pedido de 77 mecânicos para os 25 aviões é muito alto, e que não há os especialistas pretendidos por Moura, apelando para o “espírito de cooperação” do comandante do grupo. Outra grande preocupação de Faria Lima foram as inspeções de saúde realizadas em 50 sargentos, dos quais 35 mostraram-se inaptos. A rigorosa inspeção de saúde concluiu que o mal resultado se devia principalmente a 3 cruzes (doença de chagas), daltonismo e maus dentes. Este é um dado chocante

---

[153] Ibidem.
[154] Ibidem.
[155] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 7 de fevereiro de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

por se tratar de indivíduos que provinham de setores abastados da sociedade[156] e possuírem condições para uma educação e consequentemente saúde diferenciadas, mas retrata a situação de pobreza geral de uma nação subdesenvolvida e que era assolada por epidemias, como era o caso da doença de chagas, que atingia e ainda atinge toda a América Latina por possuir condições sanitárias não adequadas. O problema do cuidado com os dentes também impressiona por se tratar de pessoas de uma camada social mais abastada. Mas no geral, tal resultado reflete a condição sanitária inadequada dos países subdesenvolvidos latino-americanos.

Dentro dos relatórios estudados, o primeiro escrito por Nero Moura[157] data de 18 de fevereiro de 1944, um longo relatório que contemplava diversos assuntos sobre o grupo, no qual Moura inicia acusando o recebimento dos outros três relatórios escritos por Faria Lima explicitando a situação do grupo e suas necessidades bem como as decisões até então tomadas sobre o mesmo. Moura inicia o relatório dizendo que o Coronel Taylor, comandante da Caça na Zona do Canal visitou Gainesville, na Flórida, para colher informações a respeito do grupo e verificar qual era o treinamento que estava sendo realizado e pediu para que os homens fossem enviados do Brasil por determinadas especialidades. Assim, já poderia ser iniciado determinado treinamento desse pessoal, enquanto se aguardava a chegada dos demais integrantes do grupo. Tal pedido foi feito diretamente ao Coronel Selzer no Brasil. Moura já esperava um atraso no envio dos homens, e que o grupo só chegaria no Panamá para treinamento em fins de março, devido à demora da saída das primeiras turmas.

Este relatório[158] também traz respostas de Nero Moura sobre os assuntos citados no boletim anterior pelo Faria Lima: treinamento no Brasil para preparar os pilotos para a próxima etapa de treinamento no Panamá; substituição de pilotos e a importância de o grupo brasileiro aprender o inglês para a comunicação adequada dentro dos treinamentos e posteriormente na guerra. Sobre este tema do idioma, foi

---

[156] HENRIQUE, Heitor Esperança. A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: a participação de um país periférico em uma guerra moderna. Dissertação História, UEM, 2014; _____. A Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial: Origem Social dos Pilotos. In: XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, Mandaguari. Anais Eletrônicos da XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, p. 23-34.

[157] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura para o Major Aviador Faria Lima em 18 de fevereiro de 1944.

[158] Ibidem.

por este motivo que estabeleceu-se fazer o treinamento nos Estados Unidos, onde naturalmente, a oportunidade de praticar o inglês seria maior. Era quase certo que a maioria dos pilotos não iriam aprender o inglês suficientemente e providências foram tomadas para que o grupo dispusesse de professores de inglês durante os treinamentos no Panamá.

Moura também responde no relatório[159] questão muito dificultosa a Faria Lima que é o número de mecânicos requisitados. Ele esclarece que o número 77 corresponde ao efetivo total de mecânicos pedidos ao Estado Maior, mas sem especificidade de função, já que a mesma não se encontrava. No entanto, atesta que sejam enviados pelos menos 50 mecânicos de avião e os 27 restantes poderiam ser bons soldados ou cabos serventes sem a necessidade de serem especialistas, mas com a missão de completar o efetivo necessário. Moura se preocupava com a responsabilidade que caia em suas costas, segundo ele o desempenho do grupo brasileiro deveria ser muito eficiente, no mesmo padrão do melhor grupo norte-americano, por que seria através deles que a FAB seria julgada pelos norte-americanos, acarretando em consequências futuras para a FAB e até mesmo para o Brasil.

Outro assunto preocupante do relatório[160] é a inspeção de saúde realizada nos pretendentes ao grupo. A reprovação de 70% dos sargentos também foi surpresa para Nero Moura, que aconselha não atenuar o rigor das inspeções. Aqui a documentação aponta a sífilis como uma preocupação, doença que não é comentada anteriormente no relatório que é enviado por Faria Lima, Moura afirma que os norte-americanos têm pavor da doença, equiparando-a à tuberculose e à lepra. Ainda sobre a questão da saúde, Moura diz que dos 20 sargentos que já estão com ele, 5 terão de fazer tratamento dentário, sendo que um, só poderia ficar apto para a sequência das atividades se arrancasse todos os dentes e que futuras e rigorosas inspeções de saúde realizadas no Brasil poderiam evitar complicações posteriores.

Outro assunto apontado por Moura[161] afirma que o grupo de caça ainda não se encontrava em situação adequada. Faltavam apresentação públicas de oficiais e sargentos classificados no grupo e nem o comandante havia tomado posse. Mas

---

159 Ibidem.
160 Ibidem.
170 Ibidem.

verbas, documentos e pessoal já estavam sendo movimentados com as autoridades brasileiras e norte-americanas, configurando o exercício de comando do grupo por Moura, o que estava configurando um problema bastante incômodo. O atraso na apresentação e constituição já havia se tornado preocupante. E Moura estava pensando em algumas soluções. A primeira seria o Ministro assinar um documento com data retrógrada de 2 ou 3 de janeiro determinando que seguissem para os Estados Unidos os elementos do grupo que lá estavam no momento para fazerem o estágio na AAFSAT (Army Air Forces School of Applied Tactics), até então não havia nenhum documento que justifica as ações tomadas, apenas ordem verbal. A segunda seria a publicação, também com data retrógrada de 3 de janeiro de um boletim do grupo dando a sua constituição, a do comandante, apresentação de pessoal já classificado, ordem de embarque para os Estados Unidos, instruções a serem seguidas pelo Comandante Sabroza do Escalão Terrestre e tudo o que mais fosse necessário. E outra solução apontada seria esperar a reunião de todos no Panamá para só então constituir o grupo. Mas esta última solução não seria suficiente para resolver a situação a qual o grupo passava naquele momento, com elementos classificados não definidos e a justificativa para movimentações de verbas que já ocorriam. As duas outras soluções apontadas por Moura eram mais eficazes para a resolução do problema que se criara com os sucessivos atrasos.

Na próxima parte do relatório[162] Nero Moura trata dos médicos para o grupo. Apresentava como sugestão para o grupo o capitão médico Dr. Thomas Girwood, que continuaria o aperfeiçoamento em medicina de aviação, principalmente em assuntos relacionados a voos de grandes altitudes, até o fim do treinamento de todo o grupo no Panamá, quando seria classificado no grupo para seguir para a África do Norte. Outros médicos indicados para o grupo foram os cirurgiões Luthero Vargas, filho do presidente, e o Clóvis para hospitais e o Thomas, especialista em medicina da aviação, como médico do grupo. Aqui há uma informação que acabou não se concretizando após o treinamento. Moura dizia da ida do grupo para lutar na guerra no norte da África, porém, até o fim do treinamento pelo qual o grupo passou as forças anglo-americanas que lutavam no norte do continente africano já haviam consigo avançar, atravessando o Mar Mediterrâneo, começando uma investida em direção ao norte, ao tempo em que as forças do Eixo recuaram.

---

171 Ibidem.

No tópico[163] relacionado ao transporte Moura faz referência a assinatura do tratado entre Brasil e Estados Unidos, no sentido da dificuldade de se conseguir neste momento transporte adequado junto aos Estados Unidos. Aqui Moura percebe que naquele atual momento o Brasil já não possuía mais uma posição muito favorável dentro da relação com os Estados Unidos no sentido de conseguir suplementos. O melhor momento para o Brasil negociar tinha sido o ano de 1942, quando o Brasil possuía uma posição geográfica e estratégica de maior importância. O Nordeste brasileiro era de suma importância como um ponto de ligação entre as forças norte-americanas e as inglesas que lutaram no norte da África. Após a evolução tecnológica no setor aéreo, aviões passaram a ter autonomia para voos mais longos, diminuindo a importância da posição estratégica do Nordeste brasileiro, e ao mesmo tempo diminuía a força de negociação por parte do Brasil. Sendo assim o pedido de Moura para transporte seria com o uso de um ou dois aviões C-46 e acreditava que o máximo que se conseguiria seria o transporte de 2000 quilos mensais entre Natal e o local onde o grupo estiver, devendo ficar bem claro que a disponibilidade de transporte seria para necessidades do grupo de caça, a fim de evitar confusões com transportes para a FEB. O transporte de pessoal não estaria compreendido na disponibilidade de 2000 quilos mensais solicitados por Moura.

O relatório[164] possuiu um tópico específico para relatar como foi o treinamento de aproximadamente um mês de alguns homens do grupo no AAFTAC (Army Air Forces Tactical Center). Os pilotos chegaram em Orlando no dia 6 de janeiro, e até o dia 15 fizeram adaptação à escola, estudo com polígrafos, e um aula geral a todos os oficiais presentes que antecede qualquer curso da escola destinada a dar uma ideia geral desde a organização da USAF ou de uma força aérea tática até o funcionamento de aparelhos elementares como um radar e do dia 17 a 27 realizaram um curso de caça. Moura conclui que de modo geral o curso deu uma ideia bem aproximada do que estava acontecendo na guerra e o tipo de inimigo que iria se combater, mesmo que tenham tido a infelicidade de não conseguirem formar um esquadrão completo para treinamento na ocasião. O treinamento aconteceu com apenas 10 aviões P-40, 6 pilotos e alguns mecânicos chegados antes deles.

---

[163] Ibidem.
[164] Ibidem.

No dia 31 partiram de Orlando para Gainesville, onde deveriam encontrar um esquadrão completo em plena atividade para todos trabalharem ao lado de oficiais norte-americanos com funções correspondentes, para que aos poucos começassem a acontecer as substituições. Moura salienta ainda que os instrutores no AAFSAT (Army Air Forces School of Applied Tactics) em Orlando eram todos homens experientes e que já haviam se distinguido em diferentes frentes de combate, enquanto os pilotos de Gainesville nunca haviam servido em qualquer frente de batalha. Percebe-se aqui certa frustração de Moura que já estava esperando pela chegada do restante do grupo para o treinamento. Nesta etapa do treinamento haveria adaptação de 5 horas no P-40, 2 horas com voo acima de 20.000 pés, 8 horas de formação tática, 10 horas de voos dirigidos por controladores, 20 horas de problemas táticos e 5 horas de tiro. Somar-se-iam 50 horas de voo que deveriam ser realizadas até o dia 10 março, e até o dia 15 deveriam estar em Aguadulce no Panamá para outra etapa de treinamento com o restante do grupo.

Enquanto se aguardava a ida para a próxima etapa de treinamento no Panamá, ocorreu um estágio de adaptação de 20 horas em P-40 na cidade de Recife para 13 oficiais com o Tenente da U.S. Army John H. Sutton. Faria Lima comunicou[165] o fato a Moura em 23 de fevereiro, remetendo juntamente uma cópia[166] com a avaliação do próprio Sutton sobre os resultados do treinamento. Ainda havia outros pilotos realizando o referido estágio. De acordo com Sutton os 13 pilotos voaram um total de 300 horas, sendo em média 23 horas por piloto, sendo o melhor treinamento possível para um curto espaço de tempo, acreditando o programa ter sido um grande sucesso. A tabela a seguir foi elaborada através de informações retiradas do relatório de Sutton[167] e mostra o desempenho e avaliação individual de cada um dos treze pilotos do estágio, tendo como principais pontos avaliados o trabalho em voo, aterrissagens e formação.

TABELA 2: AVALIAÇÃO DE PILOTOS DO GRUPO DE CAÇA EM ESTÁGIO DE 20 HORAS EM P-40 EM RECIFE.

Piloto	Avaliação

[165] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 23 de fevereiro de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[166] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Cópia do Relatório escrito pelo Tenente da U.S. Army John H. Sutton ao Major Aviador Faria Lima em 16 de fevereiro de 1944.
[167] Ibidem.

Tenente Motta - Bom	Este piloto parecia ter problemas para pousar durante as primeiras 10 a 15 horas. Por volta da 12ª hora, ele sofreu um acidente de pouso devido a 100% de erro do piloto. Depois disso, no entanto, seus pousos melhoraram muito. Seu trabalho aéreo e formação foram muito satisfatórios.
Tenente Medeiros – Muito bom	Todo o trabalho feito por este piloto foi melhor que a média. Suas aterrissagens foram consistentemente boas e sua formação muito boa.
Tenente Oldegard – Muito bom	Todo o trabalho foi satisfatório. Este piloto cometeu alguns erros, mas mostrou vontade e capacidade de aprender. As aterrissagens foram muito boas e a formação boa.
Tenente Torres - Superior	Todo o trabalho foi excelente. Os pousos foram consistentemente muito bons e a formação muito boa. Este piloto demonstrou excelente julgamento em várias ocasiões.
Aspirante Gastaldoni - Bom	Todo o trabalho deste piloto foi consistentemente mediano ou bom. Seu voo é desacreditado por uma ou duas demonstrações de mau julgamento.
Aspirante Meira - Superior	Este piloto era muito proficiente em todo o trabalho. Os pousos foram excepcionalmente bons.
Aspirante Keller - Bom	Teve uma ligeira dificuldade com os pousos, mas tornou-se proficiente após cerca de 8 horas. Trabalho aéreo satisfatório.

Aspirante Goulart - Bom	Teve problemas com pousos, mas mostrou melhora definitiva. A formação foi muito boa. Mostrou mau julgamento em três ocasiões.
Aspirante Coelho - Bom	Fez vários pousos ruins, mas boas recuperações. A formação foi satisfatória. Mostrou melhora definitiva.
Aspirante Taborda - Bom	As primeiras aterragens não foram satisfatórias, mas a partir da 5ª hora foram médias ou boas. A formação foi boa.
Aspirante Horácio – Muito bom	Todo o trabalho dele foi muito bom. Mostrou sua experiência cometendo muito poucos erros. Foi muito rápido para aprender. Muito acima da média em habilidade de voo.
Tenente Haroldo - Bom	Teve alguma dificuldade em definir o padrão e a formação de pouso, mas manuseou bem o avião. Teve um loop de terra que danificou o avião. Falha ao corrigir com rapidez suficiente. No entanto, ele não tinha medo do P-40 e lidou com isso tão bem que teria um AT-6.
Aspirante Cox – Muito bom	Este piloto mostrou boa adaptabilidade e técnica de voo. Sempre fez excelentes pousos, embora tenha feito os primeiros sem flaps. Muito bom na formação.

FONTE: CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura

Faria Lima responderia[168] o longo relatório de Moura em 28 de fevereiro. O assunto de maior relevância ainda era a ida do pessoal ao Panamá. Faria Lima afirma que as turmas T-2 (com 2 oficiais, 4 sargentos e 14 praças) e T3 (com 1 oficial e 25 sargentos), saíram do Rio de Janeiro respectivamente em 9 e 15 de fevereiro e a partir do próximo dia 25 deveriam seguir regularmente para o Panamá.

Em relatório[169] sem data definida de fevereiro de 1944 Nero Moura descreve a situação do grupo para o Ministro Salgado Filho. O relato trata de assuntos relativos ao 1º escalão do grupo de caça na sua primeira fase de missão em Orlando, passados 30 dias após a sua saída do Brasil. O grupo foi recebido nos Estados Unidos com transporte, alojamento e alimentação, providenciados pela administração da AAFTAC. As aulas tiveram início no dia 14, e o pessoal já estava de posse dos respectivos polígrafos e demais notas necessárias para a assimilação dos ensinamentos ministrados na primeira fase do curso que possuía características acadêmicas. Os instrutores do curso eram profissionais experientes e procedentes do front de batalha destacados pela sua competência ou bravura em combate, tal condição era requisito para lecionar na AAFTAC, atestando assim grande qualidade e eficácia dos cursos ministrados no local. O pessoal do grupo foi separado por turmas e cada uma recebeu ensinamentos adequados às suas especialidades, tendo como metodologia de ensino preleções, demonstrações e exibições cinematográficas, sendo 8 aulas diárias de 50 minutos cada com intervalos de 10 minutos. Tratavam-se de aulas práticas focadas na atuação dos indivíduos em conjunto de unidade tática.

No dia 30 de janeiro o grupo deixou Orlando em condução providenciada pela AAFTAC e chegou em Gainesville na tarde do mesmo dia para o segundo período do curso, iniciado em 1º de fevereiro. Esta segunda parte do curso, com exigência sensivelmente maior, tinha por objetivo colocar em prática os conhecimentos adquiridos na fase anterior. Nesta fase também se consolidou e aperfeiçoou-se a língua inglesa entre os integrantes do grupo, já que todo o serviço

---

[168] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 28 de fevereiro de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[169] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura em fevereiro de 1944 para o Ministro Salgado Filho.

de controle e segurança de voo desde a decolagem até a aterrissagem seria feito neste idioma.[170]

O contato entre Faria Lima e Moura foi constante no início de 1944, e o principal assunto nos primeiros relatórios sempre era a ida do pessoal para treinamento no Panamá. Em 2 de março escreve Faria Lima a Moura[171] para continuar a tratar assuntos sobre o grupo, relatando que o Coronel Brett, Comandante do Caribbean Defense Command solicitava que todo o pessoal do grupo estivesse disponível para treinamento no Panamá em 19 de março. E a resposta ao pedido do Coronel é que todos partiriam do Rio de Janeiro até o dia 15 de março. Até este momento já haviam partido 116 homens, faltando ainda cerca de 160, cujo embarque já estava sendo providenciado.

Nove dias depois Faria Lima volta a escrever a Moura[172] voltando a falar de assuntos importantes para o grupo, relatando que compreendeu a solução dada por Nero em relação aos mecânicos para o grupo e que a mesma foi adotada como base pelo Ministro. Havia uma escassez de mecânicos na FAB, no entanto, 55 mecânicos foram classificados e o total de 77 homens seria completado com 22 cabos e soldados.

Quanto às necessidades do grupo, foi solicitado ao Itamaraty e ao Departamento de Estados dos Estados Unidos a organização de uma mala diplomática para a Aeronáutica entre o adido no Panamá e o Ministério. Os aviões procurados para o transporte da carga eram C-46 ou C-47. Faria Lima diz ainda que estudavam naquele momento a possibilidade de conseguirem a concessão de 2 ou 3 C-54 ou C-87 para atender as necessidades de transporte do grupo e da FEB para as atuações em guerra na África. Imaginava-se naquele momento que as tropas brasileiras atuariam durante a guerra no norte da África.[173]

Em novo relatório de 25 de março, Faria Lima escreve a Moura[174] sobre diversos assuntos em relação ao grupo, muitos deles sendo coisas corriqueiras e normais do cotidiano. Mas apresenta neste, um fato distante do grupo, mas que

---

[170] Ibidem.
[171] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 2 de março de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[172] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 11 de março de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[173] Ibidem.
[174] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 25 de março de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

muito diz sobre o que estava acontecendo na FAB. Ainda na semana de escrita deste relatório o Almirante Ingram faria a entrega de 5 aviões ventura para a FAB em Recife e na mesma ocasião haveria uma solenidade do encerramento da última turma do USBATU. Além da entrega de 29 A-20 e 17 UC-64. Também há o comentário da construção de duas pistas de pouso com o maquinário americano, uma em Santa Maria e outra em São José dos Pinhais, a 12 km de Curitiba.

No mesmo dia em relatório[175] endereçado ao Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley, Faria Lima discutiu sobre o assunto dos controladores de voo, dizendo ter havido dificuldades e atraso na designação deste pessoal por não se conhecerem fluentes em inglês, tendo ocorrido somente em 23 de março de 1944. Estes seguiriam para os Estados Unidos até 31 de março para iniciarem treinamento que deveria ter sido começado em 20 de março, mas estava sendo retardado para aguarda-los.

No mesmo relatório[176] Faria Lima passa ao Wanderley a mesma informação que havia passado a Moura das construções de duas pistas de pouso no sul do Brasil e acrescenta a informação da construção da construção de uma escola em Pirassununga. Já havia sido feita a instrução para a construção dos hangares e faltava resolver algumas dificuldades burocráticas em relação a desapropriações.

Poucos dias depois Nero Moura responde a Faria Lima[177] comentando assuntos importantes em relação ao grupo. Sobre as inspeções de saúde, Moura diz que as destinadas ao grupo têm sido de rigor excessivo e mal orientadas. Argumenta que as inspeções rigorosas sobre os indivíduos que serão pilotos são necessárias, era importante vetar enfermidades como a sífilis, doenças venéreas, maus dentes, os fisicamente fracos, portadores de enfermidades ou deficiências físicas que os impossibilitem de uma vida cheia de percalços causados pela guerra. Porém, em relação aos mecânicos, não era necessário segundo o seu ponto de vista um rigor tão grande quanto ao aplicado aos pilotos, porque não passariam pela mesma situação. Isto apenas traria atrasos e mais dificuldades ao grupo. Por este motivo pediu que os elementos que haviam sido reprovados na inspeção de saúde

---

[175] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley em 25 de março de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[176] Ibidem.
[177] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 28 de março de 1944.

passassem por nova avaliação, visando a possibilidade de recuperação de pessoal, pensando ser oportuno um acompanhamento do Serviço Médico da Aeronáutica fazendo ponderações a respeito.

Outro assunto de suma importância debatido no relatório[178] foi sobre a questão racial. Moura relata já ter tido situações embaraçosas com a presença de elementos negros no grupo, e que isso causava certo desconforto, dizia ver isso como algo intolerável, mas era obrigado a seguir as regras da terra estrangeira na qual estava servindo. Por este motivo, pede a Faria Lima intervenção no assunto, e que houvesse a partir de então este critério racial para mandar novos homens para o grupo e que providenciassem o retorno ao Brasil dos negros que já estavam servindo. Moura encerra este assunto dizendo que tal situação acarretava desagradáveis reflexos sobre todo o pessoal brasileiro e deveria ser evitado a todo custo.[179]

Outros assuntos comentados por Moura[180] dizem respeito a propaganda de recrutamento, pedindo a Faria Lima que busque estudantes e homens com cultura básica já pronta para fazerem parte do grupo, sendo assim mais fácil o ensinamento e treinamento para eles. A propaganda deveria girar em torno da boa alimentação e alojamento que receberam e a oportunidade de fazerem uma “excursão” ao estrangeiro, o que seria difícil no Brasil, caso não fizessem parte de famílias abastadas. O ponto guerra e suas consequências como possível morte em treinamento ou batalha, não deveria ser mencionado.

Na sequência deste mesmo relatório[181] Moura mostrou um grande descontentamento em relação aos uniformes recebidos pelo grupo, deu bronca e exigiu atitudes sobre. A transcrição a seguir é clara em relação a este aspecto.

> Os uniformes dos praças tem os aborrecido grandemente. Não é possível se continue a orientar a questão como vem sendo feita. Os uniformes devem merecer maiores cuidados. Os nossos soldados têm chegado aqui pessimamente fardados. Já fui obrigado a abolir o uso das túnicas dos praças, porque as que lhes foram distribuídas são evidentemente cômicas e provocam profunda hilaridade para os americanos. Os capotes também,

---

178 Ibidem.

179 Assunto trabalhado com mais detalhes em HENRIQUE, Heitor Esperança. A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: questão social e étnica. Revista Brasileira de História Militar. Rio de Janeiro, Ano XI, Nº 27, maio de 2020, p. 64-78.

180 CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 28 de março de 1944.

181 Ibidem.

> mais parecem um saco com duas mangas. Os rapazes se sentiram chocados com essa situação, o que é compreensível, pois que ninguém aceita o papel de palhaço, de boa vontade. E, de fato, os tais uniformes quando não são bem talhados tornam-se pavorosamente ridículos.
> Resultado: todos estão, como já disse, usando somente a camisa, sem túnica, nem só para os serviços como também para passeios.
> Seria de desejar merecessem os uniformes maiores cuidados por parte dos órgãos encarregados da sua obtenção e fossem mesmo responsabilizados os que agem neste setor sem os devidos cuidados. O assunto oferece tais aspectos incríveis que pretende mandar-te belas fotografias dos soldados usando as elegantes fardas que aí receberam antes de partir.[182]

O próximo assunto que foi tratado no relatório[183] por Moura foi sobre o efetivo do grupo, relatando que já dispõe de homens, mas ainda lhe eram necessários mais 50 homens especializados para atingir o efetivo mínimo americano e 30 homens para aproveitamento como reserva, conforme prometido pelo Ministro. Lembra que era imprescindível o envio dos homens reservas porque nem sempre se podia contar com todos os homens prontos para o serviço. Lembra também que o efetivo mínimo para o grupo, segundo o Coronel Selzer era de 360 homens, sendo 54 oficiais e 306 praças.

Na sequência Moura trata[184] do embarque do pessoal para o Panamá e tece algumas críticas aos líderes da Aeronáutica. Relata que várias turmas têm chegado até ele com sensível estresse devido a dificuldade de classificação e embarque para o treinamento. Considerava lamentável a falta de espírito de cooperação vinda da Aeronáutica, que chegava a ponto de dificultar as ações dos chefes.

A crítica continua por parte de Moura em relação ao material humano selecionado e enviado para ele. O descontentamento parte da aparência destes elementos e a imagem que os mesmos demonstrariam da FAB para os americanos, lembrando de um estereótipo negativo já formado por eles em relação aos brasileiros. A transcrição a seguir de parte do relatório[185] desnuda essa insatisfação de Moura.

> Relativamente ao pessoal há, entretanto, um outro aspecto que deve ser encarado com maior cuidado. É o atinente ao aspecto geral e moral das turmas. Nós sabemos a fama que o nosso país tem entre os estrangeiros, de ser uma terra de negroides e de deficientes físicos. Pois parece que agora timbram turmas aqui chegadas de aí, de modo geral, de bando de

---

[182] Ibidem.
[183] Ibidem.
[184] Ibidem.
[185] Ibidem.

> índios convalescentes. Será que no meio dos nossos milhares de soldados e, sendo preciso, entre os 40 milhões de brasileiros, não se encontram duas centenas de rapazes robustos e de boa aparência para servirem na única unidade da Força Aérea atualmente enviada ao estrangeiro?
> Apelo para a sua camaradagem, que nunca se faltou, para que não sejamos condenados a organizar no exterior uma unidade que é uma propaganda negativa contra a nossa terra e contra o nosso povo.
> Por isso insisto no desenvolvimento de uma ação de tua parte para que as coisas tomem um rumo mais digno de nós todos. Volto a ferir a tecla da convocação de elementos melhormente dispostos quanto ao aspecto físico, a par de mentes mais esclarecidas por cultura geral pelo menos básica.
> O lado moral também está a exigir severa seleção. Eu tinha desejo de saber quem foi o meu amigo (... da onça) que aproveitou a oportunidade para descarregar com destino ao 1° Grupo de Aviação de Caça um 'veado', um puto, meu velho: até desse artigo já me mandaram para cá. Estou daqui a te ver fazer uma cara de incredulidade, mas crê, meu amigo, essa é uma dolorosa verdade. E, como é lógico, esse elemento, aqui veio apenas para fazer um turismo inoportuno pois que, devidamente fichado, terá que regressar.
> Mas, meu amigo, a incrível coleção que me mandaram ainda não está completa neste ligeiro relato: ainda disponho de um ladrão. Esse, logo na primeira tentativa foi apanhado com a boca na botija e, já punido, deverá, todavia, regressar também ao Brasil, para as providências que os nossos chefes julgarem justas e oportunas.
> Por isso tudo é que eu te digo que a coisa, como vai, está ficando de alucinar. Se não me auxilias acabarei famoso como comandante da mais heterogênea fauna de tudo o que não presta aí no Brasil, para mim enviado de maneira inexplicável e imperdoável.
> E, depois de tudo o que acabo de te dizer, abstenho-me de maiores comentários, pois que os fatos falam por si de maneira eloquente.

Os termos utilizados por Moura nesta parte aqui transcrita são bastante pejorativos para se tratar do pessoal que compunha o grupo. Deve-se lembrar ainda que estes indivíduos que chegaram a Moura e foram duramente criticados já haviam passado por seleção e inspeção de saúde no Brasil. Percebe-se com isso que a realidade da população brasileira era bastante ruim neste período histórico e que, infelizmente, não contrariava os adjetivos negativos usados pelo comandante do grupo brasileiro. Moura teria, assim, bastante trabalho para tentar vender um belo retrato, mesmo que falso, de um grupo responsável por representar as características físicas e morais da FAB e do povo brasileiro como um todo.[186]

Moura termina este relatório[187] tecendo ainda mais reclamações. Outro ponto apontado é a falta de articulação de providências relativas ao transporte das turmas, tendo uma delas levado 17 dias para ir do Brasil ao Panamá, afirmando ser

---

[186] Este excerto de fonte aqui comentado pode, futuramente, colaborar para análises mais profundas de aspectos sociais e culturais, concluindo-se em trabalhos focados neste tema. Decidiu-se, porém, não fazer aqui, por se tratar de tema que foge da proposta geral deste trabalho.
[187] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 28 de março de 1944.

uma irregularidade que deveria ser sanada. Cita ainda sobre o efetivo, contentando-se com o pessoal especializado já enviado, desde que lhe mandassem soldados de preparo básico e desenvoltura que o permitisse encaminhá-los nas diversas especialidades, sem grandes trabalhos e perda de tempo.

No dia 1° de abril de 1944 Nero Moura envia outro relatório[188] a Faria Lima dizendo que estava enviando a ele os polígrafos sobre as aulas que estavam sendo ministradas aos oficiais nos cursos previstos para o pessoal na Zona do Canal (Albrook Field) no Panamá. Assim Faria Lima poderia ter conhecimento do que estava sendo adquirido de conhecimento pelo esquadrão brasileiro naquele local em complemento aos cursos anteriores já ministrados.

Moura havia chegado com parte do pessoal ao Panamá no dia 18 de março, já se encontravam no local 180 homens distribuídos pelos diversos campos existentes na Zona do Canal, para prática especializada junto de colegas norte-americanos. A adaptação era completa, aos sargentos e demais praças eram feitas preleções sistemáticas sobre assuntos considerados de “instruções gerais” no Brasil. Se encaixavam sob o nome de organização geral do Exército, higiene geral e profilática dos males venéreos, informações sobre a flora e a fauna tóxica e peçonhenta, respectivamente, e demais conhecimentos úteis aos que têm atividades na selva tropical, sistema punitivo norte-americano para as transgressões disciplinares como para os crimes militares. Eram ministradas diariamente aulas de inglês e ginástica e tudo acontecia a sem tempo e com sequência racional que não fatigava o pessoal. Também foi ministrado a todos que estiveram em Albrook Field um curso de oxigênio, onde receberam informações sobre voo a grande altura. Todos os alunos foram submetidos a provas na câmara de baixa pressão. Todo o curso era composto por estas atividades instrutivas num período de 6 semanas, sendo as 3 primeiras para a instrução propriamente dita e as 3 seguintes para a prática especializada. Os relatórios de instrução sobre o treinamento dos praças traziam bons resultados e eram satisfatórios e o comandante do grupo também elogiava muito o pessoal, mostrando um tom bem mais suave comparado às pesadas críticas sobre o pessoal enviadas anteriormente a Faria Lima.[189] É visível também como a organização norte-americana surpreendia positivamente a Nero

---

[188] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 1° de abril de 1944.

[189] Ibidem.

Moura, que estava acostumado com como as coisas se desenvolviam no Brasil, não tenho a mesma organização e eficiência.

Esta etapa do treinamento realizada em Albrook Field foi em caráter "semi final" como disse o próprio Moura. No dia seguinte, o grupo partiu para Aguadulce, também no Panamá, para a etapa final de treinamento, passando a agir sós e integrados com a Army Air Force. Esta parte do treinamento tinha como objetivo atualizar o grupo sobre possíveis modificações que vinham acontecendo no front. No dia 2 de abril partiria então a parte do grupo que estava com Moura para encontrarem-se com os “homens-chave” e os líderes de voo e os demais continuariam o treinamento nos campos circunvizinhos. Aqui Moura alerta mais uma vez para os atrasos ocorridos no Brasil que impossibilitavam a ida rápida de pessoal para treinamento, isso teria retardado a formação do esquadrão e suas atividades de instrução, impedindo que o grupo todo treinasse em conjunto. Devido a isso, houve momentos em que diferentes partes que comporiam o grupo estavam treinando em diferentes locais e diferentes instruções ao mesmo tempo. Moura continuava sem a orientação correta sobre o efetivo da unidade. Já estavam partindo para a última etapa de treinamento sem ainda poder organizar o grupo de acordo com os padrões norte-americanos e fizera um alerta que caso o restante do efetivo não lhe fosse enviado para a formação definitiva de um esquadrão, utilizaria efetivo americano para tal tarefa.[190]

E para encerrar este relatório[191] Moura retoma um assunto bastante complicado já tratado por ele em outra ocasião. Sobre a situação dos praças negros Moura diz não poder contrariar a mentalidade norte-americana de separar homens brancos e homens negros dentro de sua própria casa, seria uma afronta de sua parte. A consequência é que a presença destes homens tem sido nociva dentro do grupo e causado efeitos desagradáveis. Os próprios negros já estavam se segregando nos alojamentos. Aqui Moura se solidarizou com estes homens reconhecendo ser uma situação muito constrangedora e pediu ações rápidas para o retorno dos mesmos ao Brasil.

---

[190] Ibidem.
[191] Ibidem.

Em 20 de abril Nero Moura continua a comunicação[192] com Faria Lima no Rio de Janeiro. Dos diversos assuntos tratados, destacam-se entre eles os controladores. Depois de longas conversas entre os dois, Moura considera esse assunto encerrado. Estes oficiais ficaram classificados a servir no 1° Grupo de Caça, subordinados e assistidos ao comando do grupo. Moura pediu para que não ficassem expressamente designados como controladores, sendo assim, teria a liberdade de utilizá-los em outra função. Esses oficiais já haviam se apresentado em Albrook Field para fazer o curso de treinamento e depois se juntaram ao grupo em Aguadulce.

Dias depois, em 28 de abril, Moura descreve as características de Aguadulce e do treinamento ao Coronel Wanderley.[193] Na ocasião, Moura já contava com 40 homens a mais no efetivo dos praças especializados, o que lhe dava margem de substituição quando julgasse necessário. A base de Aguadulce encontrava-se instalada em um campo amplo, constantemente batido por ventos que causavam nuvens de pó, deixando os móveis e roupas cobertos com poeira, calor equatoriano agravado por intensa poeira em terreno com poucas chuvas com vegetação escassa e pequena. A temperatura caia um pouco a noite e causava rajadas frescas de vento. A região possuía muitos mosquitos, e perigosos, transmissores da malária. A instrução era intensiva e fatigante, os pilotos estavam na data de escrita deste relatório com 2 horas de voo em P-40 por dia, 40 pilotos sairiam deste treinamento com uma média de 200 horas de voo, somadas às já feitas no Brasil, superando a sua maior dificuldade que era o idioma. O pessoal da administração, da pista e das oficinas trabalhavam constantemente o dia todo e a noite era acompanhada por um cinema com shows.

Moura reconheceu a necessidade de um número alto de mecânicos e outros especialistas para cada avião. Mantinham-se permanentemente 18 aviões na pista em absoluta ordem e em condições de decolagem a qualquer momento. As exigências de assistência ao material eram enormes nas épocas de instrução intensiva e o trabalho avançava até a noite.[194]

---

[192] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 20 de abril de 1944.
[193] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Nero Moura a Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley em 28 de abril de 1944.
[194] Ibidem.

Sobre os quatro controladores designados, os mesmos já haviam encerrado o curso em Orlando, e estavam fazendo a etapa de Albrook Field. Era uma etapa de 3 semanas, até se juntarem ao restante do grupo em Aguadulce. Junto com o grupo realizaram treinamentos de esquadrão americano em língua inglesa. Após o fim do treinamento 3 desses controladores deveriam ir imediatamente para a África maior treinamento e aquisição de conhecimentos e um ficaria com o grupo.[195]

Aqui Moura especifica a dificuldade do trabalho da administração, relatou ser complexo e exaustivo pois a parte do movimento burocrático era feito em dois idiomas: em português para enviar ao Brasil e em inglês para atender às exigências dos regulamentos da Army Air Force. Esta postura de documentar tudo parecia estar presente em todas as forças norte-americanas, explicando toda a meticulosidade, detalhamento e riqueza de seus arquivos.[196]

Na segunda parte do relatório[197] Moura continua as críticas em relação ao serviço brasileiro. Cita que a má vontade e falta de compreensão de vários elementos do Brasil o causaram alguns problemas como o envio de praças negros depois de já haver discutido a questão com Faria Lima e pedido a dispensa dos que já estavam no grupo e que não lhe fossem mais enviados. Outro problema era o físico dos praças, considerado por ele, de modo geral, como atrofiado, aparentando deficiência física e enfermidade, além de etnia indefinida que de modo geral aparentava o caboclo do Nordeste. Este assunto também já havia sido discutido de modo exaustivo com Faria Lima. Para encerrar Moura diz que o grupo já estava todo reunido com ele em Aguadulce, é a primeira vez que citou tal acontecimento, realmente houve uma demora muito grande até que todo o grupo estivesse reunido, e que ainda desconhecia o destino final para onde seguiria o grupo.

Um dia depois Nero Moura recebe um relatório resposta sem autoria, provavelmente do Coronel Wanderley, devido o assunto tratado, lembrando também que os relatórios de Faria Lima sempre eram assinados.[198] Aqui foram feitos comentários em relação a utilização do grupo em serviços prestados ao Brasil no pós-guerra. Caso o grupo fosse bem sucedido aos olhos das autoridades dos dois países e recebesse condecorações poderia ser mantido, atuando com materiais e

---

[195] Ibidem.
[196] Ibidem.
[197] Ibidem.
[198] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório enviado a Nero Moura em 29 de abril de 1944.

equipamentos recebidos durante o treinamento e a guerra repassando todo o conhecimento adquirido pelos próprios pilotos a novas turmas de cadetes. Outro assunto comentado foi a possível visita do Ministro ao grupo, que era considerada de grande satisfação, incentivo e apoio moral aos brasileiros que estavam em serviço militar longe de casa.

Na sequência deste documento[199] são citadas autoridades norte-americanas que possuíam grande interesse no grupo brasileiro, reuniões e festas entre eles, e visitas ao grupo. Destes integrantes, alguns nomes já foram repetidas vezes citados aqui, fazendo parte da comissão conjunta ou de algum outro órgão de grande importância para as decisões de guerra. São eles o General George H. Brett, Comandante do Defense Caribbean; Coronel Willis R. Taylor, Comandante do 26° Group Fighter Commander; General Ralph H. Wotten, Comandante da 6° Air Force e o Coronel Taylor. Há um comentário maior sobre o Coronel Gabriel P. Disosway, Inspetor de Caça na Zona do Canal, que era o instrutor-chefe de treinamento do grupo. Voava o dia todo com os integrantes do grupo, participando das instruções, das missões, criticando e esclarecendo, começando às 5 da manhã e encerrando às 21 horas com os shows do pequeno cinema da base. Outro comentário mais extenso e muito elogioso foi feito ao Capitão John Buyers, já conhecido dos estudantes do grupo de caça por sua atuação como intérprete e oficial de ligação entre o grupo e o comando norte-americano devido ao domínio do idioma português.

Também é possível perceber pela documentação[200] aqui analisada a ordem hierárquica ao qual o grupo brasileiro estava inserido durante sua estadia em Aguadulce. No topo da pirâmide hierárquica estava o Caribbean Defense Command, exercido pelo General George Brett; a seguir, na ordem decrescente, tínhamos a 6ª Força Aérea Americana, comandada pelo General Ralph R. Wotten, ao qual se subordinava diretamente o 26° Fighter Command do Coronel Willis Taylor. A este Fighter pertenciam em situação paralela o 30° Fighter Squadron do Comando do Capitão William S. Chairsell e o 1° Brazilian Fighter Squadron da FAB liderado por Nero Moura.

---

[199] Ibidem.
[200] Ibidem.

Em relatório[201] enviado de Nero Moura para o Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley em 17 de maio de 1944 é possível perceber que o grupo já se encontrava em fase final de treinamento, com previsão de conclusão para final de junho com os mecânicos bem adaptados aos aviões. Os controladores de voo também já haviam concluído o curso e seus respectivos treinamentos e seriam enviados para o norte da África, local em que o Coronel Wanderley se encontrava para completar o preparo de suas funções.

No mesmo dia Moura envia também um relatório[202] sobre assuntos do grupo para Faria Lima. Aqui ele também tratou dos controladores de voo, dizendo que os quatro já haviam efetuado o curso prático na Zona do Canal e que já estariam em condições de atuar com segurança no desempenho de suas funções, tendo sido realizado um treinamento com pilotos americanos com técnicas de voo em língua inglesa.

Outro assunto do relatório[203] tratava do envio de pilotos para treinamento junto com o grupo. Moura pediu para que os pilotos enviados para estarem servindo junto do grupo não mais fossem para treinamento, pois o grupo já estava em fase de conclusão dos ensinamentos e somá-los naquele momento traria um atraso ao grupo como um todo. Dito isso, Moura orientou que os próximos pilotos que viessem a se juntar ao grupo já fizessem as fases de treinamento ainda no Brasil sob a supervisão de Faria Lima, e que este treinamento deveria seguir os padrões norte-americanos com 25 horas de voo em P-40 e um total de 100 a 150 horas de voo juntadas as já realizadas em bases norte-americanas.

Faria Lima responde em relatório[204] do dia 22 de maio de 1944, várias questões apontadas anteriormente por Nero Moura. Neste relatório o primeiro ponto discutido é sobre o efetivo do grupo, Faria Lima pedia a atenção de Nero Moura para o fato da existência de três efetivos diferentes: o norte-americano (que os mesmos consideram como o devido a prevalecer), o proposto pelo Estado Maior, aprovado pelo Ministro e o real. Havia certa confusão entre as autoridades brasileiras sobre

---

[201] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Nero Moura a Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley em 17 de maio de 1944.
[202] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 17 de maio de 1944.
[203] Ibidem.
[204] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 22 de maio de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

isso, alguns diziam ainda faltarem homens a serem enviados ao grupo, e outros diziam estar completo o efetivo e que a remessa de pessoal poderia ser interrompida. E para encerrar este tópico Faria Lima pede a opinião de Moura sobre a necessidade de enviar mais efetivo ou não e aconselha a se adotar o efetivo norte-americano como padrão e considerar o efetivo excedente como reserva.

Faria Lima retorna ao caso dos praças negros, ainda relatando surpresa com o fato, seguindo as orientações de Moura de não se enviar praças nem mesmo "duvidosos" para compor o grupo. O retorno desses praças, naquele momento, teve certa repercussão entre os norte-americanos, a ponto do General Walsh manifestar que não havia razão para tal e fazer o pedido para que estes homens fossem colocados à sua disposição para trabalharem com os norte-americanos em Natal, encerrando o assunto.

Outro importante assunto do relatório[205] e recorrente ao longo do diálogo entre Faria Lima e Nero Moura foi o rigor inicial nas inspeções de saúde dos praças. É relatado aqui que houve uma confusão e culpa geral das autoridades da FAB em relação às inspeções. Os médicos responsáveis pelas avaliações receberam informações dizendo que os aviões modernos alcançavam velocidades, alturas, temperaturas e acelerações muito elevadas, necessitando de um pessoal com perfeitas condições de saúde. Portanto, a rígida inspeção sanitária foi aplicada a todos os integrantes do grupo: pilotos, não-pilotos, mecânicos e praças, quando a necessidade de tal era apenas para os pilotos. A inspeção rígida atrasava e dificultava a ida de efetivo para treinamento no Panamá. Este fato desnuda certa desorganização e até mesmo falta de vontade de contribuir em conjunto e para um esforço maior entre as autoridades da FAB.

Moura escreve um relatório[206] ao Coronel Wanderley no dia 31 de maio de 1944, começando num tom de crítica por não receber respostas depois de várias mensagens a ele enviadas. Depois das críticas relata de forma resumida a situação do treinamento do grupo em Aguadulce com o objetivo de informá-lo para que pudesse defender os interesses em relação ao grupo. Relatou que os homens-chave já haviam chegado de Orlando e se juntado a todo o pessoal que havia sido enviado do Brasil, e da presença de um esquadrão em Aguadulce que auxiliava na instrução

---

[205] Ibidem.
[206] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Nero Moura a Tenente Coronel Nelson Freire Lavenére Wanderley em 31 de maio de 1944.

dos brasileiros sobre o sistema de voo norte-americano. À medida que os homens-chave iam chegando para o treinamento, eles foram substituindo os elementosnorte-americanos, até sobrarem um pequeno número de instrutores que ficariam com eles até o final do estágio e ao final de 5 semanas, o trabalho em conjunto entre norte-americanos e brasileiros foi sendo separado. Descreveu o treinamento de controladores de voo; de mecânicos; do pessoal administrativo, salientando a diferença da administração brasileira e norte-americana, sendo esta última mais complexa e detalhista, e por ser em língua inglesa trazendo mais trabalho pra este pessoal; quanto ao pessoal de terra, já estavam bem familiarizados com suas funções e as seis semanas restantes de instrução os tornaram melhor conhecedores desta função; a situação dos pilotos era considerada aceitável, com as primeiras semanas utilizadas para ensinamento de voo de formação e conhecimento da capacidade de cada um para seleção dos melhores, houve a separação entre pilotos efetivos, que voavam 3 horas por dia e pilotos reservas que voavam uma hora e também acumulavam funções de terra.

A média de horas que os pilotos já haviam feito em avião de caça até este momento era de 80 horas e a previsão era de 150 horas até o final do estágio. O treinamento tinha como características voo de grupo em diversas formações, bombardeio de mergulho, tiro com alvos terrestres, interrupção, altitudes de 20 mil pés, tiro com alvo aéreo, ataque rasante a objetivos terrestres e patrulha.[207]

Neste relatório[208] Moura lamenta a primeira baixa do grupo brasileiro. No dia 10 de maio de 1944, o Tenente Dante Gastaldoni morreu em treinamento. Ele participava de um treino de voo em altitude de 12 mil pés em formação conjunta, em que o líder estava fazendo acrobacias imitadas pelos demais 3 pilotos. Gastaldoni entrou em parafuso e desapareceu da formação, todos voltaram à base sem ter tido comunicação com ele, que foi encontrado duas horas mais tarde em localidade próxima junto ao avião caído, com o corpo todo esquartejado.

O grupo permaneceu em treinamento no Panamá até o início de junho, sendo deslocado em 7 de junho de 1944 para a Base de Suffolk Air Force Base, Long Island, New York. O grupo levou apenas pertences e equipamentos pessoais, excluindo qualquer equipamento de organização, sendo o transporte realizado por

---

[207] Ibidem.
[208] Ibidem.

via marítima e ferroviária fornecido pelo chefe de transporte ferroviário do serviço do Exército. Acontecia uma transferência permanente de Base, o grupo saía da supervisão do Departamento Canal do Panamá e passava ao controle do General Comandante da Army Service Forces.[209]

O intervalo dos relatórios trocados entre Moura e Faria Lima foi de aproximadamente 45 dias, tempo bastante grande se pensado a importância dos seus conteúdos, mas uma explicação para este grande intervalo pode ser a mudança de base pela qual o grupo passou e a adaptação ao novo local de treinamento. Moura também acumulava funções como treinamento de voo, e parte administrativa e burocrática do grupo, dificultando assim a escrita de relatórios. O próprio comandante já havia confessado a Faria Lima a dificuldade de fazê-los devido ao tempo escasso que possuía.

Os relatórios voltam a ser escritos em grande quantidade em meados de julho. No dia 17 Moura envia um relatório[210] a Faria Lima falando da nova Base em que o grupo se encontrava. O estágio na nova casa havia começado com o suicídio do integrante Barcelos, demonstrando assim um problema do grupo que era a substituição de pessoal do escalão de terra. Moura alertou aqui que já estava trabalhando com deficiência de pessoal da administração, o que o obrigava a sobrecarregar oficiais do escalão terrestre, pedindo assim, pelo envio de 2 oficiais intendentes com urgência para regularizar a situação administrativa do grupo. A substituição realmente incomodava Moura, no restante do relatório ele pede a Faria Lima o envio de vários elementos para preencher diversas posições que se encontravam em falta.

No dia 21 segue mais um relatório[211] a Faria Lima, o assunto tratado aqui foi sobre uma franquia postal que criava um serviço postal direto entre o Brasil e o grupo através do Decreto-Lei n° 6.437 de 26 de abril de 1944, e para que esse serviço funcionasse de maneira adequada seria necessário evitar a perda de tempo. Neste caso é possível verificar que este serviço direto por si só já nasceu com atraso, quando o treinamento do grupo já se encontrava em andamento. A ideia de

---

[209] BUYERS, 2004, p. 69-70. QG Departamento Canal do Panamá, APO 834, Ordem de Movimento de Tropa N° 9, 13 de junho de 1944.
[210] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 17 de julho de 1944.
[211] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 21 de julho de 1944.

se acelerar a comunicação entre o grupo e o Brasil demorou meses para entrar em vigor.

Em outro relatório[212] de Nero Moura, sem destinatário especificado e escrito no dia 22 de julho de 1944, é relembrado o assunto dos uniformes que tanto incomodou o comandante nos primeiros dias de treinamento. A alternativa que os integrantes do grupo encontraram para isso foi comprar uniformes norte-americanos com dinheiro próprio e os adaptarem. E foi dada a instrução para se fazer os uniformes sob medida e não com fornecedores baratos e inescrupulosos, assim, o soldado da FAB não mais ficaria parecendo com um carteiro, como havia ficado conhecido durante o treinamento.

Na sequência deste mesmo texto[213] aparece pela primeira vez a menção de atuação do grupo em campos europeus e elogios a toda a instrução que os brasileiros vinham recebendo e a preocupação do que seria feito do mesmo no pós-guerra. Moura tinha receio de que o pessoal e toda a sua carga de ensinamentos pudessem não ser aproveitados após o retorno ao Brasil ou fossem enviados a locais diferentes, perdendo o conjunto homogêneo que havia sido formado. Todo o material que era recebido pelo grupo brasileiro naquele momento estava previsto em todos os seus detalhes, como papel, lápis, borracha, entre outros, tendo o grupo um orçamento que ultrapassava os 10 milhões de dólares. Em vista desta preocupação Moura orientou que fossem iniciadas tratativas desde aquele momento para seleção de um local apropriado para a sede do grupo e para a construção de pistas e edifícios, pretendendo remeter com brevidade as plantas e as dimensões dos prédios para servir como orientação para a construção da desejada Base. Era necessário, segundo seu ponto de vista, que tudo o que fosse utilizado para a construção fosse novo e de acordo com a planta para maior aproveitamento das estruturas, sem inovações dos “mestres” brasileiros, pois tudo já havia sido estudado e experimentado pelos norte-americanos. E completou dizendo que nenhuma das bases existentes no Brasil serviam para este propósito, nem mesmo com adaptação, mas dependia da decisão do Ministro sobre este projeto.[214]

---

[212] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura, sem destinatário especificado em 22 de julho de 1944.
[213] Ibidem.
[214] Sabe-se que o grupo foi mantido após a guerra e que seus ensinamentos foram repassados a outras turmas de oficiais, tendo muitos continuado na FAB, enquanto outros decidiram não continuar na vida militar. (HENRIQUE, 2014) Porém não se concretizou a ideia de Nero Moura de uma Base

Dentre estes vários relatórios escritos em sequência por Nero Moura, mais um deles foi direcionado a Faria Lima em 26 de julho de 1944.[215] Nesta ocasião, os pilotos já estavam voando o P-47 a 25 mil pés, com 2 horas e meia cada, tendo começado no dia 15, com a previsão de cumprimento de 70 horas. O modelo de avião utilizado era o P-47 – D-25, com capota bolha d'água e hélice hidromática, último modelo fabricado pela Republic. O uso do avião em voo foi de fácil assimilação, mas a manutenção era mais difícil, tendo sido necessário um estágio de 3 semanas para os mecânicos na Escola da Fábrica da Republic para adaptação.

Ao final de julho levantou-se a ideia do local onde o grupo de caça atuaria durante a guerra. Em memorando[216] do dia 31 de julho de 1944 foi considerado como desejável que os oficiais da Força Aérea Brasileira fossem integrados à Força Aérea Aliada do Mediterrâneo, servindo aquele QG, assim como ao QG do comando da Costa Mediterrânea, Fighter Wing e ao Regimento de Caça. O pedido de Nero Moura para ter o Capitão John W. Buyers como acompanhante e Oficial de Ligação do grupo foi uma solicitação recomendada devido a proximidade que ele tinha com o grupo e o todo o seu conhecimento referente a suprimentos e assuntos administrativos, bem como o entrosamento com o pessoal do grupo. Buyers já atuava em conjunto com o grupo brasileiro há bastante tempo durante os treinamentos, mas sua transferência oficial só ocorreu em 4 de setembro através de uma ordem especial[217] quando foi desligado do serviço temporário na 132ª Air Force Base e transferido para serviços com o 1° Grupo de Aviação de Caça, tendo data anotado do ato em 9 de setembro de 1944.

O diálogo entre Nero Moura e Faria Lima funcionou durante um tempo só com os envios de Moura. Faria Lima volta a escrever para Moura em 2 de agosto de 1944[218], sua viagem ao Panamá e a mudança de local de treinamento do grupo corroboraram para esta ausência nos relatórios. No início deste há o relato dos

---

totalmente nova para abrigar o grupo, ficaram sediados na Base Aérea de Santa Cruz no Rio de Janeiro com todo o material trazido após a guerra. (MOURA, 1996, p. 130-131)

[215] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito por Nero Moura ao Major Aviador Faria em 26 de julho de 1944.

[216] BUYERS, 2004, p. 81. Memorando para o Assistente do Chefe do Estado Maior. Assunto: 1° Grupo de Aviação de Caça Brasileiro. Assinado: L. S. Juter, Major General do Exército United States Army, Assistente Chefe do Departamento de Planos.

[217] BUYERS, 2004, p. 81. Headquarters Army Air Base – Suffolk Country Army Air Field – Westhampton Beach, N.Y. Ordem Especial Número 211 de 4 de setembro de 1944. Ordem do Tenente Coronel Logan, Comandante.

[218] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 2 de agosto de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

locais por onde havia passado durante a viagem de regresso ao Brasil. O assunto de importância relatado é sobre as substituições insistentemente pedidas por Moura. Para a substituição imediata de pilotos foram classificados no 1° Grupo de Aviação de Caça os Tenentes Roberto Pessoa Ramos, Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, Waldir Paulino Pequeno de Melo e Álvaro Eustórgio de Oliveira e Silva, todos tendo servido na 2ª Zona Aérea, nos B-34, somadas 100 horas de treinamento em P-40, e outros 4 mecânicos de armamento que se formaram pela Escola de Especialistas da Aeronáutica seguiram para compor o grupo.[219] Foi produzido também um memorando[220] com ordem do Ministro para providenciar a organização de um contingente de 50 praças especializados como motoristas, datilógrafos, praças safas, taifeiros, dentre outros para atender as insistentes solicitações de Nero Moura.

Neste relatório[221] Faria Lima faz comentário da intenção do Ministro tornar Nero Moura oficial de operações de um grupo de bombardeio médio, cuja organização seria em moldes parecidos ao grupo de caça. Os norte-americanos sugeriram treinar os homens-chave em Orlando e organizar o treinamento de um grupo com aviões A-20 no Brasil, aproveitando os aviões que já estavam sendo recebidos. Em 2016, Denisson de Oliveira produziu um trabalho[222] sobre a formação e treinamento deste grupo de bombardeio com A-20 realizado no Brasil no ano de 1945, relatando o processo de formação bem como as suas dificuldades. Aqui foi demonstrado que este grupo foi treinado pelos instrutores norte-americanos, junto com mais dois grupos em diferentes regiões do Brasil, mas não há nenhuma menção de que Nero Moura tenha tido alguma participação ou função nas atividades. Após o retorno ao Brasil ele permaneceu como comandante do 1° Grupo de Aviação de Caça até a deposição de Vargas do poder e a consequente saída de Salgado Filho do cargo de Ministro da Aeronáutica. (MOURA, 1996, p. 170-172)

---

[219] O número de mecânicos formados era de 8, porém 4 foram reprovados na inspeção de saúde por apresentarem sífilis.
[220] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 2 de agosto de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.
[221] Ibidem.
[222] OLIVEIRA, Dennison de. Treinamento e organização da Força Aérea Brasileira para a Defesa Hemisférica: o papel da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (1945). Revista Defesa e Segurança Força Aérea Brasileira, v.1, 2016, p. 105-130.

Praticamente uma semana depois a Comissão de Washington tratou[223] sobre este tema de substituição tão custoso a Nero Moura do qual Faria Lima já havia preparando um relatório. Aqui a Comissão de forma bem sucinta e direta confirma os 4 pilotos oficiais substitutos esperando em Natal o transporte para se juntar ao grupo na base de Suffolk. No memorando já foi afirmado também que não havia nenhuma outra informação específica sobre um próximo grupo de substituições.

No penúltimo relatório[224] escrito por Faria Lima antes da partida de Nero Moura e do grupo para a Europa ele demonstra satisfação por saber da adaptação dos pilotos ao P-47 bem como aponta um possível recebimento pelo governo brasileiro de 20 aviões P-40, 21 B-25 e 8 C-47 e o início de um USBATU de PBY-5A em Santa Cruz, para o recebimento de mais 15 aviões deste modelo em novembro de 1944. Aqui também se fez menção de homens-chave que seguiram para os Estados Unidos para ensinamentos e treinamento para a composição de um grupo de “Blimps” e seria feito um USBATU em Porto Alegre para a organização de um grupo de A-20.[225]

No início de setembro, antes de Moura e o grupo partirem para a Europa, ele escreve seus últimos relatórios[226], desta etapa, ao Coronel Disosway, Coronel Logan, Coronel Walsh, Coronel Beverly e a outros colegas norte-americanos em tom de despedida e agradecimento. Agradece os ensinamentos e treinamentos recebidos em nome de todo o grupo durante aproximadamente 8 meses em campos de treinos no Panamá e nos Estados Unidos antes de sua partida para o além-mar.

---

[223] JBUSDC. Seção do Exército dos EUA - Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos. Rio de Janeiro - 8 de agosto de 1944. Memorando para: Presidente, Joint Brasil - Comissão de Defesa dos EUA, Washington, D.C. (Através: Comandante Geral, USAFSA) Assunto: Treinamento Técnico e de Artilharia nas Escolas dos EUA. Ben W. Barclay. Tenente Coronel, A.C. Membro da Força Aérea do Exército.

[224] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatório escrito pelo Major Aviador Faria Lima a Nero Moura em 9 de agosto de 1944. Rio de Janeiro, Gabinete do Ministro, Ministério da Aeronáutica.

[225] Estes aviões chegaram ao Brasil e foram utilizados para ensinamentos e treinamentos de novos grupos a partir do ano de 1945 nas bases do Galeão, Cumbica e Santa Cruz. (OLIVEIRA, 2016). Até o momento desconhece-se sobre a formação e treinamento de um grupo de A-20 em Porto Alegre. Novas pesquisas podem elucidar se tal informação apontada por Faria Lima foi ou não concretizada.

[226] CPDOC-FGV, Acervo Nero Moura. Relatórios escritos por Nero Moura ao Coronel Disosway, Coronel Logan, Coronel Walsh, Coronel Beverly e a outros colegas norte-americanos, em início de setembro de 1944, sem data especificada.

A ordem[227] para embarque das tropas brasileiras para o além-mar foi dada pelo Tenente Coronel Logan em 7 de setembro de 1944. Através desta, toda a tropa seria deslocada no dia 10 de setembro ou próximo por via férrea da Base de Suffolk em Nova York para Patrick Henry na Virgínia com previsão de chegada em dia claro em 11 de setembro. Tratava-se de uma mudança permanente de Base. Ali aguardavam embarque para os campos de batalha na Europa. Amigos e parentes não podiam fazer companhia nem se juntarem a eles no porto de embarque, todos os equipamentos da organização foram embarcados antecipadamente e somente os objetos pessoais os acompanhariam durante a viagem. O transporte oficial do pessoal brasileiro era custeado através do Lend-Lease, conforme acordo com o governo brasileiro datado de 14 de novembro de 1943.

Há uma descrição mais detalhada sobre a organização da mudança e movimentação da tropa em documento oficial do Departamento de Guerra de 25 de agosto de 1944[228]. Na descrição deste documento o grupo brasileiro embarcaria com 55 oficiais e 297 praças, totalizando um efetivo de 352 pessoas, porém a relação passada do Ministério da Aeronáutica do Brasil para o Departamento de Guerra dos Estados Unidos extrapolava esse número de contingentes. Era planejado que todo o grupo receberia vacinação contra a febre tifoide, sendo as doses inoculadas na área de embarque do porto ou a bordo do navio. O transporte ao porto estava previsto para ser realizado em viaturas motorizadas ou por via ferroviária.

É dada muita atenção no equipamento que deveria ser transportado junto com o grupo, só o essencial deveria ser levado. Das roupas e equipamentos permitidos estavam listados: roupas para verão e inverno; para pessoal subalterno, um casacão tipo proteção para o colarinho e uma sacola para roupa suja; um sacolão tipo “Duffel Bag” para cada indivíduo; máscaras de gases tipo M2-10A1, uma para cada; um jogo completo de literatura instrutiva para cada companhia ou organização militar não excedendo o peso de 200 libras; uma coberta para colchão,

---

[227] BUYERS, 2004, p.83. Headquarters Army Air Base – Suffolk Country Army Air Field – Westhampton Beach, N.Y. Ordem Especial Número 214 de 7 de setembro de 1944. Ordem do Tenente Coronel Logan, Comandante.

[228] BUYERS, 2004, p.86-88. War Department Washington, 25 D.C. WD 370.5 (24 de agosto de 1944) OB-S-E-M. Mas/lfg 2B 939 Pentágono – 25 de agosto de 1944. Assunto: Movimento de Tropas, Embarque, 2890-A. Por ordem do Secretário da Guerra Thomas T. Handy, Assistente Chefe do Estado Maior, Seção de Operações, W.D.G.S.

uma para cada; roupa protetora ao frio; fogão para aquecimento das barracas de lona. No porto do embarque seria distribuído outros equipamentos: uma lata de inseticida em pó para uso corporal para cada um; duas garrafas de repelentes contra insetos para cada; acessórios e equipamentos para guerra química; uma máscara de gás completa para cada; um kit de barbeiro para cada companhia; munições, 5 balas por arma para rifle calibre .30 M1903, 8 balas por arma para rifle calibre .30 M1, 7 balas por arma para pistola automática calibre .45, 15 balas por arma para carabina calibre .30 M1 e 20 balas por arma para metralhadora calibre .45; dois dias de ração para cada indivíduo; estojos de ferramentas para mecânicos.[229]

Do equipamento que já havia sido despachado para além-mar anteriormente, e que não seria transladado junto com o grupo descreviam-se: aviões; motores e peças sobressalentes; itens da Força Aérea; equipamentos médicos; equipamentos de engenharia; equipamentos para guerra química; material bélico; equipamento de quartermaster e material elétrico.[230]

A logística norte-americana durante a guerra como um todo, atendendo às necessidades de suas tropas e aliadas foi impressionante. Um episódio relatado por Moura[231] anos depois da guerra sobre a disponibilidade de materiais para o grupo logo que chegaram em Tarquínia na Itália impressiona:

> Os chefes de seção haviam recebido uma relação dos caixotes numerados destinados ao seu serviço, incluindo um inventário completo do que continham. O oficial do rancho abriu um caixote e encontrou os fogões. Em outro, as barracas e os paus das barracas. Na relação do médico constava 'Caixotes do serviço de saúde: números tais, tais e tais.' Como o médico já conhecia a rotina, sabia que material seria necessário e onde encontrá-lo, era só ir até a pulha e dizer: 'Este caixote é meu. Quero a mesa de operações.' Abria, e lá estava a mesa de operações. 'Quero bisturi". Ia até outro caixote e encontrava. O mecânico encontrou a bolsa de ferramentas na caixa número tal, tal e tal. Cada um pegou a sua caixinha.
> Logo nos adaptamos à rotina. Nosso oficial do rancho fazia o cálculo: 'Temos 400 homens'. Dirigia-se então ao almoxarifado da Força Aérea com a requisição de comida e recebia a provisão do dia: para o café da manhã, pão, manteiga, leite, café e ovos, além do necessário para o almoço e o jantar. No dia seguinte, a mesma coisa.
> Pelo visto, não se economizavam recursos para que o estado de vocês fosse o melhor possível.
> O potencial industrial que os americanos jogaram na guerra foi uma loucura! Fora da base, à beira da estrada, havia caixotes e mais caixotes, centenas de milhares. Era só nos dirigirmos ao chefe e pedirmos o que precisássemos, porque o material estava ao ar livre, que o sujeito ia até os

---

[229] Ibidem.
[230] Ibidem.
[231] MOURA, Nero. Um voo na História. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

> caixotes e nos entregava a quantidade certa, exatinha. No dia de Natal, tivemos o nosso peru, a nossa manteiga, e o nosso filé mignon jamais faltou! Só comíamos filé mignon! E nunca faltaram leite e ovos, mingau, corn flakes, no café da manhã, ou mesmo um par de meias, divisas... Havia de tudo para vender no Piex. Recebíamos cigarros, religiosamente, e até uísque. Cada oficial tinha direito a duas garrafas de uísque por quinzena. Pagava-se um preço, mas era um dólar, dois dólares. Tínhamos direito à nossa ração.
> E aviões, peças de reposição?
> A mesma coisa. Se, por exemplo, um avião fosse abatido, no dia seguinte, de posse de um memorando, eu ia buscar outro no depósito, em Nápoles, inteirinho. balas de metralhadora, peças sobressalentes jamais faltaram. Se um avião chegasse com o motor avariado, ia-se de caminhão até o depósito que eles mantinham para com toda a área, a cerca de 10 quilômetros, e se conseguia um motor novo. Um problema dessa ordem se resolvia no mesmo dia.[232]

O grupo permaneceu na Itália realizando suas missões de guerra do final de 1944 e início de 1945. Desde o período do treinamento no Panamá e nos Estados Unidos Nero Moura queixava-se da questão das substituições na tropa, que ocorriam de maneira muito esporádica e demorada, isso quando ocorriam. Durante o período de guerra na Itália estes problemas permaneceram, o próprio Rui Moreira Lima relata em suas memórias[233] a ausência de substituição dos pilotos e o acúmulo de missões voadas por eles. Porém a Comissão tentou ajudar, pelo menos na teoria, o grupo de caça a resolver parte deste problema em relação ao pessoal de apoio. Em memorando[234] escrito pelo Coronel Barclay em 23 de março de 1945 o mesmo dispõe que o Ministro Salgado Filho desejava enviar cerca de 60 homens alistados para a Itália, com o objetivo de substituir o pessoal no escalão de terra do Primeiro Grupo de Caça. Mas ao entrar em contato com o Coronel Strong da Missão Militar dos Estados Unidos foi informado que não haveria transporte naval disponível para a Itália nos próximos três meses, sendo assim foi sugerido pelo Ministro o transporte aéreo e esperavam pela ajuda do Brigadeiro Kroner para conseguir provisões para o transporte aéreo para a Itália.

Percebe-se aqui que com o final da guerra se aproximando, tendo as forças alemãs sido encurraladas dentro do seu próprio território, não fazia mais sentido

---

[232] MOURA, Nero. Um voo na História. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. 131.
[233] LIMA, Rui Moreira. “Senta a Pua!” 2ª edição. Editora Itatiaia, Belo Horizonte: 1989.
[234] JBUSDC. Seção do Exército dos EUA - Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos. Rio de Janeiro - 23 de março de 1945. Assunto: Transporte de Pessoal Adicional da FAB para a Itália. Para: Comandante General, USAFSA, Recife, Brasil, Miami, Flórida Ben W. Barclay. Coronel, A.C., Membro do Ar.

pensar no transporte para a guerra de elementos de apoio de um país coadjuvante para uma frente de batalha secundária. Não era primordial transportar para a guerra, seja por meio marítimo ou aéreo. Certamente neste momento o pensamento já estava focado em como seria organizado o retorno destas tropas para seus países de origem. O planejamento por parte do Ministro Salgado Filho e da Comissão para fazer substituições que muito foram pedidas por Nero Moura, e poucas foram realizadas, a esta altura dos acontecimentos parece muito mais ter tido a função apenas de cumprimento do dever, sabendo que na prática tal ação não seria concretizada.

O cessar-fogo na Itália aconteceu no dia 2 de maio de 1945, e então começaram as negociações para retorno do 1° Grupo de Aviação de Caça para o Brasil. A primeira movimentação[235] para tal ação foi realizada em 11 de maio de 1945, quando o Chefe do Gabinete do Ministério da Aeronáutica, o Coronel Dulcídio Cardoso, enviou um memorando para a Comissão do Rio de Janeiro para tratar do retorno da equipe. Três assuntos são tratados no memorando, o primeiro diz respeito ao desejo do Ministro Salgado Filho de trazer o grupo de volta ao Brasil o mais rápido possível. O segundo assunto refere-se à manutenção do 1° Esquadrão de Caça como unidade completa ao retornar ao Brasil, tendo continuação a sua suplementação de acordo com a organização que funcionava naquele momento, o que de fato se concretizou. E o terceiro assunto tratava-se do desejo do retorno dos pilotos do grupo trazendo as aeronaves P-47 em voo dos Estados Unidos até o Brasil, aeronaves que seriam necessárias para a reorganização da unidade quando retornasse ao país.

O pedido de retorno do grupo de caça é reiterado pelo Comandante Geral da USAFSA em 15/05/1945 em memorando[236] enviado para a Comissão de Washington. Foi recomendado na ocasião que o esquadrão fosse enviado de volta ao Brasil, como unidade completa acompanhada de todo o seu equipamento organizacional, exceto as aeronaves, através de transporte aquaviário e coordenado

---

[235] Ministério da Aeronáutica – Memorando. Rio de Janeiro, D. F. 11 de maio de 1945. De: Coronel Dulcídio Cardoso - Chefe do Gabinete do Ministro - Ministério da Aeronáutica. Para: Membro Sênior, Joint Brazil-U.S. Comissão Militar, Rio de Janeiro. Assunto: Retorno do Primeiro Esquadrão de Caça.
[236] JBUSMC - Rio de Janeiro. 15/05/1945. Assunto: Retorno do 1º Esquadrão de Caça da FAB. De: Hayes Kroner - General de brigada, Membro Sênior do Exército dos EUA. Comandante Geral, USAFSA. Para: Membro Sênior do Exército dos EUA, Joint Brazil - U.S. Defense Commission, Washington. DC.

junto com o retorno do primeiro contingente da FEB. A terceira recomendação do Ministro Salgado Filho contida no documento anterior seria objeto de discussão em novo documento.

Um dia depois o General Ralph Wooten, a par das negociações de retorno das forças brasileiras do teatro de guerra, envia um resumo com os anseios dos Ministros brasileiros (da Guerra e da Aeronáutica) para o Departamento de Guerra dos Estados Unidos sobre este assunto.[237]

> a. Deseja-se que as tropas sejam devolvidas em escalão com intervalo de pelo menos duas semanas entre escalões e cada escalão não superior a 5.300 soldados. As instalações limitadas para receber e transportar tropas tornam impossível lidar com as forças que retornam com mais agilidade. Embora a data de chegada do primeiro contingente tenha sido a última parte de junho de 1945, não se acredita que um atraso razoável após essa data seja questionável.
> b. Deseja-se que o primeiro contingente a regressar seja constituído por unidades de todas as armas principais para que se possa encenar um desfile representativo.
> c. O General Dutra deseja que o Coronel Braynor, o Chefe do Estado Maior General Mascarenhas, e alguns outros membros do Estado-Maior da Força Expedicionária Brasileira retornem ao Brasil por via aérea para chegar aproximadamente duas semanas antes da chegada do primeiro contingente de retorno do Expedicionário Brasileiro Força. O ministro planeja que os generais Mascarenhas e Zenóbio retornem com o primeiro contingente da Força Expedicionária Brasileira, deixando pelo menos um general na Itália até que a evacuação da Força Expedicionária Brasileira seja concluída.
> d. Deseja-se trazer de volta ao Brasil alguns importantes materiais capturados como troféus de campanha, estes a serem selecionados pelo General Mascarenhas.
> e. Deseja-se deixar na Itália um pequeno destacamento para servir de guardas e zeladores dos cemitérios brasileiros.
> f. O ministro da Guerra estuda a possibilidade de colocar um navio brasileiro em serviço entre o Rio de Janeiro e a Itália com o objetivo de auxiliar na movimentação. Se isso puder ser providenciado, a aprovação é recomendada.
> g. O Ministro da Guerra foi informado de que o material que está nas mãos da Força Expedicionária Brasileira será devolvido com as tropas ao Brasil. Ele deseja que as tropas brasileiras sejam utilizadas no recondicionamento, embalagem e marcação do material brasileiro para embarque.
> h. Nenhum acordo definitivo foi alcançado sobre o material do Esquadrão de Caça Brasileiro. O ministro da Aeronáutica deseja deixar os aviões na Itália e que os pilotos retornem via Estados Unidos, sejam equipados com novos aviões, que voariam para o Brasil.
> 2. Considero todas as solicitações acima bastante razoáveis e recomendo consideração favorável se o transporte puder ser disponibilizado (considerar a possibilidade de voar do P-47 da Itália para o Brasil via Ilha da Ascensão.)
> 3. Os brasileiros estão fazendo planos para que o retorno do primeiro contingente seja ocasião para uma celebração oficial. A participação das

---

[237] USAFSA, 16 de maio de 1945. Assunto: Política de Retorno de Forças Brasileiras na Itália. De: Ralph H. Wooten, Major General, EUA, Comandante Para: Chefe Adjunto do Estado-Maior, OPD, Estado-Maior do Departamento de Guerra, Washington 25, D.C. Cc: General Joseph T. McNarney, Teatro de Operações do Mediterrâneo, APO 512, Exército dos EUA.

> Forças Brasileiras na campanha italiana resultou no fortalecimento da amizade que o Brasil tem pelos Estados Unidos. A volta do primeiro contingente e as comemorações que o acompanham culminarão, essencialmente, na participação ativa do Brasil na guerra. O "retorno e comemorações" é muito importante para os brasileiros e estou convencido de que algum esforço adicional de nossa parte para contribuir para o seu sucesso renderá grandes dividendos. Por esta razão, sinto que seria sensato disponibilizar para esta viagem um navio da U.S.S. Classe Mann (de preferência o U.S.S. Man ou U.S.S. Meigs), trazendo assim 5.000 soldados, número suficiente para encenar um desfile impressionante. A tripulação deste navio deve ser instruída sobre o significado da missão que deve desempenhar.

Manteve-se a ideia de alguns pilotos chegarem ao Brasil voando os P-47 para causar boa impressão, mas o voo não aconteceu direto da Itália, atravessando o Atlântico com escala na ilha da Ascensão. O voo ocorreu dos Estados Unidos ao Brasil, com 19 aviões passando por algumas localidades da América Latina, chegando ao Rio de Janeiro em 16 de julho de 1945. (MOURA, 1996, p. 165-167).

Integrantes da FEB e do grupo de caça foram recebidos como vitoriosos, envolvidos em grandes festas e desfiles na capital federal com grande concentração de pessoas para acompanhar as comemorações. (FERRAZ, 2005. p. 68) A passagem transcrita acima demonstra a preocupação para com a realização de um grande desfile e festas, que tinha como objetivo a demonstração dos feitos a população e um coroamento da aliança entre Brasil e Estados Unidos e no interesse de manter uma boa relação entre os dois países. Porém a instabilidade política pela qual o Estado Novo passava tendo a oposição um comportamento de forte atuação carregou as comemorações com grande carga política, tendo o desfile grande benefício para Vargas. A politização na qual a FEB foi envolvida, causando temor em grupos políticos do cenário brasileiro e culminando com a sua desmobilização antes mesmo do retorno ao Brasil é assunto bastante trabalhado entre historiadores já consagrados no tema.[238]

Como citado no começo deste tópico, as negociações que decidiram a organização e o desenvolvimento da formação e treinamento do grupo de caça brasileiro e suas ações durante a guerra ocorreram entre Nero Moura, Faria Lima, Salgado Filho e outras lideranças brasileiras e norte-americanas também

---

[238] FERRAZ, Francisco César Alvez. A guerra que não acabou: a reintegração social dos veteranos da Força Expedicionária Brasileira, 1945-2000. Londrina: Eduel, 2012; McCANN, Frank. Aliança Brasil - Estados Unidos, 1937-1945. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1995; OLIVEIRA, Dennison de. Aliança Brasil-Estados Unidos: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

pertencentes à comissão conjunta. Observou-se aqui também como era gigantesca a capacidade da grande máquina e indústria de guerra norte-americana através de uma organização detalhista e logística avançada para com os assuntos do esquadrão brasileiro. Acompanhou-se todo o trabalho sobre o treinamento, abastecimento e movimentação de uma unidade militar da Força Aérea, que era uma dentre milhares, dentro de várias forças, demonstrando assim o quão grande foi toda a capacidade norte-americana durante a Segunda Guerra Mundial.

4.3 CRESCIMENTO DA FAB

É possível fazer um acompanhamento da evolução de contingente e material pela qual a FAB passou durante os anos de 1942 a 1945 através das fontes da Comissão Conjunta. Este período inicial e de formação da força contou com grande assistência dos Estados Unidos, do qual sofreu grande influência para sua forma de funcionamento e de organização.

A recém instalada força contava com aproximadamente 300 oficiais em seu início, sendo 200 oficiais oriundos do Exército e o restante da Marinha, e a partir de 1942 começaria a formação e estruturação da FAB, acompanhada de perto pelos norte-americanos. (BUYERS, 2003, p.15)

No começo deste capítulo é discutido um estudo, apresentado pelo Coronel Seco, de estruturação da FAB a ser pensado a partir do final de 1942. Avaliava-se necessário naquele momento 304 aviões e um contingente de 11.357 pessoas para preencher as fileiras durante o ano de 1943, para dar início a este projeto. E nos anos seguintes essas aeronaves começaram a chegar no Brasil e o pessoal começou a ser treinado.

Dentre as ideias e projetos discutidos pelas comissões e pelas autoridades responsáveis de ambos os países, o grupo de caça e a Escola Técnica foram formadas durante o ano de 1943 e discutidas até o momento com mais detalhes. Porém, é possível perceber pelo corpo documental da comissão que outras equipes foram formadas, treinadas e municiadas neste intervalo de tempo. O treinamento de pilotos pelo qual o grupo de caça passou nas Escolas Táticas dos Estados Unidos no início de 1944 não foi um privilégio isolado, outros cadetes de outras turmas, que não chegaram a ir à guerra, também tiveram a oportunidade de lá aprender.

Em um pedido[239] feito pelo Brigadeiro da FAB Vasco Alves Secco, para a Comissão de Washington em 28 de julho de 1945, há alguns anexos que demonstram em números, a quantidade de aviões, parte do pessoal e paraquedas que a FAB possuía naquele momento, sendo possível assim, traçar um paralelo em relação ao crescimento da força em questão material ao longo destes três anos. Neste anexo[240] há a quantidade de aviões de cada modelo que a FAB possuía naquele momento, com o número de assentos de cada e um número total de paraquedas requeridos. A FAB contava com 1.142 aeronaves em meados de 1945. O número de 304 aviões pensado para o ano de 1943 era quase quatro vezes maior dois anos depois.

Em relação a quantidade de pessoal o documento[241] mostra que o efetivo da FAB possuía um total de 7.698 pessoas entre o pessoal ativo e da reserva e da Aeronáutica civil para o ano de 1945. Entre os ativos e da reserva da FAB havia um número de 3.075 integrantes divididos entre pilotos da FAB, estudantes em treinamento, navegadores e bombardeiros, artilheiros aéreos, operadores de rádio, armeiros e engenheiros. E a Aeronáutica civil contava com 4.623 integrantes. Há também no anexo uma pretensão de aumento da FAB para o ano de 1946 com a adição de mais 643 integrantes que se encontravam em formação.

A sequência da documentação[242] se mostra reveladora no sentido do tamanho que a FAB tinha alcançado neste pequeno espaço de tempo em questão de escolas e bases aéreas.[243] Podemos perceber com isso o número grande de bases e escolas aéreas que foram formadas. Estavam espalhadas por todo o território nacional: escola na cidade de São Paulo; bases aéreas no Rio de Janeiro, Belém, Curitiba, Fortaleza, Florianópolis, Natal, São Paulo, Recife, Salvador, Santos, Campo Grande e Belo Horizonte. O intercâmbio da FAB com os Estados Unidos possibilitou a formação de muitos estudantes com pessoal norte-americano para a formação de novas turmas para atuar nestas bases, seja este estudo ocorrendo nos Estados Unidos ou nas próprias escolas formadas no Brasil.

---

[239] Joint Brazil U.S. Military Commission - Rio de Janeiro. Vasco Alves Secco, Brigadeiro do Ar, FAB, Subchefe do Estado Maior. 28/07/1945. Assunto: Pedido n.º 351. Para: Joint Brazil - U.S. Defense Commission, Washington. Floyd B. Wood, Coronel, A.C., Chefe, Divisão Aérea. L. W. Williams, Comandante, U.S.N., Membro do Ar, Missão Naval.
[240] Ibidem; Anexo 4, Exibição A.
[241] Ibidem, Ver Anexo 4. Exibição B.
[242] Ibidem.
[243] Ver Anexo 4. Exibição C.

A intenção deste memorando[244] aqui citado era mostrar como estava dividida a distribuição de 2.632 paraquedas em diferentes localidades da FAB pelo Brasil, no sentido de justificar o pedido de matéria prima, como tecidos, fivelas e correias. Foi requisitado estes materiais aos Estados Unidos através do Lend-lease para que a produção de paraquedas no Brasil pudesse continuar e assim satisfazer as necessidades de escolas e bases aéreas. Ainda não se sabia na ocasião sobre as necessidades do programa de paraquedistas que ainda não estava formado, as exigências da área civil e o material que necessitava de reparo. O pedido deste memorando foi reprovado pela Comissão de Washington em 6 de agosto de 1945 e um reestudo do pedido foi recomendado para uma análise posterior.[245] A justificativa para a negativa do pedido era o estabelecimento de uma outra fonte de matéria prima através do incentivo da indústria local.

O ano de 1945 e sua sequência ainda seriam de crescimento para a FAB. No que diz respeito à aviação civil é possível perceber através da documentação geral da Comissão Conjunta a criação de um Comitê de Aviação Civil Brasileiro para a estruturação de todo este setor. Houve a partir de 1945 um crescimento do setor acompanhado por treinamento de pessoal, treinamento de controle de torre e tráfego aéreo, comunicação e rádio. A negociação para a estruturação deste setor foi realizada pela Comissão Conjunta, tendo as principais personagens já aqui citadas atuando ativamente. O comando deste setor e dos aeroportos eram de militares, que ocupavam os cargos de comando, enquanto os civis ocupavam cargos de menor importância. A aparência era civil, mas o comando era da FAB. Iniciava-se a estruturação do setor aéreo nacional que nas próximas décadas se tornaria o modelo geral brasileiro baseado nos Cindactas.[246]

---

[244] Joint Brazil U.S. Military Commission - Rio de Janeiro. Vasco Alves Secco, Brigadeiro do Ar, FAB, Subchefe do Estado Maior. 28/07/1945. Assunto: Pedido n.º 351. Para: Joint Brazil - U.S. Defense Commission, Washington. Floyd B. Wood, Coronel, A.C., Chefe, Divisão Aérea. L. W. Williams, Comandante, U.S.N., Membro do Ar, Missão Naval.

[245] Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos Seção do Exército dos EUA. Rio de Janeiro. 6 de agosto de 1945. Assunto: Pedido n° 351. Para: Membro Sênior do Exército dos EUA, Joint Brazil-U.S. Comissão de Defesa, Washington 25, D.C. Thru: Floyd B. Wood, Coronel, A.C. Chefe, Divisão Aérea. Comandante Geral, USAFSA.

[246] Para mais detalhes, ver: LÜDER, Andréa Elizabeth Bohn. Sierra – bravo: a padronização aeroportuária brasileira e a influência estadunidense durante a Segunda Guerra Mundial. Curitiba, 2017. Monografia/História, Universidade Federal do Paraná;_____. Flight Data Recorder: a aviação comercial brasileira e a expansão da influência estadunidense, 1930-1945. Curitiba: 2021. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná.

Além do crescimento ocorrido na FAB entre os anos de 1942 e 1945 já comentado, é possível perceber que após o fim da guerra continuaria o crescimento da força através da aliança com os Estados Unidos tendo como base as negociações ocorridas através da Comissão. A Escola Técnica de São Paulo e o grupo de caça são exemplos de unidades formadas pela ação da comissão com grande importância para a FAB. Outras turmas formadas podem ser citadas para demonstrar o crescimento da força. Dennison de Oliveira (2016) apresentou um estudo do treinamento e adaptação de três turmas iniciado no primeiro semestre de 1945: uma turma de P-40 sediada na Base Aérea de Santa Cruz no Rio de Janeiro; outra turma de A-20 na Base Aérea de Cumbica em São Paulo e uma turma de B-25 na Base Aérea do Galeão no Rio de Janeiro.

Foi preparado em 14 de abril de 1945 através da Comissão do Rio de Janeiro um curso para os oficiais de moto-mecanização da FAB nos Estados Unidos.[247] O curso ocorreria no Fort Benning e no Fort Riley. Os oficiais de infantaria selecionados para o curso básico do Fort Benning, que teria início a partir de 10 de maio, correspondiam a 1 major e 3 capitães. Os oficiais de cavalaria selecionados para frequentar o curso de reciclagem em Fort Riley, com início a 20 de maio, eram 4 capitães. Todos os oito oficiais mencionados deixariam o Rio até 1º de maio em transporte da FAB para Natal e depois para Miami, todos os selecionados seriam enviados aos locais específicos de treinamento quando chegassem aos Estados Unidos. A duração do curso somava aproximadamente 7 meses e compreendia instrução em Comando de Treinamento Anfíbio, Unidades de Forças Blindadas ou Tropas de Artilharia. Os oficiais haviam sido todos criteriosamente selecionados com o objetivo de comporem o serviço de Unidades da Força Blindada quando retornassem ao Brasil.

Antes da metade de 1945 a FAB já contava com mais de duas dezenas de cursos diferentes sobre equipamentos em geral em sua organização com homens alistados neles. Cursos sobre equipamentos que tratavam de ensinamentos relacionados a aviões e motores, controle de tráfego aéreo, comunicação através de rádio, administração, dentre outros. Eram cursos que podiam durar de 6 a 36

---

[247] JBUSMC. Rio de Janeiro. Seção do Exército dos EUA. 14 de abril de 1945. Assunto: Oficiais de Moto-Mecanização para Cursos em Fort Benning e Fort Riley. Através de: Comandante General USAFSA Recife, Brasil.
Para: Coronel John E. Strong, G.S.C Membro Sênior do Exército dos EUA. Joint Brazil United States Defense Commission, Washington, D.C..

semanas e possuíam até 293 estudantes em algumas turmas, somando um contingente geral de quase 900 estudantes. É possível ter acesso a este levantamento num anexo de memorando enviado para a Comissão de Washington em 26 de maio de 1945.[248]

Este memorando de fim de maio de 1945 tinha como objetivo analisar um pedido de materiais requisitado pela Comissão do Rio de Janeiro aprovado pela FAB para alguns determinados cursos dentro da força; sendo eles, curso de armamento, curso de comunicação, curso de administração e fornecimento, curso de dispositivos sistéticos, cursos de aviões e cursos para equipamentos em geral, estes últimos de maior abrangência e estudantes alistados, citados anteriormente.[249]

Para o curso de armamentos estava sendo feito pedido de espaço para se lecionar o curso, que seria providenciado pela Escola Técnica de Aviação, que receberia os alunos. Para tal curso a Comissão Conjunta estimou que seria necessário um total de 471 veículos blindados e 600 graduados para um curso com 9 semanas de graduação, tendo uma matrícula máxima de 50 graduandos por escalão. Os primeiros escalões teriam início de treinamento assim que o equipamento fosse recebido.[250]

O ensino de comunicação estava subdividido em curso de radiocomunicação realizado num período de 20 semanas com matrícula de 30 alunos e curso de manutenção de rádio de 36 semanas para 54 alunos. Ainda seriam necessários um treinamento de reciclagem para aproximadamente 250 mecânicos e operadores de rádio. A maior parte dos equipamentos necessários para os cursos ainda não estavam disponíveis.[251]

No curso de administração e fornecimento haviam 15 alunos inscritos e possuía duração de 20 semanas. Havia um prédio em fase final de reforma que acomodaria os novos estudantes de curso que eram em número de 700 escriturários e 400 técnicos de suprimentos para o ano de 1946.[252]

---

[248] USAFSA Assunto: Pedido FAB nº 424 Thru: Comandante General, USAFSA, Recife, Brasil. Para: Presidente da Comissão Conjunta de Defesa Brasil-EUA, Washington, D.C Pelo Comandante Geral: Coronel Floyd b. Wood. Ver Anexo 5.
[249] Ibidem.
[250] Ibidem.
[251] Ibidem.
[252] Ibidem.

Para os cursos de aviões, a Escola Técnica possuía 7 exemplares voáveis, mas cansados da guerra. A requisição pedia por novos 37 modelos. Esse curso tinha o objetivo de atender não apenas os egressos do Curso Geral de Aeronáutica e Motores, mas também os cessionários da FAB que tinham experiência prática suficiente, mas que necessitavam de treinamento específico para estabelecer ou efetuar a transição de sua especialidade aeronáutica. A combinação do curso de Mecânica Geral de Aviões e Especialização de Aeronaves somava 26 semanas ou 144 dias letivos. Estimava-se que a FAB iria necessitar naquela ocasião de mais 1.509 mecânicos de aeronaves e motores treinados para o ano de 1946. Este número não incluía os 1.000 mecânicos de aeronaves e motores designados para treinamento de atualização ou transição.[253]

Enquanto cresciam turmas dentro da FAB, adicionava-se também pessoal técnico capaz de lidar com os materiais recebidos. Em julho de 1945 houve uma negociação[254] entre a FAB e a fábrica Republic Aviation Corporation para o envio de serviços técnicos para a manutenção dos P-47 recebidos pelo Brasil. Em 26 de julho foi sugerido à fábrica Republic Aviation que um técnico de serviço treinado nos procedimentos de manutenção peculiares à aeronave P-47 fosse enviado para uso na FAB para trabalhar com suporte, engenharia, técnica de voo, manutenção ou fornecimento. Foi sugerido que a solicitação fosse realizada pelos canais do Lend-Lease. Dois dias depois a negociação[255] foi concretizada através do Lend-Lease e com a participação de empresas como a Consolidated Vultee Corporation e Allison Division da General Motors Corporation. Esse técnico prestaria auxílio aos mecânicos da FAB na manutenção e reparos aos P-47 que haviam acabado de chegar ao Brasil.

Em 20 de agosto de 1945 foi proposto[256] um curso de fotografia para integrantes da FAB nas escolas da USAAF. A negociação ocorreu entre a Comissão do Rio de Janeiro e o Coronel Floyd B. Wood, chefe da Divisão Aérea do Exército

---

[253] Ibidem.
[254] Republic Aviation Corporation Farmingdale, Long Island, Nova York. Tenente-Coronel M. Lampert. Força Aérea Brasileira - Washington DC. 26 de julho de 1945. Donald K. Tasker - Diretor, Departamento de Serviço de Campo.
[255] Comissão Aeronáutica Brasileira – Washington. General J. G. Ord, Presidente da Joint Brazil - U.S. Defense Commission. Edifício Pentágono, Washington, D.C. 28 de julho de 1945. Assunto: Técnico de Aeronaves P-47.
[256] JBUSMC - Rio de Janeiro. Seção do Exército dos EUA. 20 de agosto de 1945. Assunto: Pessoal da FAB para frequentar cursos de fotografia nas Escolas da USAAF. Para: Floyd B. Wood. Coronel, A.C. Chefe, Divisão Aérea Comandante Geral, USAFSA, Recife, Brasil.

dos Estados Unidos. A proposta era que um dos coronéis da FAB, na situação, o Tenente Coronel Alcides Moitinho Neiva seguisse para Washington para conferir a proposta junto com o pessoal da USAAF, com o Coronel Fitzgerald que era chefe dos serviços de cartas aeronáuticas da AFF e oficiais da FAB. Antes do Coronel Neiva iniciar qualquer um dos cursos lhe foi proposto fazer uma visita de adaptação às diferentes escolas e instalações fotográficas nos Estados Unidos, para depois organizar um cronograma de instrução formal para se preparar como encarregado da FAB, podendo assim fazer as alterações que julgasse necessárias para os funcionários da FAB que o acompanhavam aos Estados Unidos. Foram designadas na ocasião 14 pessoas para o curso, entre tenentes, aspirantes e sargentos, para ocuparem as funções de aprendizagem de photo-pilot, photo laboratory commander, U.S. geological survey, aerial photography, photo laboratory technic, photo-topography e camera repairman.

Acompanhando o crescimento de turmas dentro da FAB, foi proposto em 21 de agosto de 1945 a criação de uma escola de paraquedistas. O tema foi discutido pela Comissão do Rio de Janeiro, Seção de Infantaria Americana, pelo Major Antônio de Morais e pelo Capitão Roberto de Pessoa.[257] Foi sugerido na ocasião que o quadro inicial fosse cuidadosamente selecionado e enviado para treinamento no Forte Benning nos Estados Unidos junto com uma força suplementar com o objetivo de substituição de possíveis faltas, como também oficiais médicos, pilotos de transporte e chefes de tripulação, todos tomando parte no curso de salto de paraquedas, sendo assistidos por um intérprete para melhor aproveitamento do curso. O quadro inicial estava planejado para a inclusão de 20 oficiais e outros 20 oficiais não-comissionados. O Major Morais foi designado como assistente natural ao Treinamento das Tropas aero-transportadas devido a experiência obtida como observador militar no norte da África e na Itália estando em contato direto com este tipo de operação. O capitão Roberto Pessoa também foi indicado para o treinamento por possuir brevê de piloto civil, certificado de piloto planador tirado na Alemanha e ser graduado pela Escola de Paraquedista do Forte Benning, na Geórgia, nos Estados Unidos.

---

[257] JBUSMC. Seção de Infantaria – Tenente Coronel Charles W. Kouns, Chefe da Seção de Infantaria – 21 de agosto de 1945. Intento: Instalação do Treino de Tropas Aerotransportadas.

Das diversas turmas compostas dentro da FAB nos anos de guerra, o grupo de aviação de caça do Brasil ganhou mais notoriedade pelo fato de terem participado das batalhas na Itália atraindo assim maiores curiosidades sobre sua história, mas representa uma parte pequena em números, porém muito importante dentro do universo da FAB neste período aqui tratado. O grupo obteve uma quantidade de 19 aviões trazidos da guerra, mais 68 aeronaves em requisição[258] junto ao governo norte-americano, e de 500 participantes de tal ato, sendo um número bem pequeno perto dos quase 1200 aviões e 8 mil integrantes do contingente da FAB em meados de 1945, o que permite concluir que ao mesmo tempo que se treinava um grupo para a guerra, se fortalecia uma força dentro de território nacional com a formação de várias outras equipes.

Foi um crescimento substancial da força desde o ano de início da guerra, mesmo se levar em consideração que contava com apenas um ano de existência do Ministério nesta ocasião. Todo este crescimento foi possível graças à aliança com os Estados Unidos e as negociações que contaram com a participação da Comissão Conjunta.

---

[258] Ibidem.

5 CONCLUSÃO

O período da Segunda Guerra Mundial foi muito movimentado para as Forças Armadas do Brasil, ao mesmo tempo em que uma aliança militar com os Estados Unidos mudou radicalmente toda a sua estrutura. O Brasil enviou duas unidades que lutaram junto aos Estados Unidos, compondo suas grandiosas forças, compostas por um número pequeno de homens, que muito se dedicaram à tarefa lhes concedida. Ao mesmo tempo as Forças Armadas do Brasil foram sendo fortalecidas e estruturas através das negociações entre as principais autoridades militares e políticas de ambos os países, como já foi comentado neste texto que aqui se encerra e em outras obras consagradas da literatura histórica.

O que se pode averiguar através deste trabalho é a participação das duas comissões nestas negociações; Joint Brazil-United States Defense Commission - JBUSDC (Comissão Conjunta de Defesa Brasil Estados Unidos) com sede em Washington e Joint Brazil-United States Military Commission - JBUSMC (Comissão Militar Conjunta Brasil Estados Unidos) com sede no Rio de Janeiro. E tratando-se especificamente da FAB a atuação das comissões também se fez presente, mais ativas e atuantes em alguns momentos do que outros, ou até com certa desarmonia como foi o caso da criação de uma Força Expedicionária da Aeronáutica. Sua ação esteve presente junto ao Ministério da Aeronáutica, junto aos Departamentos norte-americanos e suas Forças Armadas.

Internamente, o mercado aéreo civil já sofria uma grande interferência norte-americana desde antes da guerra, com o afastamento de companhias de origem alemã e italiana e a aproximação e monopolização das rotas com a Pan American e Panair do Brasil. No campo militar a americanização se deu com grande força desde antes da guerra com o contrato ADP, tendo a construção de vários aeroportos no Brasil. Durante a guerra alguns aeroportos e instalações foram melhorados com recursos dos Estados Unidos e suas tropas fizeram amplo uso destas instalações. Ocorria uma americanização completa no setor aéreo como um todo no Brasil.

Mesmo com tudo que o Brasil parecia ganhar com essa aliança com os Estados Unidos, poderia ter sido feito melhor proveito de todos estes materiais que foram deixados pelos Estados Unidos em solo brasileiro durante os anos finais da guerra. Era mais custoso aos norte-americanos levarem parte deste material de volta ao país de origem do que os deixar no Brasil, portanto, assim foi feito. Este

maquinário foi utilizado pelos Estados Unidos para a construção de dois campos de pouso na região sul do Brasil, um em Santa Maria e outro nos arredores de Curitiba. No fim das contas, este equipamento passou a ser utilizado em obras de manutenção e projetos com pouco impacto voltados à melhora econômica e não auxiliou diretamente ao comércio aéreo com os Estados Unidos ou na consolidação definitiva do setor aéreo brasileiro. (OLIVEIRA, 2019)

O Brasil perdeu uma grande oportunidade de ter ganhos mais encorpados com essa aliança com os Estados Unidos e com essa americanização do sistema aéreo de forma geral. O que se pode concluir com este trabalho é que as diferenças políticas entre as autoridades brasileiras e a situação política nacional conturbada e instável corroboraram para que as próprias lideranças norte-americanas protelassem a implementação de um acordo mais sólido, fazendo assim, com que o mesmo não viesse a ser concretizado na prática.

Tanto a FEB quanto a FAB passaram por um processo de americanização das suas fileiras. De acordo com (OLIVEIRA, 2015) o processo dentro da FEB foi mais custoso e demorado e por vezes os Estados Unidos restringiam o acesso dos integrantes da FEB a tecnologias mais sensíveis e modernas.

Em relação a FAB, desde o início da formação de um ministério a posição do novo Ministro e do Chanceler aproximavam a nova arma aos padrões norte-americanos. A partir de 1941, e depois da declaração de guerra em 1942, a FAB passou a receber um número considerável de aeronaves vindas dos Estados Unidos, ano após ano até 1945. Houve também toda uma estruturação de suas fileiras, bem como aulas e treinamentos para a formação de um efetivo capaz de utilizar materiais tecnológicos de última geração. Porém, mesmo existindo acesso aos brasileiros a estes materiais, sendo eles mais sensíveis e modernos ou não, não significa que não ocorreram vetos esporádicos a pedidos realizados pelas autoridades brasileiras. Esse foi o caso do pedido de aeronaves para a patrulha da costa brasileira do Ministro Salgado Filho ao General Arnold em dezembro de 1943, discutido no capítulo 4. Não se tratava aqui de um veto a acesso a novas tecnologias sensíveis, mas acesso a quantidade de material, pois os pedidos do Ministro tratavam-se de materiais já conhecidos e operados pelos pilotos brasileiros.

Durante este processo de americanização da força houveram episódios em que autoridades brasileiras da FAB faziam pouco caso ou retardavam propositalmente o andamento das coisas, mostrando que foi um processo que

encontrou resistências por parte dos brasileiros. Resistência essa justificada por toda uma mudança que estava ocorrendo dentro da força e também por um comportamento bastante invasivo por parte dos norte-americanos em algumas ocasiões.

No que compete ao 1° Grupo de Aviação de Caça, que representou o Brasil na luta contra o Eixo na Itália, seus integrantes receberam treinamento no Panamá e nos Estados Unidos junto com os norte-americanos, tendo acesso ao sistema de voo norte-americano, aulas com instrutores experimentados e treinamento no caça mais moderno do momento que era o P-47 Thunderbolt. Desta forma, esta unidade da FAB, em particular, teve acesso a tecnologias e armamentos no mesmo padrão que a Força Aérea dos Estados Unidos, seu acesso a tecnologias sensíveis não foi impedido ou dificultado.

Nada foi negado a este grupo brasileiro, como Moura relatou em suas memórias[259] que tudo o que precisava lhe foi dado, isso em tratando-se de um ambiente de guerra, era dado mais aos integrantes do grupo nas instalações de guerra do que o brasileiro comum tinha em tempos de paz, como demonstrado em uma das passagens do capítulo 4.

Assim como aconteceu nas mudanças na FAB no Brasil, também aconteceu no grupo de caça, havendo resistência por alguns indivíduos em relação ao alcance da influência norte-americana dentro da unidade. O próprio Nero Moura relatou[260] sobre indivíduos que se incomodavam com a invasão norte-americana e tentavam de alguma forma retardar ou atrapalhar o processo.

Dentro de uma ideia de americanização das Forças Aérea Brasileira, a experiência obtida pelo grupo de caça na Itália também serviu de experiência no pós-guerra, sendo que a unidade foi mantida e alguns ex-combatentes repassaram através de aulas e treinamento os seus conhecimentos adquiridos dentro do sistema norte-americano de voo para novas turmas que foram formadas no Brasil.

Em se tratando de investimento financeiro, a quantia desembolsada pelos Estados Unidos, através do Lend-Lease para se investir nas Forças Armadas do Brasil foi bastante grande. O grupo de caça teve um investimento de 10 milhões de dólares, como discutido no capítulo 4, o que é uma quantia pequena se comparada

---

[259] MOURA, Nero. Um voo na História. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.
[260] Ibidem.

com todo o investimento recebido pela FAB, que foi de aproximadamente 70 milhões de dólares em armamentos, aeronaves e veículos. O valor investido na FAB é ainda menor se for comparado com os valores investidos pelo Lend-Lease em todo o Brasil, que originalmente estava proposto em 200 milhões de dólares, já esgotados antes mesmo da criação da FEB em agosto de 1943. O crédito total investido no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial foi de 366 milhões de dólares, 83% a mais do que o planejado inicialmente. (OLIVEIRA, 2015, p. 112-162)

É possível constatar também a diferença de valores investidos através do tamanho das unidades militares. Aeronáutica, Exército e Marinha no geral receberam investimentos para o seu crescimento via Lend-Lease, não apenas as unidades que lutaram nos campos da guerra. Mas comparando-se o tamanho das unidades que lutaram na Itália, temos um esquadrão da FAB que utilizava tecnologia de última geração e alto valor financeiro, mas que era composto por poucos integrantes, sendo aproximadamente 500 pessoas, com 48 pilotos e mais 450 pessoas de apoio e sofrendo 8 mortes na guerra (HENRIQUE, 2014, p. 67-68), enquanto a FEB compunha um grupo de 25 mil homens, divididos em 5 escalões, contando 443 mortes em batalha (FERRAZ, 2005, p.59-65), justificando assim um maior investimento financeiro na unidade terrestre.

Foi possível perceber também que a relação assimétrica entre Brasil e Estados Unidos em questões militares e econômicas se sobressaiu durante as discussões sobre os acordos discutidos no sentido de que, apesar de bons resultados para o Brasil, a sua falta de poder nas negociações corroborou para que resultados melhores não tivessem sido alcançados para todo o setor aéreo.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, José Nazareno Moreira de. **Cidade em Black-out: crônicas referentes à Segunda Guerra Mundial, 1939-1945**. Natal: EDUFRN, 1991.

ALMEIDA, Tunai. R. C. de. **A Cidade e a Guerra: a capital paraense durante a Segunda Guerra Mundial.** In: II Simpósio de História em Estudos Amazônicos, 2015, Belém. Anais do II Simpósio de História em Estudos Amazônicos, 2015.

_____. **'Coisas da Quinta-Coluna': teatro e política na capital paraense durante a Segunda Guerra Mundial (1942- 1943).** Revista Contemporânea, v. 2, p. 1, 2015.

ALVES, Vagner Camilo. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: história de um envolvimento forçado.** São Paulo: Loyola, 2002.

ARAÚJO, Fábio Secioso. **A 1ª ELO – Esquadrilha de Ligação e Observação. Sua participação junto à Força Expedicionária Brasileira**. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 146, p. 32-36, 1º Quadrimestre 2009.

_____. **Olho Nele! A 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação na Campanha da Itália**. In: PRIORE, Mary del; DAROZ, Carlos (orgs.). A história do Brasil nas duas guerras mundiais. São Paulo: Ed. Da Unesp, 2019.

ARAUJO, José Góes. **Bahia 1942: Um episódio da 2ª Guerra Mundial**. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1996.

AZEVEDO, Estênio; NOBRE, Geraldo. **O Ceará na Segunda Grande Guerra**. Fortaleza: ABC, 1998.

BARROS, Mauro Lins de. **P-47 Thunderbolt no Brasil 1945-1957**. Rio de Janeiro: Adler, 2005.

BERTONHA, João Fábio. **A Primeira Guerra Mundial: o conflito que mudou o mundo (1914-1918)**. Maringá: Eduem, 2011.

BRAUDEL, Fernand. **Historie et sciences sociales: la longue durée.** Annales E.S.C., vol. 13, n.4, outubro-dezembro 1958, pp. 725-753.

BUYERS. Jonh W. **A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.

_____. **História do 350° Fighter Group da Força Aérea Americana***:* **1942-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2006.

CABRAL, Ricardo Pereira. **A Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, 1942-1945**. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 09-26 – 2020.

CAMBÉSES JÚNIOR, Manuel. **A Força Aérea Brasileira na campanha da Itália**. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 151. p. 51-60,1º Quadrimestre de 2015.

_____. **A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: INCAER – Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. 2009.

CAMPOS, André Luiz Vieira de. **Combatendo nazistas e mosquitos: militares norte-americanos no Nordeste brasileiro (1941-45).** História, Ciências, Saúde. Manguinhos. Vol. 5, No. 3, p. 603-620, nov. 1998-fev. 1999.

CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. **A estrutura de defesa do hemisfério ocidental**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

COSTA, Fernando Hipólito da. **História da Base Aérea de Natal**. Natal: Editora Universitária, 1974.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. **A Batalha do Atlântico na Costa da Bahia (1942-1945).** Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 68-84 – 2020.

CUNHA, Ioneida Cavalcanti da. **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, UnB, 2008.

CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra Sem Guerra**. São Paulo: Edusp, 2002.

DOMINGUES, Cesar Machado. **Dias de guerra. A Força Aérea Brasileira em ação antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Revista Brasileira de História Militar. Rio de Janeiro, Ano V, Nº 14, Agosto de 2014, p.25-40.

FAY, Cláudia Musa. **O transporte Aéreo Comercial na América do Sul durante a Segunda Guerra Mundial. A eliminação de Lati**. Anales de la Asociación Química Argentina, Uruguai, v. 2, n.1, p. 78-83, 1990.

_____. **A aviação comercial na América do Sul: um estudo comparativo entre a influência alemã e norte-americana na região (1919-1945).** Estudos Ibero-Americanos, Porto Alegre, v. XXIX, n.2, p. 149-169, 2003.

FERNANDES, Augusto. **Trampolim da Vitória**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1946.

FERRAZ, Francisco César Alves. **A guerra que não acabou: a reintegração social dos veteranos da Força Expedicionária Brasileira, 1945-2000**. Londrina: Eduel, 2012.

_____. **Considerações historiográficas sobre a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial: balanço da produção bibliográfica e suas tendências**. Esboços Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 207-232, jul. 2016.

_____. **Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

_____. **“Todas as falhas e virtudes desse povo”: considerações sobre a composição racial da Força Expedicionária Brasileira.** Antíteses, Londrina, v.13, n. 25, p. 242-277, jan-jun. 2020.

FERRAZ, Francisco César Alves & McCANN, Frank. **A participação conjunta de brasileiros e norte-americanos na Segunda Guerra Mundial**. In: MUNHOZ, Sidnei J. e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Relações Brasil-Estados Unidos: séculos XX e XXI. Maringá: Eduem, 2011.

FONSECA, Luiz Felipe Perdigão Da. **Avestruzes no Céu da Itália**.

_____. **Missão de Guerra: Os Expedicionários da FAB na Guerra Europeia**. 3ª Edição. São Paulo: Civilização Brasileira, 1983.

FONSECA, Manoel Felipe Batista da. **Um comboio vital no Atlântico Sul: aspectos da história do comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife**. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 85-101 – 2020.

FORTES, Alexandre. **A espionagem aliada no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial: Cotidiano e política em Belém na visão da inteligência militar norte-americana**. Revista Esboços, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 81-115, jul. 2016.

FREITAS, Ayrton Salgado de. **A Força Aérea no Teatro Europeu**. Rio de janeiro: Biblioteca do Exército, 1976.

GASTALDONI, Ivo. **A FAB na Segunda Guerra Mundial. 1ª Parte: 1939-1943 – Fase da Aviação de Patrulha**. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 136, p. 49-63, Especial 1999.

_____. **A Última Guerra Romântica – memória de um piloto de patrulha**. Rio de Janeiro: Incaer, 1992.

GODOY, Tania Regina Pires; CALAZA, C. P. **A formação da 'pródiga filha alada' de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945).** Revista da UNIFA (Impresso), v. 26, p. 46-58, 2013.

GOMES, George Henrique de Vasconcelos; DANTAS, Wanderson Ramonn Pimentel. **Ameaça Oculta no Horizonte Atlântico: Vigilância, Mobilização e Defesa Passiva Antiaérea nos Litorais Paraibano e Piauiense (1941-1945)**. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 119-136 – 2020.

HENRIQUE, Heitor Esperança. **A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: a participação de um país periférico em uma guerra moderna**. Dissertação História, UEM, 2014.

_____. **A Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial: Origem Social dos Pilotos.** In: XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, Mandaguari. Anais Eletrônicos da XIII Semana de História: História, diáspora, etnia e gênero em tempos de globalização, 2016, p. 23-34.

_____. **A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: questão social e étnica.** Revista Brasileira de História Militar. Rio de Janeiro, Ano XI, Nº 27, maio de 2020, p. 64-78.

_____. **A Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial: reinserção e reintegração social**. In: Encontro Regional de História da ANPUH/PR, 2016, Curitiba. Anais Eletrônicos do XV Encontro de História da ANPUH/PR, 2016. P. 1-12.

_____. **O Cotidiano do 1º Grupo de Aviação de Caça durante a Segunda Guerra Mundial.** In: VII Congresso Mundial de História, 2015, Maringá. VII Congresso Internacional de História, 2015. P. 1801-1811.

_____. **O 1º Grupo de Aviação de Caça do Brasil na Segunda Guerra Mundial: Missões**. In: VII Congresso Mundial de História, 2015, Maringá. VII Congresso Internacional de História, 2015. P. 1791-1799.

HENRIQUE, Heitor Esperança; LÜDER, Andréia Elizabeth Bohn. **Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial**. Revista da UNIFA, Rio de Janeiro, v. 34, n. 1, p. 18 - 25, jan./jun. 2021.

HOBSBAWM, Eric J. **Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991**. SANTARRITA, Marcos (trad.). São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.** Opúsculo.

_____**. História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro/ Belo Horizonte: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)/Vila Rica Editoras Reunidas, vol. 3, 1991. 2ª Ed. 1991.

JORDAN, David e WIEST, Andrew. **Atlas da Segunda Guerra Mundial**: Volume Único. São Paulo: Editora Escala, 2008.

KENNEDY, Paul. **A Ascensão e Queda das Grandes Potências. Transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

LATFALLA, Giovanni. **Em plena Batalha do Atlântico, em 1942, o Brasil recebe a visita de Frank Knox, Secretário de Marinha dos EUA**. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 27-39 – 2020.

_____. **Relações Militares: Brasil-EUA 1939/1943**. Rio de Janeiro: Gramma Editora, 2019.

LAVANÉRE-WANDERLEY, Nélson F. **A Força Aérea na Segunda Guerra Mundial**. Brasília, DF: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, 2002.

_____. **História da Força Aérea Brasileira**. Brasília: Ministério da Aeronáutica, 1966.

LEBRUN, Gerald. **O que é poder**. São Paulo: Editora brasiliense: 1981.

LEITE, Juliana Ferreira Campos. **Alerta Nazista! A construção do perigo alemão em Pernambuco.** In: I Semana de História: Práticas Docentes e Diálogos Interculturais, 2015, Guarabira, PB. I Semana de História: Práticas Docentes e Diálogos Interculturais, 2015.

_____. **Entre a Suástica e o Sigma: o Nazismo e o Integralismo em Pernambuco (1938-1945).** Mestrado em História Social da Cultura Regional. Universidade Federal Rural de Pernambuco, UFRPE, 2017.

_____. **Nas páginas dos jornais: a imprensa e a repressão aos alemães em Pernambuco. (1938-1945).** In: Encontro Nacional de História Política: interfaces e diálogos com as ciências humanas, 2015, Fortaleza. Encontro Nacional de História Política, 2015.

LENZ, Sylvia Ewel. **Aviação civil em tempos de guerra: o Syndicato Condor (1927-1942).** Revista Brasileira de História Militar. Rio de Janeiro, Ano III, Nº 9, Dezembro de 2012.

_____. **Conexão Aérea Brasil Alemanha e a extinção do Syndicato Condor (1927-1942).** In: I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira, 2012, Rio de Janeiro. Anais do I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira. Rio de Janeiro, 2012.

LIMA, Ismael Fernandes Chaves. **A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial (06 out 44/ 06 jul 45).** Revista do Exército Brasileiro. Vol. 143, p. 34-40, 1º Quadrimestre 2006.

_____. **Senta a Pua! A Força Aérea Tática na Itália**. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 131, No. 3, p. 67-70, Jul-Set 1994.

LIMA, Rui Moreira. **Como nasceu, cresceu e vive hoje o 1º. Grupo de Aviação de Caça**. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 121, No. 4, p. 84-86, Out-Dez 1984.

_____. **"Senta a Pua!"** 2ª edição. Editora Itatiaia, Belo Horizonte: 1989.

LIMA, Rui Moreira e VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. **Heróis dos Céus: a iconografia do 1° grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945**. Rio de Janeiro: Action, 2003.

LIRA, Clarice Helena Santiago. **O Piauí em tempos de Segunda Guerra: mobilização local e as experiências do contingente piauiense da FEB**. Universidade Federal do Piauí, UFPI; Mestrado em História, 2008.

LOCASTRE, Aline. **Seduções impressas: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial.** Curitiba: Editora CRV, 2017.

LÜDER, Andréia Elizabeth Bohn. **Sierra – bravo: a padronização aeroportuária brasileira e a influência estadunidense durante a Segunda Guerra Mundial.** Curitiba, 2017. Monografia/História, Universidade Federal do Paraná.

_____. **Flight Data Recorder: a aviação comercial brasileira e a expansão da influência estadunidense, 1930-1945.** Curitiba: 2021. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná.

MAYNARD, Dilton Cândido Santos. **Cafés e Pinga-Pus na Aracaju da II Guerra**. In: I Encontro Estadual de Professores de História, 2008, Aracaju. Anais Eletrônicos do I Encontro Estadual de Professores de História, 2008.

_____. **Em tempo de Guerra: aspectos do cotidiano em Aracaju durante a II Guerra Mundial**. Caderno do Estudante, São Cristóvão-SE, v. 2, p. 145-169, 1999.

_____. **O Brasil sob ataque: Aracaju durante a Segunda Guerra Mundial, In: Política do pós-guerra.** In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; SCHURSTER, Karl (Karl Schurster V. de S. Leão); CABRAL, Ricardo; FERRER, Jorge (orgs.). O Brasil e a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010, p. 509-535.

_____. **Sob ataque: Aracaju durante a Segunda Guerra Mundial. Dias de luta: Sergipe durante a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro/S. Cristóvão: Multifoco/EDUFS/EDUFCG, 2011, v. , p. 1-38.

MAYNARD, Dilton Cândido Santos; MAYNARD, Andrezza Santos Cruz. **Dias de luta: traços do cotidiano de Aracaju (1939-1945).** Opsis. Universidade Federal de Goiás, No. 12, p. 116-137, 2009.

MAYNARD, Andreza Santos Cruz. **"Blitzkrieg de Muriçocas" e outros problemas no cotidiano de Aracaju (1939-1945).** Cadernos do Tempo Presente, v. 10, p. 1-12, 2012.

MAYNARD, Andreza S. Cruz; MAYNARD, Dilton C.S. **Segunda Guerra Mundial: Notas sobre o cotidiano de Aracaju após o ataque do U-507 (1942-1945).** Boletim do Tempo Presente. nº 13, 2019, p. 58-69.

McCANN, Frank. **Aliança Brasil - Estados Unidos, 1937-1945**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1995.

McCANN, Frank D. **Aviation Diplomacy: the United States and Brazil, 1939-1941**. Inter-American Economic Affairs. N. 21, Spring, 1968, 35-50.

_____. **Brazil and the United States during World War II and Its Aftermath: Negotiating Alliance and Balancing Giants.** Londres: Palgrave Macmillan, 2018.

_____. **The Rise and Fall of the Brazilian-American Military Alliance, 1942-1977**. Revista Esboços, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 13-60, jul. 2016.

MCCONAHAY, Mary Jo. **"The Flight for Southern Skies"**, In: The Tango War. The struggle for the hearts, minds, and riches of Latin America during World War II. New York: St. Martin Press, 2018.

MELO, João Wilson Mendes. **A cidade e o trampolim**. Natal: Sebo Vermelho, 2003. [1ª Ed. 1999].

MELO, Paulo de Tarso Correia de. **Folhetim cordial da guerra em Natal e folhetim cordial da guerra em Parnamirim**. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1994.

MELO, Protásio Pinheiro. **Contribuição norte-americana à vida natalense**. Brasília: [s.l.], 1993.

_____. **Parnamirim e Natal na 2a Guerra Mundial**. Natal: 1982.

MODESTO, Antônio. **As Forças Armadas no Estado Novo: tensões político-militares na criação do Ministério da Aeronáutica (1937-1942).** Niterói, 2019. Dissertação de Mestrado Universidade Salgado de Oliveira.

MOTTA, J. E. Magalhães. **Força Aérea Brasileira, 1941-1961 – como eu a vi**... Rio de Janeiro: Incaer, 1992.

MOURA, Gerson. **Relações Exteriores do Brasil, 1939-50: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

MOURA, Nero. **Um voo na História**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

NETO, Ricardo Bonalume. **A Nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate 1942-1945.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.

NETO, Ricardo Bonalume. **"Ugly Ducklings" – "Forgotten Division". Brazilian Piper L-4 's in Italy.** Air Enthusiast. 1st. Part - No. 80, March-April 1999, p. 36-40; 2nd Part, No. 81, 73-77, May-June 1999.

NETO, Wilson de Oliveira (org.). **O Brasil no contexto da Segunda Guerra Mundial: estudos contemporâneos.** Joinville: Univille, 2020.

OLIVEIRA, Alexandre Barbosa de; CESARIO, Mariane Bonfante; SANTOS, Tânia Cristina Franco; ORICHIO, Ana Paula Carvalho; ABREU, Marycleide Silva de Azevedo. **Enfermeiras diplomadas para a Aeronáutica: a organização de um quadro militar para a Segunda Guerra Mundial.** Texto & Contexto Enfermagem (UFSC. Impresso), v. 22, p. 593-602, 2013.

OLIVEIRA, Dennison de. **Aliança Brasil-Estados Unidos: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Curitiba: Juruá, 2015.

_____. **"A pior deficiência do Brasil": aliança militar Brasil-EUA, políticas de transporte e as negociações sobre uso de bases militares no pós-guerra (1943-1945).** Revista Nordestina de História do Brasil, UFRB, Cachoeira, v. 1, n. 2, jan./jun. 2019, p. 55-91.

_____. **Brazil and World War II: Conflict and Cooperation in the Brazil-United States Military Alliance, 1939-1950.** In: PALMADESSA, Allison L. World War II: Background, Aftermath and Impact. Nova York: Nova, 2021.

_____. **"É uma lata velha brasileira e vai se afastar": condicionantes estruturais e processo de tomada de decisão no afundamento do submarino U-513.** Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 40-52 – 2020.

_____. **O combatente melhor alimentado da Europa": a alimentação da Força Expedicionária Brasileira e a aliança Brasil-EUA durante a Segunda Guerra Mundial (1943-1945)**. Revista Esboços, Florianópolis, v. 21, n. 31, p. 116-141, jul. 2016.

_____. **Treinamento e organização da Força Aérea Brasileira para a Defesa Hemisférica: o papel da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (1945)**. Revista Defesa e Segurança Força Aérea Brasileira, v.1, 2016, p. 105-130.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **A cidade de Natal/RN (Brasil) na II Guerra Mundial**. Anais do XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

_____. **A cidade e a guerra: as transformações urbanas e a militarização da cidade do Natal na Segunda Guerra Mundial (1939-1945).** Tese (Doutorado em Desenvolvimento urbano) - MDU, UFPE, 2008.

_____. **Natal e a II Guerra Mundial: crônicas sobre a cidade**. Anais do XXIII Simpósio Nacional de História – ANPUH, Londrina, 2005.

OLIVEIRA, Giovana P. ; FERREIRA, Angela L. A. ; SIMONINI, Yuri . **Uma cidade marcada por perdas e sonhos: a Natal da Segunda Guerra Mundial.** In: TORRES NETO, José Correia. (Org.). Observações sobre a Segunda Guerra Mundial no Rio Grande do Norte. Natal, RN: Caravela, 2018, p. 57-78.

OLIVEIRA JÚNIOR, José Elias Terra de. **Diomar Menezes: de Jataí para Campos de Batalha. Sua participação no esquadrão Senta a Pua durante a Segunda Guerra Mundial**. Anais do I Congresso Internacional do Curso de História - Universidade Federal de Goiás/ Jataí, GO. Outubro de 2010.

PARAÍSO, Rostand. **O Recife e a 2ª Guerra.** Recife: Comunicarte, 1995 [2ª. ed. 2003, Ed. Regaço].

PAULA, Reverson Nascimento. **A interação de um convívio: a influência estadunidense em Fortaleza durante a Segunda Grande Guerra**. Revista Escrita da História, v. 2, p. 190-215, 2015.

_____. **A interação de um convívio: American Way of Life, Boa Vizinhança novos costumes na Fortaleza da década de 1940.** In: VIANNA, Marcelo. (Org.). O historiador e as novas tecnologias: reunião de artigos do II Encontro de Pesquisas Históricas PUCRS. 1ed.Porto Alegre: Memorial do Ministério Público do Rio Grande do Sul, 2015, v. 1, p. 343-366.

_____. **A interação de um convívio: American Way of Life, Boa Vizinhança, soldados, novos costumes e os cidadãos fortalezenses**. In: XXVIII Simpósio Nacional de História. Lugares dos historiadores: Velhos e novos desafios., 2015, Florianópolis. XXVIII Simpósio Nacional de História. Lugares dos historiadores: Velhos e novos desafios.. Florianópolis: EDUFSC, 2015. p. 1-14.

_____. **Fortaleza em cotidiano: A instalação da base militar norte-americana e a alteração da rotina em terras alencarinas.(1943-1945)..** In: XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - Conhecimento histórico e

diálogo social, 2013, Natal. XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - Conhecimento histórico e diálogo social, 2013.

_____. **Entre o chapéu emplumado e a cartola do Tio Sam surgiu a amálgama: cotidiano plural e hibridismo cultural nas classes abastadas fortalezenses (1942-1945).** Mestrado em História, Universidade Estadual do Ceará, UECE, 2016.

_____. **Memórias em curso: a transformação do cotidiano fortalezense frente à chegada da base militar norte-americana (1943-1945)..** In: I Encontro Internacional História, Memória, Oralidade e Culturas, 2012, Fortaleza, 2012.

_____. **Sopros de uma guerra: A transformação do cotidiano fortalezense frente à chegada da base militar norte-americana (1943-1945).** In: XIII Encontro Estadual de História do Ceará - Comunidades e Identidades: Histórias para quem?, 2012, Sobral. XIII Encontro Estadual de História do Ceará - Comunidades e Identidades: Histórias para quem?, 2012.

_____. **Sopros de um conflito: o cotidiano de Fortaleza durante a Segunda Guerra Mundial.** Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2016.

PEDREIRA, Flávia de Sá. **Carnaval em tempos de guerra**. Projeto História (PUCSP), PUC-São Paulo, v. 28, p. 59-79, 2005.

_____. **Chiclete eu misturo com banana: Carnaval e cotidiano de guerra em Natal (1920-1945).** Campinas: Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, Doutorado em História, 2004.

_____. **Cousas da Guerra: o cotidiano do Trampolim da Vitória**. In: Política do pós-guerra. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; SCHURSTER, Karl (Karl Schurster V. de S. Leão); CABRAL, Ricardo; FERRER, Jorge (orgs.). O Brasil e a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010, p. 393-416.

_____. E**ntre americanos e potiguares: o cotidiano de uma cidade em tempos de guerra.** Os Urbanitas (São Paulo), v. 5, p. 18060528, 2008.

_____(org). **Nordeste do Brasil na II Guerra Mundial**. São Paulo: LCTE, 2019.

PERDIGÃO, Luiz Felipe. **Avestruzes nos céus da Itália. A FAB na guerra europeia**. Rio de Janeiro: Ministério da Aeronáutica, 1945.

_____. **Missão de guerra: os expedicionários da FAB na guerra europeia**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.

PEREIRA, Maria Luiza Pigini Santiago. **"Senta a Pua!": Resiliência em ambiente de aviação A experiência do grupo de aviação da caça do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Tese de Doutorado em Psicologia Clínica. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2007.

PEREIRA NETTO, Francisco C. **Aviação Militar Brasileira. 1916-1984**. Rio de Janeiro: Revista da Aeronáutica Editora, 1984.

PINTO, Lenine. **Os Americanos em Natal**. 2. ed. Natal, Sebo Vermelho, 2000. 1ª Ed. 1976

PITILLO, João Claudio Platenik; SANTOS, Roberto Santana. **1942: A Diplomacia Brasileira em Guerra no Oceano Atlântico**. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 53-67 – 2020.

PURDY, Sean. **O século americano**. In: KARNAL, Leandro. História dos Estados Unidos. São Paulo: Contexto, 2015.

QUINTANEIRO, Tânia. **A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil**. Varia História, v. 23, p. 223-234, 2007.

_____. **A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor**. Revista Brasileira de Política Internacional, v. 52, p. 110-132, 2009.

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **As relações diplomáticas entre Brasil e Alemanha em 1939 no alvorecer da II Guerra Mundial.** Revista Esboços, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 61-80, jul. 2016.

_____. **Diplomacia, Jogos Políticos, Intrigas e Guerra: a relação entre Brasil e Alemanha (1937-1942)**. São Leopoldo: Unisinos, 2021.

_____. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942).** Tese História PUCRS, 2009.

RÉMOND, René (org.). **Por uma História Política**. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV. 1996.

RICUPERO, Rubens. **A diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016**. Rio de Janeiro: Versal, 2017.

ROSA, Roberta da Silva; RAMBELLI, Gilson. **Vestígios da Segunda Guerra Mundial nas Praias Sergipanas: Reflexões Arqueológicas.** Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 137-151 – 2020.

ROSENHECK, Uri. **Olive Drab in Black and White: The Brazilian Expeditionary Force, the US Army and Racial National Identity**. Revista Esboços, Florianópolis, v. 22, n. 34, p.142-160, jul. 2016.

SALGADO, Augusto Antônio Alves. **Cabo Verde e a LATI na Batalha do Atlântico Sul. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 152-169 – 2020.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **A Bahia na Segunda Guerra Mundial**. Revista da Academia de Letras da Bahia, Salvador: Academia de Letras da Bahia, nº 42, março 1996.

SANDER, Roberto. **O Brasil na mira de Hitler, A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2007.

SANTANA, Geferson. **Barulhos de Guerra: produção historiográfica baiana sobre a Segunda Guerra Mundial na Bahia (1939-45)** In: VI Encontro Estadual de História, 2013, Ilhéus. Anais Eletrônicos: VI Encontro Estadual de História, 2013.

_____. **Notas sobre os esforços de guerra na Bahia**. Revista eletrônica discente história.com, v. 1, p. 143-153, 2014.

SCHURSTER, Karl. **Cotidiano e Propaganda no Estado Novo Pernambucano (1942-1945).** In: I Colóquio Internacional de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco - Brasil e Portugal: nossa história ontem e hoje, 2007, Recife. Anais do I Colóquio Internacional de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco - Brasil e Portugal: nossa história ontem e hoje. Recife, 2007. v. 1.

_____. **O "inverno do descontentamento" na propaganda de preparação para Segunda Guerra em Recife.** Navigator (Rio de Janeiro), v. 09, p. 42-58, 2013

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Porto Alegre: EdipucRS, 2000.

_____. **O Brasil vai à guerra. O processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: 3ª Ed. Editora Manole, 2003.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster Souza. **Por que a guerra? Das batalhas gregas à ciberguerra: uma história da violência entre os homens**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2018.

SILVA, Marina Helena Chaves. **Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial**. (Tese de Doutorado em História), Salvador: UFBA, 2007.

SIQUEIRA, André Cezar. **Evolução da política militar norte-americana na ocupação do Saliente Nordestino.** Revista do Exército Brasileiro. Vol. 151. p. 04-10,1º Quadrimestre de 2015.

SIQUEIRA, Armando Augusto. **O U.S.O. Club chega ao Recife: aspectos da presença norte-americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial.** Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, n. 32, p. 102-118 – 2020.

SIQUEIRA, Cleantho Homem de. **Guerreiros potiguares: o Rio Grande do Norte na Segunda Guerra Mundial: memórias**. Natal, Ed. da UFRN, 2001.

SMITH JUNIOR, Clyde. **Trampolim para a Vitória**. Trad. Ana Lúcia Barreto, Alberta Maria Ramalho e Sandra Mara de Oliveira. Natal, UFRN/Editora Universitária, 1993.

SOUZA, José Garcia de. **A Verdade sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S.A 1944.

SULLA, Giovanni. **La Forza Aerea Brasiliana nella Campagna d'Italia**. Modena: Il Fiorino, 2011.

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

TOMAIM, Cássio dos Santos. **Por que filmar a nossa guerra? A Segunda Guerra Mundial no cinema brasileiro: panorama histórico de 1940 a 2015**. Revista Esboços, Florianópolis, v. 22, n. 34, p. 178-206, jul. 2016.

TORRES, Alberto Martins. **Overnight Tapachula – histórias de aviador**. Rio de Janeiro: Revista da Aeronáutica Editora, 1985.

TOTA, Antônio Pedro. **O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000

VALIM, Alexandre. **O triunfo da persuasão: Brasil, Estados Unidos e o cinema da Política da Boa Vizinhança durante a II Guerra Mundial**. São Paulo: Alameda, 2017.

VERNILLO, P. H.; OLIVEIRA NETO, Wilson. **Avestruzes e cobras: registros fotográficos oficiais sobre o 1. Grupo de Aviação de Caça e a Força Expedicionária Brasileira na Campanha da Itália (1944 - 1945).** Caderno de Iniciação à Pesquisa (UNIVILLE), v. 20, p. 178-184, 2018.

VILLANOVA, Fausto Vasques. **Com a 1ª Elo na Itália – crônicas**. Rio de Janeiro: Incaer, 1991.

Decretos-Lei:

● Decreto-Lei nº 20.914 de 6 de janeiro de 1942. **Regula a execução dos serviços aeronáuticos civis.** Acessado em 01/25/2021 às 02:30. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20914-6-janeiro-1932-519626-publicacaooriginal-1-pe.html.

● Decreto-lei n° 2961 de 20/01/1941. **Criação do Ministério da Aeronáutica**. Acesso em 05/04/2021 às 16:18. Link: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html.

● Decreto-lei n° 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**. Acessado em 01/05/2021 às 0:40 https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html

● Decreto-lei n° 6123 de 18/12/1943. **Criação do 1º Grupo de Aviação de Caça**. Acesso em 05/04/2021 às 16:20. Link: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Cria%20o%201%C2%BA%20Grupo%20de,o%20artigo%20180%20

da%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%2C&text=1%C2%BA%20Fica%20criado%20o%201%C2%BA,sede%20provis%C3%B3ria%20na%20Capital%20Federal.

Sites:

- https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/opusculos; acessado em 14/04/2021 às 22:09.
- http://www.prppg.ufpr.br/site/ppghis/linhas-de-pesquisas/; acessado em 14/04/2021 às 22:12.
- http://www.sentandoapua.com.br/portal3/; acessado 30/11/2021 às 19:45.
- https://pt.wikipedia.org/wiki/Liberdades_do_ar; acessado 24/05/2021 às 15:45.

FONTES

- Documentos das comissões JBUSMC e JBUSDC referentes à aliança Brasil-EUA entre os anos de 1942 e 1945. Tais fontes encontram-se no National Archives and Records Administration II (NARA II), no Estado de Maryland, nos Estados Unidos. A digitalização desta documentação foi realizada e cedida gentilmente na internet pelo professor Dennison de Oliveira da Universidade Federal do Paraná (UFPR) na forma da História Hipertextual, como já foi citado anteriormente.
- Fontes que demonstram todas as missões realizadas pelo grupo brasileiro na Itália como um esquadrão norte-americano. Essas fontes estão identificadas no Records of the Army Air Forces, World War II Combat Operations Report do 350º Fighter Group entre os anos de 1941 e 1946, Caixas 3361-3363, ID 536369, presentes também no NARA II.
- Documentos que retratam a movimentação do 1° Grupo de Aviação de Caça entre seus locais de treinamento e de atuação em guerra, tratam-se de ordens do Departamento de Guerra dos Estados Unidos. Disponíveis traduzidas em BUYERS. Jonh W. A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- Relatórios oficiais sobre o 1º Grupo de Aviação de Caça grupo enviados a Nero Moura de 1944, vindos do Major Aviador Faria Lima do Gabinete do Ministério da Aeronáutica, presente nos arquivos do CPDOC-FGV. Estes relatórios continham as decisões tomadas pela JBUSDC referentes à formação e treinamento do grupo de caça (149 páginas)

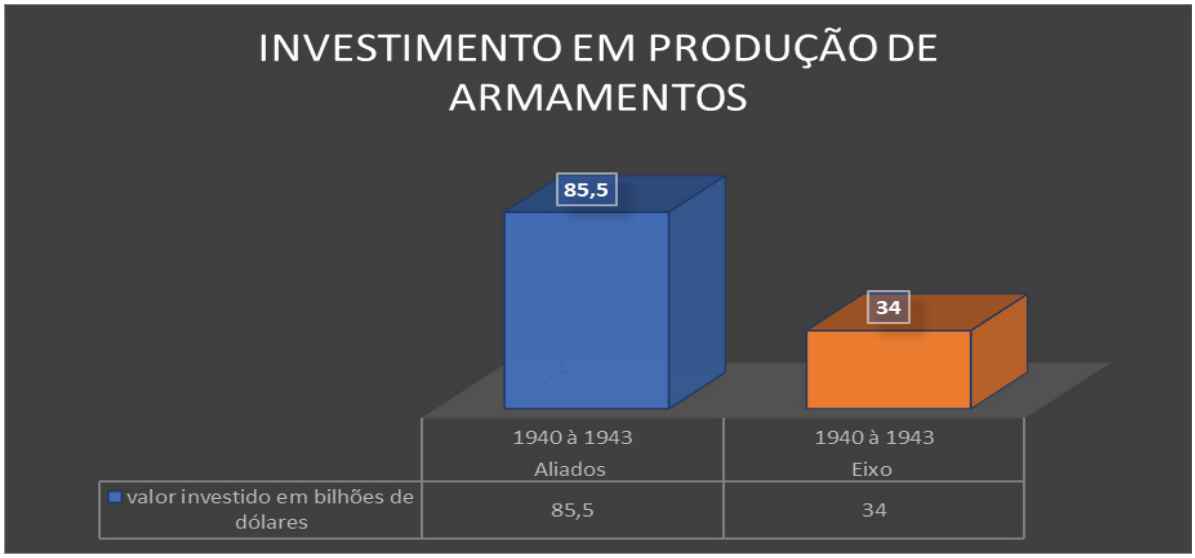
Fazendo um comentário geral sobre as fontes, percebe-se que as fontes produzidas pelos norte-americanos sobre o Brasil possuem uma descrição mais acentuada e detalhista, cobrindo todos os possíveis aspectos percebidos durante as análises que seriam transcritas nos documentos. Este é o caso dos dois primeiros grupos de fontes citados.

Já as fontes produzidas pelos brasileiros existem em menor quantidade se comparada às produzidas pelos norte-americanos. Elas também possuem menos detalhes, tendo uma forma mais direta de se tratar sobre os assuntos escolhidos.

ANEXO 1

Comparativo da produção industrial bélica entre os Aliados e o Eixo. Vale lembrar que entre os países do Eixo a grande parte da produção provinha da Alemanha, enquanto nos Aliados a produção era liderada pelos Estados Unidos, e em uma comparação entre os dois grandes produtores, os Estados Unidos se sobressaiam com muita vantagem, determinando, assim os rumos da guerra a favor dos Aliados.

GRÁFICO 1: PRODUÇÃO DE ARMAMENTOS ALIADOS X EIXO.



FONTE: KENNEDY, 2019.

GRÁFICO 2: PRODUÇÃO DE AVIÕES ALIADOS X EIXO.

FONTE: KENNEDY, 2019.

ANEXO 2

Principais modelos de aviões utilizados no Brasil antes e depois da formação do Ministério da Aeronáutica.[261] Durante a pesquisa foi atestado o uso de outros modelos de aviões pela FAB durante o período da guerra, porém foram utilizados em menor quantidade e importância. Ficaria inviável e cansativo apresentar cada um destes modelos.

Estes primeiros dois modelos foram utilizados pela FAB em sua formação e eram os mais modernos para o momento.

Figura 4: North American NA-16.

Figura 5: Vultee V11- GB2.

Os próximos modelos apresentados foram enviados ao Brasil pelos Estados Unidos após a aliança entre os dois países e após a declaração de guerra ao Eixo.

Figura 6: Curtiss P-36A.

Figura 7: North American B-25.

[261] Fonte de onde foram retiradas todas as imagens e informações sobre os aviões deste anexo. Site: https://en.wikipedia.org/wiki.

Figura 8: Lockheed A-28 Hudson.

Figura 9: Consolidated PBY Catalina.

Figura 10: Curtiss P-40.

Figura 11: Fairchild PT-19.

Figura 12: Vultee BT-15.

Figura 13: North American T-6.

Os últimos modelos aqui apresentados foram utilizados respectivamente pelo 1° Grupo de Aviação de Caça e pela 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação durante a sua atuação em guerra no Teatro de Operações da Itália.

Figura 14: Republic P-47 Thunderbolt.

Figura 15: Piper Cub ou L-4H.

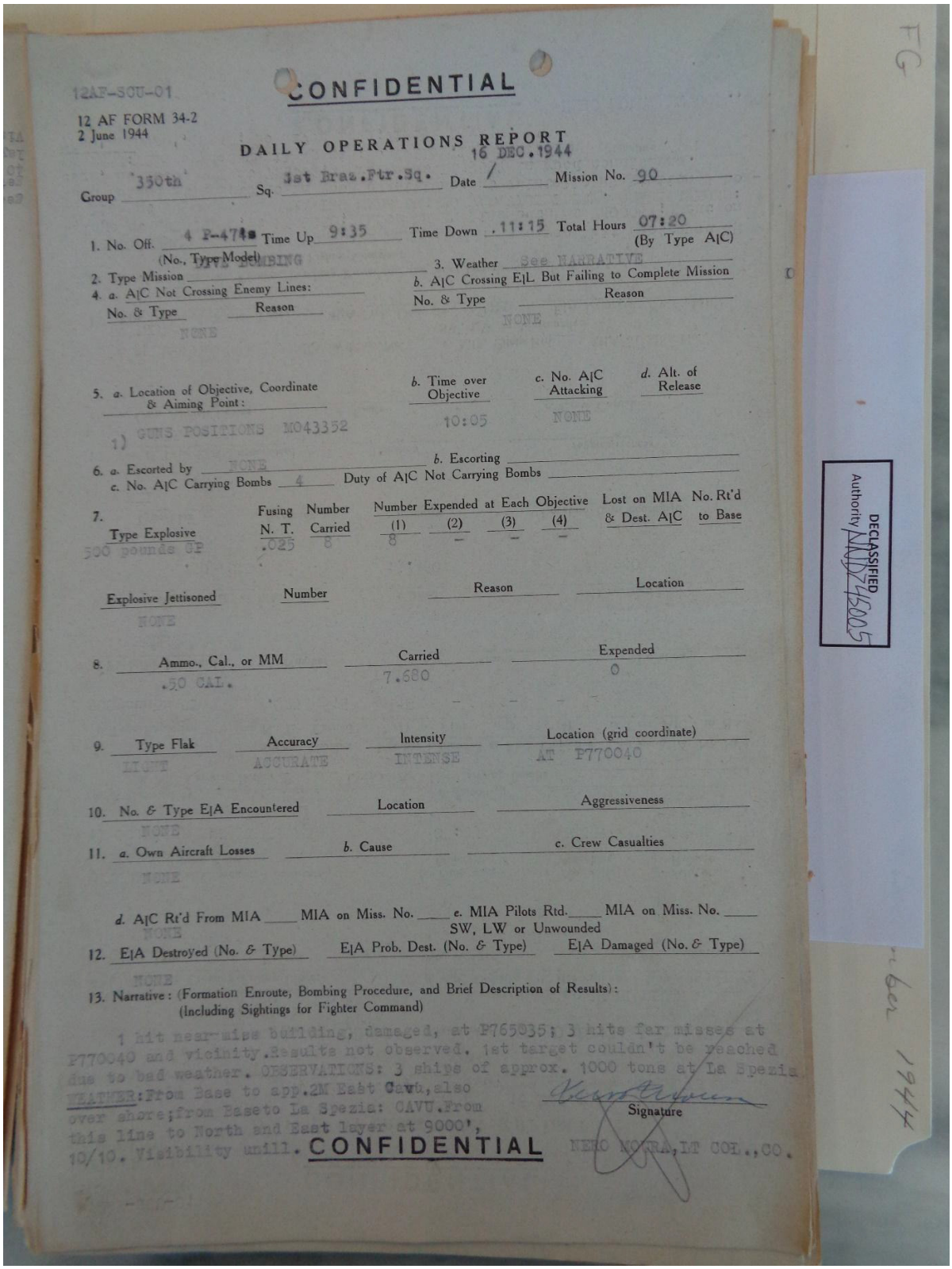
ANEXO 3

Missões cumpridas pelo grupo de caça. Exemplo de um mapa montado pelo portal http://www.sentandoapua.com.br/ e na sequência exemplo de um relatório preenchido de uma missão. Foi escolhida a missão 90 para exemplo, e por último um exemplo em branco dos relatórios utilizados para preencher as informações em relação a missão desempenhada.

MAPA 3: MISSÃO 90.

Fonte: http://www.sentandoapua.com.br.

FIGURA 16: MISSÃO 90.



12AF-SOU-01

CONFIDENTIAL

12 AF FORM 34-2
2 June 1944

DAILY OPERATIONS REPORT 16 DEC. 1944

Group 350th Sq. 1st Bras.Ftr.Sq. Date / Mission No. 90

1. No. Off. 4 P-47's Time Up 9:35 Time Down 11:15 Total Hours 07:20 (By Type A|C)
(No., Type Model)
2. Type Mission DIVE BOMBING 3. Weather See NARRATIVE
4. a. A|C Not Crossing Enemy Lines: No. & Type / Reason NONE
b. A|C Crossing E|L But Failing to Complete Mission No. & Type / Reason NONE

5. a. Location of Objective, Coordinate & Aiming Point: 1) GUNS POSITIONS M043352 b. Time over Objective 10:05 c. No. A|C Attacking NONE d. Alt. of Release

6. a. Escorted by NONE b. Escorting
c. No. A|C Carrying Bombs 4 Duty of A|C Not Carrying Bombs

7. Type Explosive	Fusing N. T.	Number Carried	Number Expended at Each Objective (1)	(2)	(3)	(4)	Lost on MIA & Dest. A|C	No. Rt'd to Base
500 pounds GP	.025	8	8	—	—	—		

Explosive Jettisoned	Number	Reason	Location
NONE			

8. Ammo., Cal., or MM	Carried	Expended
.50 CAL.	7.680	0

9. Type Flak	Accuracy	Intensity	Location (grid coordinate)
LIGHT	ACCURATE	INTENSE	AT P770040

10. No. & Type E|A Encountered NONE Location Aggressiveness

11. a. Own Aircraft Losses NONE b. Cause c. Crew Casualties

d. A|C Rt'd From MIA ____ MIA on Miss. No. ____ e. MIA Pilots Rtd. ____ MIA on Miss. No. ____
SW, LW or Unwounded

12. E|A Destroyed (No. & Type) NONE E|A Prob. Dest. (No. & Type) E|A Damaged (No. & Type)

13. Narrative: (Formation Enroute, Bombing Procedure, and Brief Description of Results): (Including Sightings for Fighter Command)

1 hit near ships building, damaged, at P765035; 3 hits far misses at P770040 and vicinity. Results not observed. 1st target couldn't be reached due to bad weather. OBSERVATIONS: 3 ships of approx. 1000 tons at La Spezia WEATHER: From Base to app. 2M East Cavu, also over shore; from Baseto La Spezia: CAVU. From this line to North and East layer at 9000', 10/10. Visibility unlil.

Signature

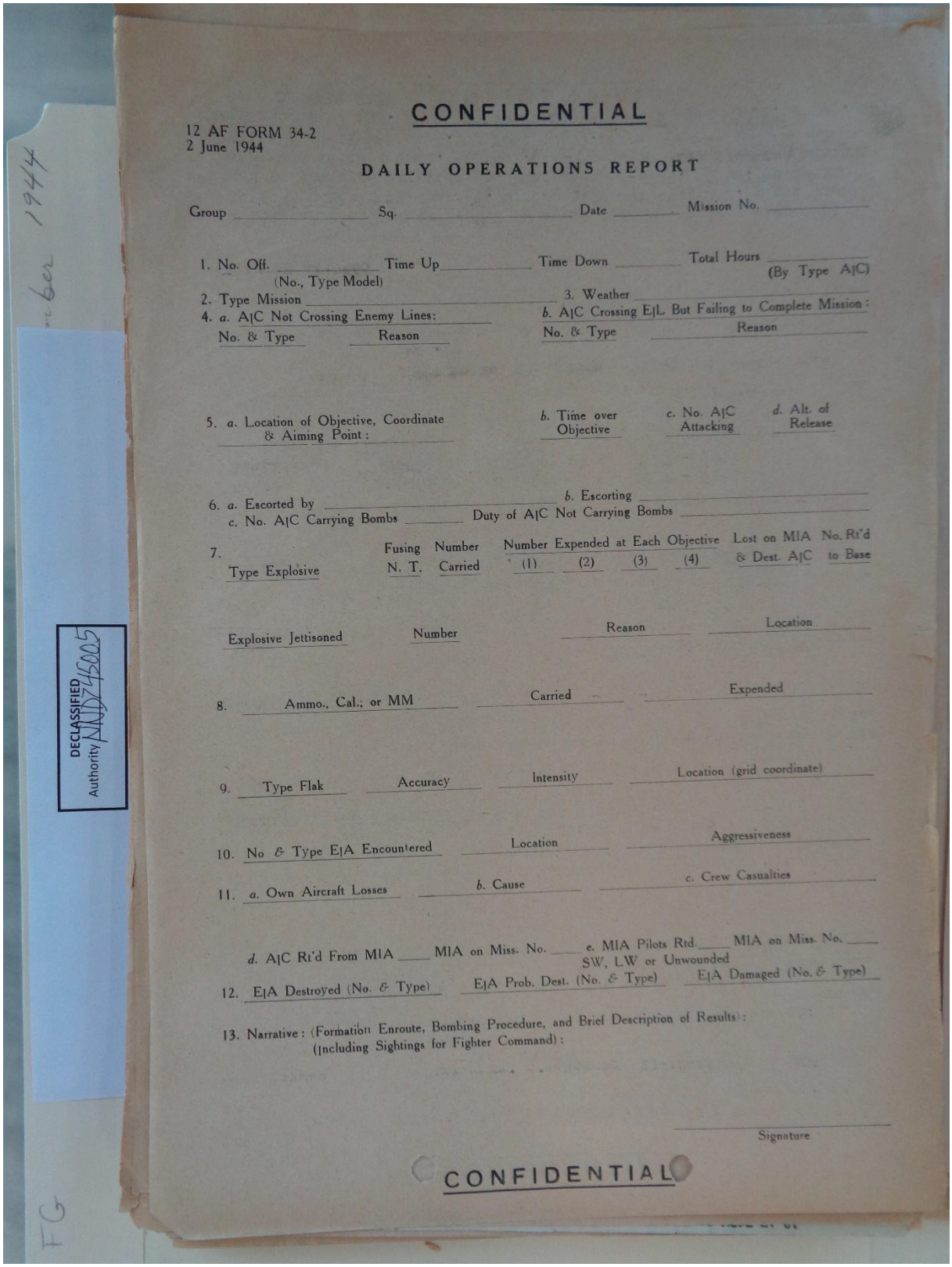
CONFIDENTIAL

NERO NORRIS, 1T COL., CO.

DECLASSIFIED Authority NND 745005

FONTE: Records of the Army Air Forces, World War II Combat Operations Report do 350º Fighter Group.

FIGURA 17: RELATÓRIO DE MISSÃO.



CONFIDENTIAL

12 AF FORM 34-2
2 June 1944

DAILY OPERATIONS REPORT

Group _____ Sq. _____ Date _____ Mission No. _____

1. No. Off. _____ Time Up _____ Time Down _____ Total Hours _____
(No., Type Model) (By Type A|C)
2. Type Mission _____ 3. Weather _____
4. *a.* A|C Not Crossing Enemy Lines: *b.* A|C Crossing E|L But Failing to Complete Mission:
No. & Type Reason No. & Type Reason

5. *a.* Location of Objective, Coordinate & Aiming Point: *b.* Time over Objective *c.* No. A|C Attacking *d.* Alt. of Release

6. *a.* Escorted by _____ *b.* Escorting _____
c. No. A|C Carrying Bombs _____ Duty of A|C Not Carrying Bombs _____

7. Type Explosive | Fusing N. T. | Number Carried | Number Expended at Each Objective (1) (2) (3) (4) | Lost on MIA & Dest. A|C | No. Rt'd to Base

Explosive Jettisoned Number Reason Location

8. Ammo., Cal., or MM Carried Expended

9. Type Flak Accuracy Intensity Location (grid coordinate)

10. No & Type E|A Encountered Location Aggressiveness

11. *a.* Own Aircraft Losses *b.* Cause *c.* Crew Casualties

d. A|C Rt'd From MIA ____ MIA on Miss. No. ____ *e.* MIA Pilots Rtd. ____ MIA on Miss. No. ____
SW, LW or Unwounded

12. E|A Destroyed (No. & Type) E|A Prob. Dest. (No. & Type) E|A Damaged (No. & Type)

13. Narrative: (Formation Enroute, Bombing Procedure, and Brief Description of Results): (Including Sightings for Fighter Command):

Signature

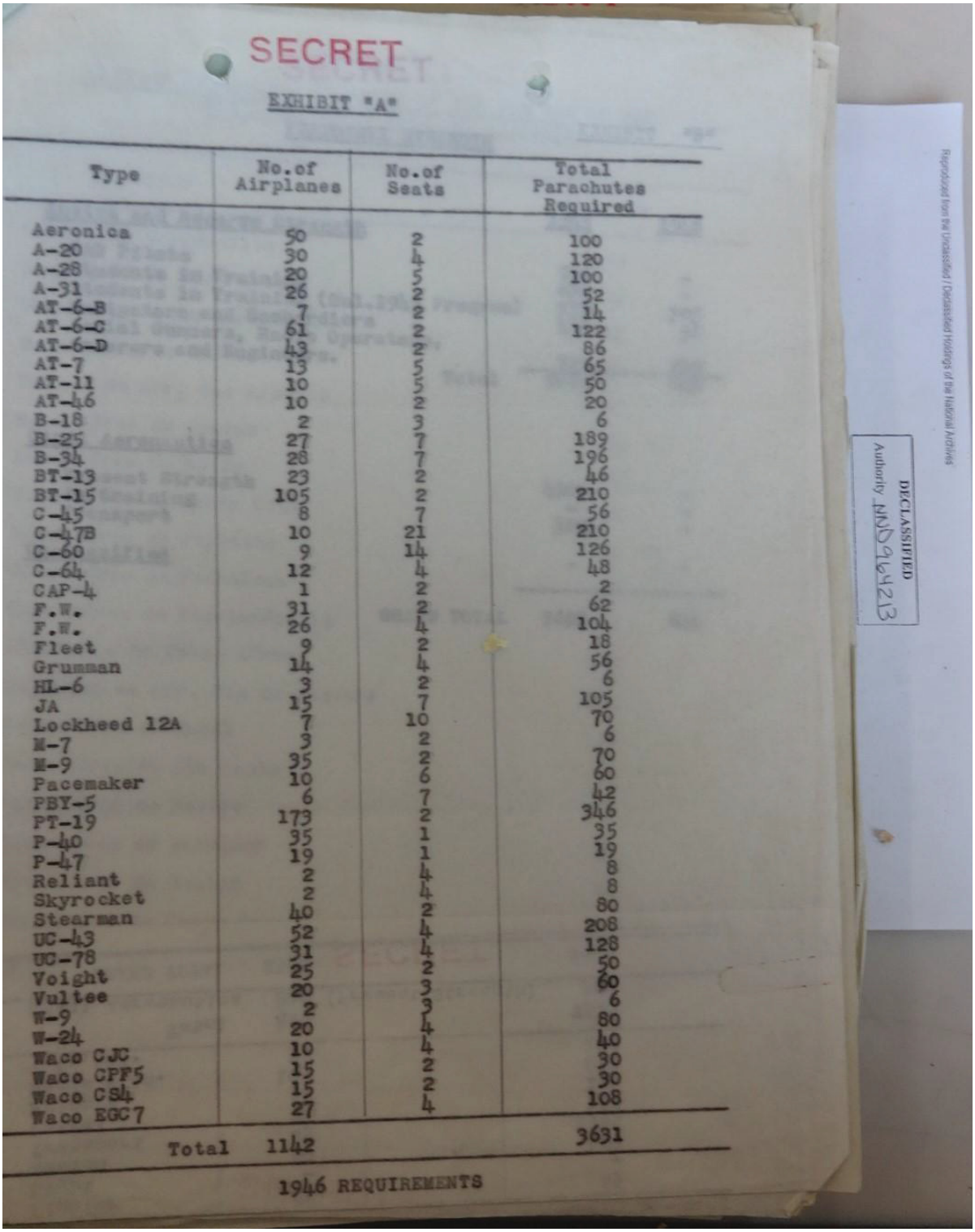
CONFIDENTIAL

DECLASSIFIED Authority NND 745005

FONTE: Records of the Army Air Forces, World War II Combat Operations Report do 350º Fighter Group.

ANEXO 4

FIGURA 18: INVENTÁRIO DE AERONAVES DA FAB EM 1945.



SECRET

EXHIBIT "A"

Type	No. of Airplanes	No. of Seats	Total Parachutes Required
Aeronica	50	2	100
A-20	30	4	120
A-28	20	5	100
A-31	26	2	52
AT-6-B	7	2	14
AT-6-C	61	2	122
AT-6-D	43	2	86
AT-7	13	5	65
AT-11	10	5	50
AT-46	10	2	20
B-18	2	3	6
B-25	27	7	189
B-34	28	7	196
BT-13	23	2	46
BT-15	105	2	210
C-45	8	7	56
C-47B	10	21	210
C-60	9	14	126
C-64	12	4	48
CAP-4	1	2	2
F.W.	31	2	62
F.W.	26	4	104
Fleet	9	2	18
Grumman	14	4	56
HL-6	3	2	6
JA	15	7	105
Lockheed 12A	7	10	70
M-7	3	2	6
M-9	35	2	70
Pacemaker	10	6	60
PBY-5	6	7	42
PT-19	173	2	346
P-40	35	1	35
P-47	19	1	19
Reliant	2	4	8
Skyrocket	2	4	8
Stearman	40	2	80
UC-43	52	4	208
UC-78	31	4	128
Voight	25	2	50
Vultee	20	3	60
W-9	2	3	6
W-24	20	4	80
Waco CJC	10	4	40
Waco CPF5	15	2	30
Waco CS4	15	2	30
Waco EGC7	27	4	108
Total	1142		3631

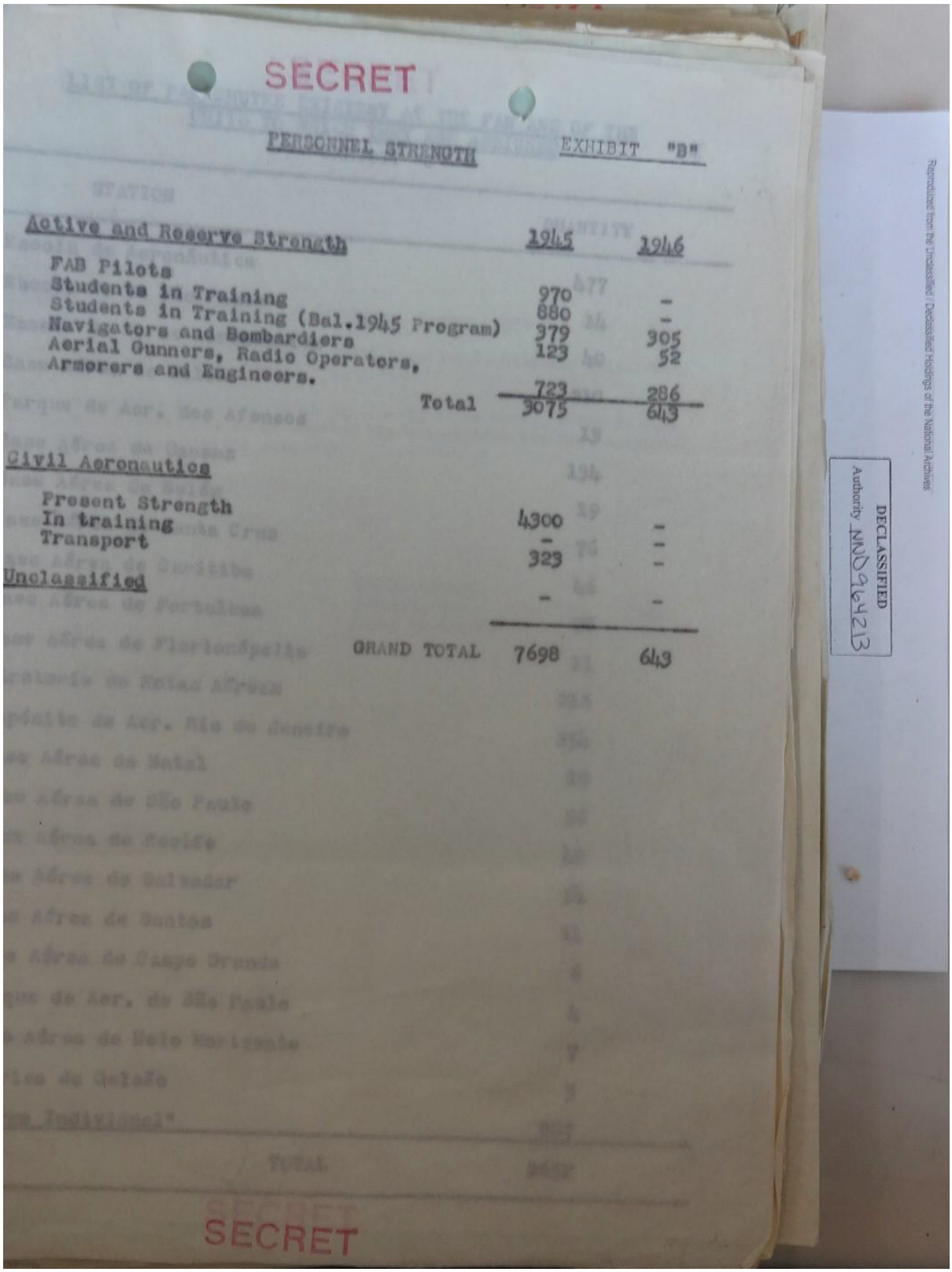
1946 REQUIREMENTS

DECLASSIFIED
Authority NND 916423

Reproduced from the Unclassified / Declassified Holdings of the National Archives

FONTE: JBUSC.

FIGURA 19: PESSOAL DA FAB.



SECRET

PERSONNEL STRENGTH EXHIBIT "B"

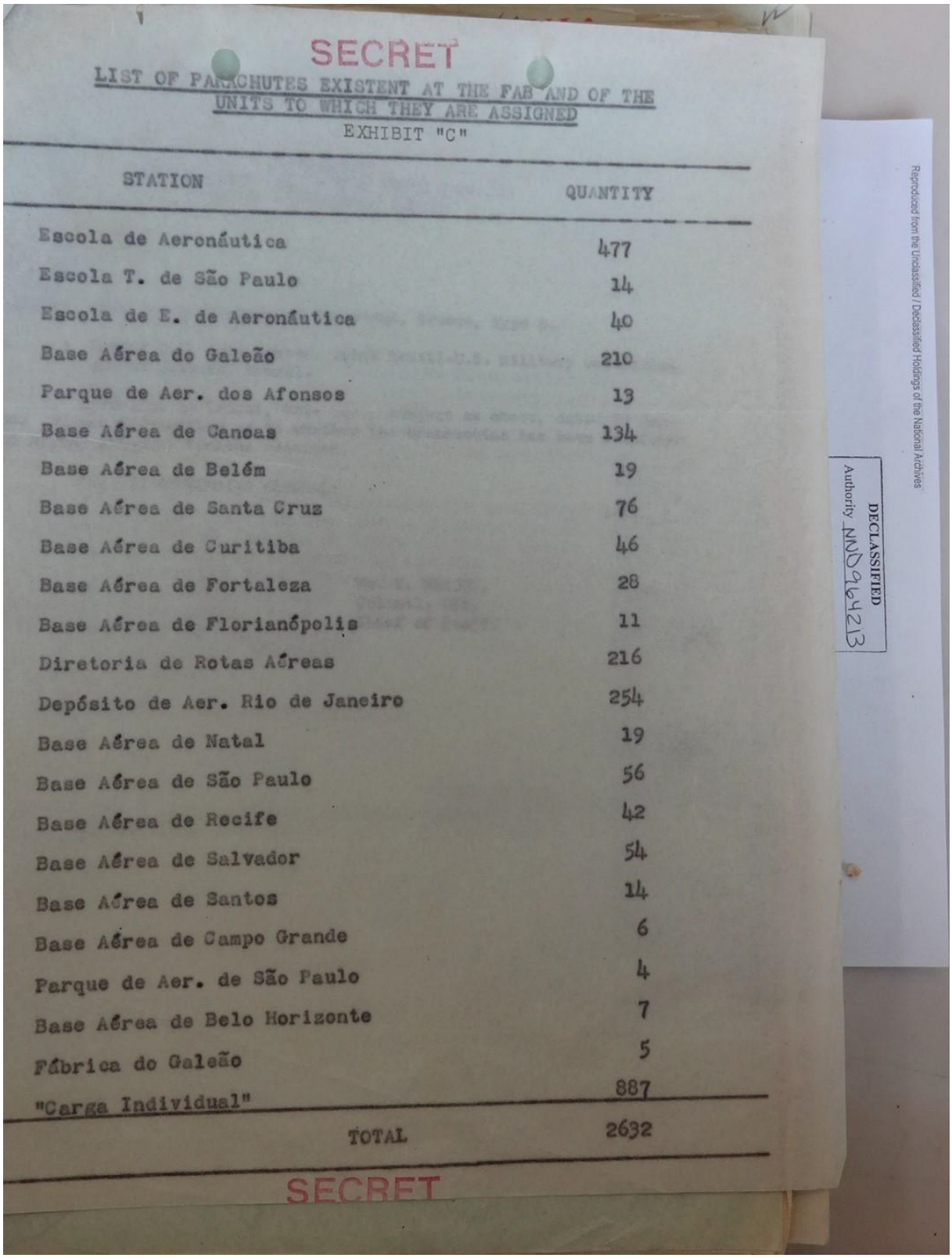
Active and Reserve Strength	1945	1946
FAB Pilots	970	-
Students in Training	880	-
Students in Training (Bal.1945 Program)	379	305
Navigators and Bombardiers	123	52
Aerial Gunners, Radio Operators, Armorers and Engineers.	723	286
Total	3075	643
Civil Aeronautics		
Present Strength	4300	-
In training	-	-
Transport	323	-
Unclassified	-	-
GRAND TOTAL	7698	643

SECRET

Reproduced from the Unclassified / Declassified Holdings of the National Archives
DECLASSIFIED
Authority NND 969213

FONTE: JBUSC.

FIGURA 20: DISTRIBUIÇÃO DE PARAQUEDAS NAS LOCALIDADES DA FAB.



SECRET

LIST OF PARACHUTES EXISTENT AT THE FAB AND OF THE UNITS TO WHICH THEY ARE ASSIGNED

EXHIBIT "C"

STATION	QUANTITY
Escola de Aeronáutica	477
Escola T. de São Paulo	14
Escola de E. de Aeronáutica	40
Base Aérea do Galeão	210
Parque de Aer. dos Afonsos	13
Base Aérea de Canoas	134
Base Aérea de Belém	19
Base Aérea de Santa Cruz	76
Base Aérea de Curitiba	46
Base Aérea de Fortaleza	28
Base Aérea de Florianópolis	11
Diretoria de Rotas Aéreas	216
Depósito de Aer. Rio de Janeiro	254
Base Aérea de Natal	19
Base Aérea de São Paulo	56
Base Aérea de Recife	42
Base Aérea de Salvador	54
Base Aérea de Santos	14
Base Aérea de Campo Grande	6
Parque de Aer. de São Paulo	4
Base Aérea de Belo Horizonte	7
Fábrica do Galeão	5
"Carga Individual"	887
TOTAL	2632

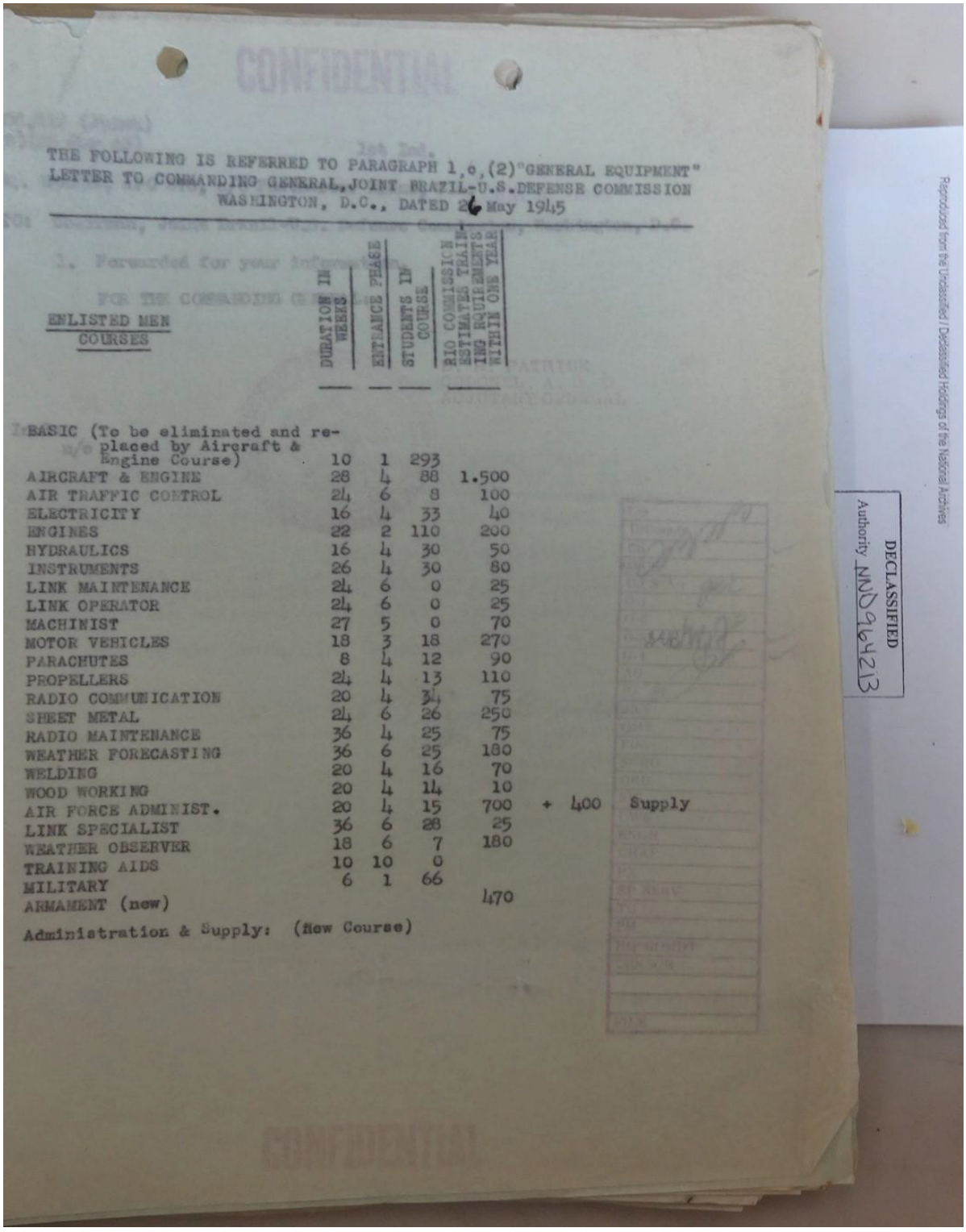
SECRET

Reproduced from the Unclassified / Declassified Holdings of the National Archives
DECLASSIFIED
Authority NND 969213

FONTE: JBUSC.

ANEXO 5

FIGURA 21: CURSOS EM ANDAMENTO NA FAB EM MEADOS DE 1945.



CONFIDENTIAL

THE FOLLOWING IS REFERRED TO PARAGRAPH 1,c,(2)"GENERAL EQUIPMENT"
LETTER TO COMMANDING GENERAL, JOINT BRAZIL-U.S.DEFENSE COMMISSION
WASHINGTON, D.C., DATED 26 May 1945

ENLISTED MEN COURSES	DURATION IN WEEKS	ENTRANCE PHASE	STUDENTS IN COURSE	BIO COMMISSION ESTIMATES TRAINING REQUIREMENTS WITHIN ONE YEAR	
BASIC (To be eliminated and replaced by Aircraft & Engine Course)	10	1	293		
AIRCRAFT & ENGINE	28	4	88	1.500	
AIR TRAFFIC CONTROL	24	6	8	100	
ELECTRICITY	16	4	33	40	
ENGINES	22	2	110	200	
HYDRAULICS	16	4	30	50	
INSTRUMENTS	26	4	30	80	
LINK MAINTENANCE	24	6	0	25	
LINK OPERATOR	24	6	0	25	
MACHINIST	27	5	0	70	
MOTOR VEHICLES	18	3	18	270	
PARACHUTES	8	4	12	90	
PROPELLERS	24	4	13	110	
RADIO COMMUNICATION	20	4	34	75	
SHEET METAL	24	6	26	250	
RADIO MAINTENANCE	36	4	25	75	
WEATHER FORECASTING	36	6	25	180	
WELDING	20	4	16	70	
WOOD WORKING	20	4	14	10	
AIR FORCE ADMINIST.	20	4	15	700	+ 400 Supply
LINK SPECIALIST	36	6	28	25	
WEATHER OBSERVER	18	6	7	180	
TRAINING AIDS	10	10	0		
MILITARY ARMAMENT (new)	6	1	66	470	

Administration & Supply: (New Course)

CONFIDENTIAL

DECLASSIFIED
Authority NND 964213

Reproduced from the Unclassified / Declassified Holdings of the National Archives

FONTE: JBUSC.