

ANDERSON MATOS TEIXEIRA

**FORÇA AEREA BRASILEIRA:
OS REFLEXOS DO ALINHAMENTO COM OS ESTADOS UNIDOS
(1941-1948)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo como requisito parcial e final para obtenção do título de mestre em História Regional, sob a orientação do Prof. Dr. Adelar Heinsfeld.

Passo Fundo
2013

CIP – Catalogação na Publicação

T266f Teixeira, Anderson Matos
Força Aérea Brasileira: os reflexos do alinhamento
com os Estados Unidos (1941-1948) / Anderson Matos
Teixeira. 2013.

167 f. : il. color. ; 31 cm.

Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de
Passo Fundo, 2013.

Orientador: Prof. Dr. Adelar Heinsfeld

1. Aeronáutica militar – História - Brasil. 2. Brasil – História
militar. 3. Aviação militar. 4. Estados Unidos – influência. I.
Heinsfeld, Adelar, orientador. II. Título.

CDU: 355.354(81)

Catálogo: Bibliotecária Daniele Rosa Monteiro- CRB 10/2091

Gostaria de agradecer, primeiramente a Deus pelo trunfo que foi o mestrado e todo o decorrer do processo.

A minha família, principalmente meus pais, que se empenharam em me auxiliar durante o período do curso e minha gaúcha que sempre que pode esteve ao meu lado.

Aos meus amigos pelos inúmeros debates, brincadeiras e parcerias. Pelas noites em claro, pelas noitadas, almoços e tantas outras atividades.

A todo pessoal do PPGH, desde a ex-secretária Lili, que com toda paciência nos ajudava, a Jenifer com seu empenho nas atividades, a Prof.^a Ana Luiza pela paciência, a Prof.^a Gizele pela parceria e apoio e todos os demais que sempre estiveram dispostos a auxiliar nas pesquisas.

Gostaria de agradecer também ao Comando da Aeronáutica, principalmente a quatro unidades: ao Incaer, em nome do seu comandante, mas principalmente ao pessoal da biblioteca, Tenente Visoni, Tenente Suzete, com destaque ao Sub-Oficial Marcio; do EMAer, em nome do comando e da seção de arquivo, Tenente Coronel Cordeiro e o sr. Vitoriano e toda sua equipe; do IV Comar ao Cel. Rodolfo e ao Cel. Moreira; e ao Cecomsaer em nome do Brigadeiro Damasceno.

Barco sem rumo não sabe o que é vento favorável (Sêneca)

RESUMO

A Segunda Guerra Mundial induziu a Força Aérea Brasileira a criar vínculos com diversos atores internacionais, que resultou em reflexos na sua estrutura e pensamento. Em 1941, no Brasil, foi criado o Ministério da Aeronáutica, absorvendo a aviação naval (marinha) e aviação militar (exército), com aparelhos de diversos modelos e obsoletos em sua totalidade. Com a Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, criada em 23 de abril de 1942, foi decidida como seria a participação do Brasil nos esforços da guerra, e como seriam utilizadas as bases nacionais pelas forças norte-americanas (construídas por empresas aéreas dos Estados Unidos), além de quais equipamentos receberia como parte do apoio aos Aliados. Com a Força Aérea devidamente equipada com aeronaves modernas e seus pilotos treinados em solo norte-americano, o que se seguiu foi o envio de pessoal da Aeronáutica para a proteção dos comboios no Atlântico e um esquadrão para o Teatro de Operações europeu, onde observa-se o emprego desta força, sob a égide norte-americana. A forma com que os Estados Unidos influenciaram foi das mais diversas, mas principalmente a partir da formação do pessoal, fornecimento de materiais e do pensamento sobre poder aéreo, que ainda podem ser sentidos dentro da Força Aérea Brasileira. Observa-se que durante o período, com raríssimas exceções, a FAB operou aeronaves que não eram de origem norte-americana, e em missões de outras características que não as de primeira ordem. Esta dissertação pretende mostrar de que forma a Força Aérea Brasileira foi influenciada pelos Estados Unidos, no período da Segunda Guerra Mundial, tanto na sua estruturação quanto na forma de emprego. Com o fim do conflito mundial, observa-se um declínio na relação com os Estados Unidos, mas restando a forma que se estruturou o pensamento sobre emprego de Poder Aéreo no país. Este trabalho faz parte da pesquisa de mestrado sobre a influência norte-americana na FAB de 1941 a 1950, analisando documentos oficiais do período.

PALAVRAS-CHAVE: Relação Brasil-Estados Unidos; Força Aérea Brasileira; Poder Aéreo; Influência.

ABSTRACT

The Second World War led to the Brazilian Air Force to create links with several international players, which resulted in reflections on their structure and thought. In 1941, Brazil created the Ministry of Aviation, absorbing naval aviation (Navy) aviation and military (army), with devices of various designs and obsolete in its entirety. With the Joint United States-Brazil Defence Commission, founded on 23 April 1942, it was decided as Brazil's participation in the war effort, and would be used as the bases for national U.S. forces (built by the airlines United States), as well as what equipment would receive support as part of the Allies. With the Air Force properly equipped with modern aircraft and their pilots trained on American soil, what followed was the sending air force personnel for the protection of convoys in the Atlantic and a squad for the European Theater of Operations, where there the employment of this force, under American auspices. The way that the United States was influenced the most diverse, but mainly from personnel training, supply of materials and thinking about airpower, which can still be felt within the Brazilian Air Force. It is observed that during the period, with very few exceptions, the FAB operated aircraft that were not of American origin, and other characteristics of missions than the first order. This paper aims to show how the Brazilian Air Force was influenced by the United States during the Second World War, both in its structure and in the form of employment. With the end of World War, there was a decline in the relationship with the United States, but leaving the way they structured the thinking on employment of airpower in the country. This work is part of the master's research on American influence in the FAB 1941 to 1950, analyzing the official documents of the period.

KEYWORDS: Brazil-United States Relationship; Brazilian Air Force, Air Power, Influence.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| 1.1 – Mapa mostrando o alcance da aviação dos vizinhos sobre a Alemanha..... | 27 |
| 1.2 – General Giulio Douhet..... | 28 |
| 1.3 – Sir Hugh Montague Trenchard..... | 32 |
| 1.4 – General William Mitchell..... | 34 |
| 1.5 - Aleksander Seversky..... | 36 |
| 1.6 - A área hachurada de cima indica a URSS e a de baixa, os EUA..... | 37 |
| 2.1 - Ilustração da 1ª ascensão de balão em Tuyu-Cue, em 25/09/1867..... | 42 |
| 2.2 - O primeiro piloto da Marinha do Brasil, então tenente Jorge Henrique Moller..... | 44 |
| 2.3 - Hangares da Escola Brasileira de Aviação, administrada pela empresa Gino, Buccelli e Cia. Em 1914..... | 45 |
| 2.4 - Cruz de madeira erguida no local da queda do aviador Kirk na ocasião do enterro e o monumento há tempos recente em General Carneiro-PR..... | 47 |
| 2.5 - Curtiss F pertencente à Marinha de Guerra do Brasil..... | 49 |
| 2.6 - O treinador Muniz M-7 de fabricação nacional..... | 50 |
| 2.7 - Alguns membros da Missão Militar Francesa de Aviação, em 1918 pouco antes da partida para o Brasil. De pé, ao centro, o Coronel Étienne Magnin e a sua direita o subtenente Le Guezec. Sentados, defarda clara, o Tenente Mario Barbedo e na sequencia, os capitães Verdier e Lafay e o sargento Duisson..... | 58 |
| 2.8 - Coronel Étienne Magnin (farda escura), comandante da Missão Militar Francesa de Aviação e responsável pela instrução técnica da Escola de Aviação Militar ao lado do Tenente Coronel Estanislau Vieira Pamplona, primeiro comandante da Escola de Aviação Militar, em 1919..... | 59 |
| 3.1 - CurtissHawk, modelo demonstrado por James Doolittle em 1928..... | 89 |
| 3.2 – Aeronave DonierWal da Condor Syndikat que operava no Brasil..... | 91 |
| 3.3 – Clipper da Pan-American Airways..... | 94 |
| 3.4 – DC-3 da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos..... | 95 |
| 4.1 – Salgado Filho, ao centro, na cerimonia de recebimento das aeronaves das aviações da Marinha e Exército em 1941..... | 105 |

| | |
|--|-----|
| 4.2 – Gráfico em que são ilustradas as solicitações feitas pelas companhias aéreas, separadas por seus vínculos. Imagem meramente ilustrativa..... | 113 |
| 4.3 – Rádio receptor BC-AH-229 utilizado em aeronaves CATALINA, modelo utilizado pela FAB e US Navy durante a Segunda Guerra Mundial..... | 117 |
| 4.4 – Rotas aéreas operadas pelos norte-americanos para apoio aos aliados em 1941. Mesma rota empregada pela Atlantic Airways para o traslado de aeronaves..... | 121 |
| 4.5 – Aeronave PBY-5 Catalina dos Estados Unidos na Base Aérea de Natal embarcando tripulantes do submarino alemão U-598, afundado no litoral do Rio Grande do Norte em 23 de julho de 1943..... | 126 |
| 4.6 – Os integrantes do 1º GAvCa, após a guerra, retornando dos Estados Unidos com as aeronaves. Ao fundo o P-47, avião que usaram na Itália e acima a bolacha do esquadrão..... | 128 |
| 4.7 – Visita do Presidente dos Estados Unidos, Roosevelt a Natal, em 1943. No jipe, ao lado do motorista, Roosevelt, atrás dele, Vargas e atrás do motorista, o almirante Ingram..... | 132 |
| 4.8 – Composição da atual área da Base Aérea/Aeroporto de Natal, sendo destacadas as áreas construídas pela ADP e de uso norte-americano na época da Segunda Guerra Mundial..... | 135 |
| 4.9 – Evolução do numero de oficiais e alistados na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos entre 1938 e 1943..... | 139 |
| 4.10 – Capacidade ofensiva das aeronaves em seu enquadramento..... | 147 |

LISTA DE SIGLAS

Av.Mil. – Aviação Militar – Exército

Av.Nav. –Aviação Naval – Marinha

CPORAer – Centro Preparatório de Oficiais da Reserva da Aeronáutica

CTA – Centro Tecnológico da Aeronáutica

DAC – Diretoria de Aviação Civil

EB – Exército Brasileiro

EMAer – Estado-Maior da Aeronáutica

ESG – Escola Superior de Guerra

EUA – Estados Unidos

FAB – Força Aérea Brasileira

GAv. – Grupo de Aviação

GAvCa – Grupo de Aviação de Caça

Incaer – Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica

MB – Marinha do Brasil

ONU – Organização das Nações Unidas

RAF – Royal Air Force – Força Aérea Real – Reino Unido

USAAF – United States Army Air Force – Força Aérea do Exército dos Estados Unidos

USAF – United States Air Force – Força Aérea dos Estados Unidos

USNAVY - United StatesNavy – Marinha dos Estados Unidos

SUMARIO

| | |
|---|------------|
| INTRODUÇÃO | 1 |
| CAPITULO 1 – OS PRESSUPOSTOS DO PODER AÉREO | 7 |
| 1.1-AS BASES DO PODER AÉREO E SEUS DESDOBRAMENTOS | 7 |
| 1.2-TEORIAS E TEÓRICOS DE PODER AÉREO | 22 |
| 1.2.1 - Giulio Douhet | 27 |
| 1.2.2 - Hugh Montague Trenchard | 31 |
| 1.2.3 - William Mitchell | 33 |
| 1.2.4 - AleksanderSeversky | 36 |
| CAPITULO 2 – A AVIAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS - | |
| ORIGENS E ESTRUTURA | 40 |
| 2.1-HISTÓRICO DA AVIAÇÃO MILITAR NO BRASIL..... | 40 |
| 2.1.1 – AS MISSÕES TÉCNICAS ESTRANGEIRAS | 54 |
| 2.1.1.1 – A Missão Militar dos Estados Unidos na Marinha..... | 55 |
| 2.1.1.2 – A Missão Militar Francesa no Exército | 57 |
| 2.2-ESTRUTURAÇÃO DAS AVIAÇÕES NO BRASIL ANTES DE 1941 | 61 |
| CAPITULO 3 - BRASIL E ESTADOS UNIDOS – AS RELAÇÕES ENTRE OS DOIS | |
| ATORES E A PARTICIPAÇÃO DA FAB NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL... 68 | |
| 3.1-HISTÓRICO DA INFLUÊNCIA DOS EUA NO BRASIL | 68 |
| 3.1.1 – As primeiras relações até o fim do Brasil Império | 69 |
| 3.1.2 – Da República a era Vargas | 76 |
| 3.1.3 – Da Era Vargas ao alinhamento | 83 |
| 3.2-ALINHAMENTO DO BRASIL COM OS ALIADOS NA 2ª GUERRA MUNDIAL | 91 |
| CAPITULO 4–O PAPEL DOS ESTADOS UNIDOS NA FORÇA AÉREA | |
| BRASILEIRA DE 1940 A 1948..... | 102 |
| 4.1-A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA E DA FAB..... | 102 |
| 4.2-A RELAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA COM OS ESTADOS UNIDOS ENTRE 1941 | |
| E 1948 | 109 |
| 4.2.1-O envolvimento da FAB nos esforços de guerra..... | 120 |
| 4.2.2-A participação da FAB na Segunda Guerra Mundial..... | 122 |
| 4.3-OS ESTADOS UNIDOS NA ESTRUTURAÇÃO DA FAB E NO PENSAMENTO ESTRATÉGICO | |
| SOBRE PODER AÉREO | 129 |
| 4.3.1 – Material..... | 133 |
| 4.3.1.1 – Bases..... | 133 |
| 4.3.1.2 – Equipagens | 136 |

| | |
|--|------------|
| 4.3.2 – Pessoal | 141 |
| 4.3.3 – Pensamento | 144 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 150 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS | 155 |
| DOCUMENTOS | 161 |
| ANEXOS | 163 |
| ANEXO 1 – ALGUMAS AERONAVES OPERADAS PELOS ALIADOS E PELA FAB DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL..... | 164 |
| ANEXO 2 – ALGUMAS AERONAVES CITADAS AO LONGO DO TRABALHO..... | 167 |

INTRODUÇÃO

As Forças Armadas podem ser estudadas de uma maneira diferente, não mais como agente da guerra, mas como instituição com um papel social e político. Sua função é orientada pela formação do Estado. Ele corresponde às instituições da Expressão Militar do Poder Nacional. Constituinte do organismo Estado, ela é uma “instituição a serviço da violência legítima do Estado investido de autoridade reguladora e coatora e de instituições cujos membros são parte da sociedade” (FLORES, 1992, p.24).

O Poder Aéreo se faz presente em qualquer cenário belicoso ou de atrito, agindo de forma principal no ataque a posições e exclusão do espaço aéreo ao inimigo, ou de forma secundária, no transporte de tropas e a logística necessária a ela. Este poder insere-se no contexto da defesa nacional, onde tem por função manter a soberania no espaço aéreo, cujo organismo responsável por sua aplicação no Brasil é à Força Aérea Brasileira, que possui o caráter militar e assume a função de projetar o Poder Nacional na utilização do espaço aéreo nacional.

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, e das lições tiradas dos primeiros usos em combate dos aviões, começam a serem assentados os primeiros pilares do que viria a ser o Poder Aéreo, como o uso sistêmico militar da aviação, também conhecido como bombardeio estratégico, idealizados por Hugh Trenchard e Giulio Douhet, William “Billy” Mitchel e Alexander P. Seversky, além das doutrinas de combate aéreo que norteariam o pensamento tanto tático quanto estratégico sobre o emprego militar no ar.

Hugh Montague Trenchard foi o responsável pela criação da primeira força aérea independente da marinha e do exército. Em 1918, a RAF, foi criada em plena guerra a partir do Relatório Smuts, que avaliava os bombardeios alemães a Londres em 1917. Terminado o conflito, as forças terrestres e navais tentaram restaurar a subordinação da aviação aos seus respectivos comandos, daí surgindo à figura de Trenchard na manutenção da independência da Força Aérea e um status estratégico as suas operações (PROENÇA JR, et al, 1999, p.140).

A independência da força aérea inglesa foi seguida pela Itália em 1923 e pela França em 1928. A França teve grande influência no Exército Brasileiro, pois de 1920 a

1940, a Missão Militar Francesa ajudou a modernizar a força terrestre, tanto em métodos quanto em doutrinas. Em fins de 1930 ela veio sugerir ao Ministério da Guerra a criação de uma força aérea independente, respaldando o pensamento de Lysias Rodrigues, que há algum tempo já pregava esta ideia (BRASIL, 1991, v3, p. 39). Em 1935, nos Estados Unidos foi criado o GHQ Air Force (Quartel-General da Força Aérea), subordinando todas as unidades do *US Army Air Corps*, dando mais apoio ao projeto de unificação das aviações no Brasil.

Depois de muita discussão, devido ao paternalismo das forças a respeito de suas respectivas aviações, em janeiro de 1941, o governo decidiu extinguir a Aviação Militar e a Aviação Naval e criar um comando de operações aéreas centralizado, originando o Ministério da Aeronáutica, tendo como primeiro comandante, um civil, Salgado Filho. O pessoal envolvido com as operações aéreas no Exército e na Marinha, instalações e equipamentos foram incorporados à nova força e, também, os aviões a eles pertencentes. Tendo recebido de herança aproximadamente 430 aviões, de 35 modelos diferentes, em pouca quantidade e praticamente todos obsoletos, não possuíam qualquer qualificação para reagir a um ataque.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, viu-se no Estado Novo, a necessidade de se reaparelhar as Forças Armadas diante da hipótese da erupção de reflexos da guerra na Europa e até mesmo a invasão do país. Neste período, o Brasil fazia um jogo de negociações entre os EUA e Alemanha diante do interesse de ambos em diversas áreas, buscando barganhar mais vantagens nas relações econômicas no exterior. Com o desenrolar do final da década de 1930 e início dos anos 1940, a Alemanha foi perdendo sua força política à medida que os Estados Unidos aumentavam, principalmente com a bandeira do pan-americanismo e a defesa hemisférica, além do apoio a industrialização nacional com o empréstimo para uma planta siderúrgica de grande porte no país.

Este alinhamento, favorecido pela política norte-americana de aproximação com as nações latino-americanas sob sua tutela, foi sendo estabelecido desde 1930, e culminou com o engajamento do Brasil na guerra. Após o ataque a base de Pearl Harbor, os Estados Unidos entram oficialmente na guerra. Roosevelt, com a bandeira do pan-americanismo e o encontro de Ministros das Relações Exteriores no Rio de Janeiro em 1942, respaldou a força norte-americana, fazendo com que o governo brasileiro

pendesse para seu lado, principalmente com as pressões inglesas sobre a distribuição de produtos da Alemanha, com quem o país cambiava mercadorias e armas (CARVALHO, 2005).

Na III Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, o então diplomata brasileiro Oswaldo Aranha, em 28 de janeiro de 1942 rompe relações com os países do Eixo – Alemanha, Itália e Japão. Em fevereiro de 1942, os submarinos alemães começam a atacar os navios brasileiros. Primeiramente o mercante Cabedello, na costa dos Estados Unidos. Mas com o desenrolar da campanha alemã, os submarinos cada vez mais se aproximam da costa brasileira e fazem cada vez mais vítimas. No dia 22 de agosto de 1942, o governo brasileiro declarou guerra aos países do Eixo.

O que se viu foi uma intensa cooperação dos Estados Unidos com o Brasil para os esforços de guerra. Na fase que antecedeu o emprego das forças no esforço da guerra, foi feita uma estruturação das forças e a preparação delas para o novo tipo de guerra que estava surgindo. Assim, era necessário para os Estados Unidos estabelecer um trampolim para a África a partir do Brasil. Diante de um impasse, o Brasil aceitou que uma empresa aérea norte-americana construísse e melhorasse aeroportos na região nordeste e norte do país, para que as forças dos Estados Unidos operassem a partir dali. Em troca o Brasil negociou a modernização de suas forças.

Com o Brasil envolvido nos esforços de guerra, a Força Aérea passou a buscar seu desenvolvimento. Primeiramente buscou capacitar pessoal, cujo esforço fez com que fossem formados vários oficiais, tanto no Brasil, mas boa parte, nos Estados Unidos. Boa parte dos pilotos da recém-criada Força Aérea tinha experiência em voos de longa distância, pois eram oriundos da Aviação Militar, que operavam o Correio Aéreo Nacional até o norte do país, numa época que nem mesmo as regiões mais ricas tinham muita infraestrutura. Além disso, os Estados Unidos forneceram treinamento de pessoal e também possibilitaram financiamento e empréstimo/arrendamento de material.

A influência norte-americana no Brasil, no que diz respeito ao uso militar do ar, vem desde a Guerra do Paraguai (1864-1870), quando então as tropas de Caxias empregavam balões (de origem e com o apoio técnico de norte-americanos) em missões de observação e reconhecimento das posições inimigas. Foram realizadas ao todo, 20 missões, logo depois sendo abandonada a ideia, retornando somente a partir de 1906

com a invenção do avião. A partir da eclosão da Primeira Guerra Mundial, o então Exército e a Marinha passaram a empregar aeronaves em apoio a suas respectivas armas, mas de origens diversas, principalmente da Inglaterra e França.

Há que se levar em conta que este alinhamento entre Brasil e Estados Unidos, foi fruto de um pragmatismo de ambas as nações, visto que o interesse norte-americano embasado na política hemisférica de parcerias confiáveis e da necessidade de crédito e materiais para a modernização do parque industrial brasileiro fosse a base deste concerto. A quebra desta aliança se daria nos anos 1950, quando a insistência norte-americana em não auxiliar o programa nuclear brasileiro fez com que o país buscasse outros parceiros e o apoio da Alemanha.

No contexto das relações militares entre Brasil e Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial e no conseqüente período de início da Guerra Fria, o que se busca estudar neste trabalho é como os Estados Unidos influenciou a Força Aérea Brasileira, em equipamentos, treinamento de pessoal e doutrina, em comparação ao pensamento estratégico de Poder Aéreo.

Como Motta (2001, p.18) afirma, a FAB, durante a década de 1940 foi uma força tática e que só a partir da década de 1950, passou a ter um pensamento estratégico, oriundo da sua primeira doutrina, elaborada em 1948. No caso, entende-se o conceito de estratégia, seguindo o pensamento de André Beaufre, general francês. Para ele, estratégia é, seguindo as premissas militares, “a arte da dialética das vontades, empregando a força para resolver seu conflito” (BEAUFRE, 1998, p.27). É dialética no sentido de ser um exercício mental, um pensamento sobre as melhores formas de emprego das forças em consonância com as vontades políticas. Além de ser conflituosa, por entrar em atrito com interesses de outros atores. Sobre a vontade política, Clausewitz (1996, p.27), completa com sua máxima, que a guerra, onde é colocado em ação o pensamento estratégico, é a “continuação da política por outros meios”.

Já a tática, no caso, referindo-se ao emprego das forças, tem por definição “a arte de empregar as armas no combate, para obter o melhor rendimento” (BEAUFRE, 1998, p.27), onde esta sai do plano subjetivo e passa ao emprego direto de materiais.

Ela se estrutura de uma maneira hierarquizada, pois ela possui interfaces intermediárias. A estratégia, com sua concepção macro, envolve todas as demais ações e

pensamentos, orientando-as, encampando como uma doma esférica, pois ela se embasa em todos os recursos, sejam militares, políticos, econômicos, etc. O reflexo desta grande estratégia em cada setor faz com que sejam readequados este pensamento de acordo com as atribuições de cada recurso, surgindo a estratégia-operacional, a estratégia econômica, estratégia militar, assim por diante. Por fim, a tática já diz respeito em como é orientado o emprego das armas de uma maneira mais eficiente, de acordo com aquele referencial da grande estratégia.

Este trabalho trata-se de uma pesquisa bibliográfica e documental. Através da análise de fontes primárias, busca-se identificar dados referentes a equipamentos, políticas e influência doutrinária. Serão analisados como documentos, os Boletins do Ministério da Aeronáutica além de outros relacionados ao tema e os acordos de cooperação assinados naquele período. Os documentos encontram-se no INCAER - Rio de Janeiro - e estão em processo de digitalização, conforme informações da unidade. Na análise, será levado em conta quem redigia o documento, sob que pretexto, para qual objetivo e se a outra parte seguia totalmente o documento. Considera-se que os documentos, ditos oficiais, irão esclarecer as lacunas presentes nas referências bibliográficas, para tornar mais claro possível o papel dos Estados Unidos na Força Aérea Brasileira.

No que se refere a bibliografias, foi identificada uma coleção produzida pelo INCAER sobre a história da aviação, além de biografias das personalidades que tiveram participação no período estudado. Sabe-se que esta bibliografia, por ser oriunda de um órgão oficial, carrega muitos ufanismos, e que também é um meio propagandista. Por isso há o cuidado de se buscar outras referências acadêmicas abrangendo esta questão.

É a partir da análise dos documentos e das bibliografias, que a pesquisa principal irá se apoiar, já que os documentos elucidam o que realmente se passou naquele período, apoiado por uma bibliografia que trará o panorama anterior e do período.

Para esta pesquisa optou-se pelo recorte temporal de 1941 a 1948, pois é neste período que se criou o Ministério da Aeronáutica e começaram a ser esboçados os primeiros pensamentos da força em questão. Além disso, é neste período em que a relação Brasil-Estados Unidos atingiu um ápice e logo em seguida, começa a declinar. Para isso, o trabalho se estruturará em quatro capítulos, onde cada um abordará uma fase específica da pesquisa.

Deve-se compreender este desenrolar de relações dentro do contexto regional histórico e hemisférico. História Regional vai além de um recorte espacial e temporal, mas é uma ferramenta de análise das relações sociais sobre determinado espaço e num dado período. Não devemos observar o entendimento de região por sua definição geográfica, onde ele é um domínio natural, mas como um espaço com características individuais, que o diferencia de outros, e que o homem, como agente de modificação e relação, atua sobre ele.

Esta particularização, ou diferença entre outras unidades espaciais, muitas vezes não é contemplada em análises de maior espectro e também não são objetos de estudos a nível local. Muitas vezes, o limite entre estas regiões não é o mesmo que as linhas de divisa político-administrativas. A história regional não é somente um tipo de análise entre o local e o global, onde a somatória dos regionais resultaria num estudo macro e de dimensão nacional, mas ele contempla aspectos que não foram observados em estudos mais amplos. Aspectos estes que se apresentam na forma de como os atores e o meio físico se relacionam.

No Capítulo 1, abordaremos a temática do poder aéreo, que é o eixo em si da pesquisa. Ao ser percorrido sobre este tema, será definido o que é o poder, focando na questão do poder aéreo, uma das vertentes do poder nacional e suas correntes de pensamento.

No Capítulo 2 apresentaremos um histórico da evolução do emprego militar da aviação no Brasil e como ela se estruturou no decorrer do tempo até a criação do Ministério da Aeronáutica.

Já no Capítulo 3, faremos um histórico da evolução das relações entre Brasil-Estados Unidos, desde um panorama geral, discutindo mais sobre a fase de “alinhamento”, em meados de 1940 e da participação da FAB na Segunda Guerra Mundial.

E para finalizar, no Capítulo 4 iremos apresentar as análises documentais e como se desenvolveu as relações entre os países estudados no período em questão.

CAPITULO 1 – OS PRESSUPOSTOS DO PODER AÉREO

Neste capítulo será abordado sobre o pensamento de Poder Aéreo, uma vez que a base do projeto de pesquisa é a Força Aérea Brasileira, dentro do contexto regional hemisférico entre Brasil e Estados Unidos entre 1941 e 1948. Para haver uma compreensão do papel do emprego da aviação com fins militares, serão apresentados os pilares e os principais teóricos sobre o tema do Poder Aéreo e seu papel nas história internacional.

1.1-As bases do Poder Aéreo e seus desdobramentos

Para se compreender o Poder Aéreo, devemos separar as raízes dos conceitos, o poder e o aéreo. O poder pode ser analisado de diversas formas, tais como da funcionalidade e da crítica, mas também pelo seu fator subjetivo e materializado. Esta multiplicidade de formas de análise faz com que o entendimento do que é o poder seja dificultoso, uma vez que é um conceito complexo de ser definido. O que se busca na verdade com este poder, no contexto desta pesquisa e na dinâmica de relação entre dois atores internacionais, é o estabelecimento da hegemonia ou da imposição de uma vontade a outro indivíduo da sociedade global.

O geopolítico brasileiro Meira Mattos (1977, p.25), define poder como “a capacidade de impor a sua vontade a outrem” e complementa que “encerra uma relação psicológica entre quem o exerce e aquele sobre o qual é exercido”. O poder é tanto interpretado por sua condição material como mental. Material no sentido de dispor de capacidade superior a quem será subordinado, e mental, como percebido como superior pelo indivíduo a quem é imposto o ato.

O poder de um indivíduo é a capacidade de fazer, mas, antes de tudo, é a capacidade de influir sobre a conduta ou os sentimentos dos outros indivíduos. No campo das relações internacionais, poder é a capacidade que tem uma unidade política de impor sua vontade às demais. Em poucas palavras, o poder político não é um valor absoluto, mas uma relação entre os homens (ARON, 1986, p.49).

No Brasil, a ESG, instituição que normatiza o pensamento estratégico e militar, define o Poder Nacional, que é a expressão em que o Estado como instituição detentora de tal poder e representante de todos os interesses da nacionalidade, como “a capacidade que tem o conjunto de Homens e Meios que constituem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional” (BRASIL, 2009, p.31).

Na visão da ESG, o Poder Nacional tem por características o sentido instrumental, o caráter de integralidade e a relatividade. Sentido instrumental, pois o Poder é um meio para a produção de efeitos, onde o Poder deve ser capaz de atuar sobre óbices para se chegar ao objetivo. O caráter de integralidade resulta da relação sistêmica dos seus componentes, resultante do efeito sinérgico que se intercondicionam, interligam e se completam, despontando no todo. E a relatividade remete as determinantes de tempo (refere-se à tecnologia de cada período) e espaço (onde é aplicado o Poder), diante da avaliação do emprego do Poder, anteposto ao óbice.

Para esta instituição do governo, o poder se estrutura de acordo com seus elementos constituintes. A base de toda ação estatal é o homem, a terra e as instituições. Tendo por base estas três constantes, o Poder Nacional leva em conta, fatores dinâmicos que o influenciam tanto positivamente, quanto negativamente, organizado através de agências que promovem os fatores através das respectivas funções. Ele se expressa de cinco maneiras distintas, mas devem ser entendidas como um todo e inseparável, são elas: a Política, a Economia, o Psicossocial, o Militar e a Científica/Tecnológica. Eles representam as diferentes classes de atuação do poder estatal, frente à sociedade, onde, delinea ações específicas para cada ramo designado, sempre lembrando que, por mais distintos que sejam, sempre caminham juntos, tendo sempre em vista que contribuem para alcançar e manter os Objetivos Nacionais.

Dentre os poderes de maior vulto na política internacional dentro do cenário realista é o Poder Militar e onde se insere o Poder Aéreo. O Poder Militar, nas palavras de Alsina Jr. (2009, p.23) é tanto ilusório quanto material, coercivo, dissuasório, resultando num exercício de relacionamento entre as unidades estatais.

O papel que as forças militares desempenham é de dar respaldo a política e a diplomacia. Tanto que Clausewitz (1996, p.27) afirma que o emprego de forças militares é a “continuação da política por outros meios”. Isto pode ser observado quando

são divulgadas as modernizações das forças armadas e que são sempre vistas com maus olhos por outros países. É atribuído a Henry Kissinger, ex-estadista norte-americano uma das citações que melhor resumem isso, “diplomacia sem o respaldo de um forte poder militar não passa de mero exercício de retórica” (PAIVA, 2008, p.19).

O Poder Terrestre e o Poder Marítimo foram, ao longo da história internacional, tema de debate e de enfrentamento entre diversos países. Desde os tempos da Grécia antiga e Pérsia, as nações já se enfrentavam tendo por embasamento um destes poderes, na tentativa de se destacar mais do que outras nações, na busca pela hegemonia global. Este embate, mar versus terra, também ocorre nas teorias geopolíticas clássicas.

Wight (2002, p.55) coloca que esta disputa pelo poder definitivo (Terrestre *versus* Marítimo) se deu por uma questão de ótica, enquanto o Poder Terrestre dominou a política internacional no momento em que o mundo era em torno de um mar (Esparta, Roma). Com as grandes navegações e a explosão dos nacionalismos, o mundo passou a ser uma ilha, ou ilhas cercadas por oceanos. Nesse contexto, existe o papel dos navios e principalmente dos vasos de guerra. É possível observar no pensamento internacional norte-americano, desde o século XIX, o que é expresso numa afirmação popular sobre o emprego dos porta-aviões, a qual atribuía a estes navios “noventa mil toneladas de diplomacia”, exaltando a capacidade do grupo tarefa liderado pelo navio. Segundo Wight (2002, p.53):

O poder marítimo das Grandes Descobertas já era uma questão de canhões. O mar tornou a artilharia móvel. Numa época em que os canhões em terra tinham de ser penosamente arrastados, navios carregavam os seus pelo mundo afora. Quando Vasco da Gama bombardeou Calicute, na costa Malabar, em 1502, em sua segunda viagem, de forma a punir o soberano hindu pela morte de comerciantes portugueses, dava ele início ao longo desenvolvimento do poderio marítimo, que conheceu seu ápice em 6 de agosto de 1945, dia em que o avião Enola Gay decolou da ilha de Tinian, nas Marianas, para o voo de 1400 milhas até Hiroshima. Isto também constituía um exercício de poder marítimo. Se os americanos não tivessem conquistado o Pacífico, não teriam sido capazes de bombardear o Japão (WIGHT, 2002, p.53).

É este poder de controlar a logística de um país e gerar efeitos mais duradouros ao se projetar melhor do que o poder terrestre que consolida o poder marítimo, como a política, no sentido normativo, dominante nas Relações Internacionais até o primeiro conflito mundial.

Já Mearsheimer (2001, p.83), afirma que o Poder Terrestre é a forma dominante de uso do poder militar em tempos modernos, uma vez que são os exércitos que sustentam a política das potências, e as marinhas e forças aéreas apoiam as ações das forças em terra. Para este autor, existe uma limitação na capacidade de projeção de poder sobre as forças terrestres.

Após a Primeira Guerra Mundial, DIBELIUS (1930, p.103) escreveu o seguinte sobre o poder marítimo:

De todos os instrumentos de matança em massa, escreveu um alemão depois da guerra, a frota marítima é o mais sofisticado. A força de ataque, a resolução e a capacidade de destruição de nações inteiras estão concentradas em alguns cascos gigantes. Milhões de guerreiros podem aniquilar províncias, mas terão muito mais dificuldade em destruir uma nação inteira: doze couraçados cinzentos, sitiando um país e invisíveis à distância, podem espalhar a miséria e a fome por todo um continente.

Se observarmos as nações que dedicaram maior atenção, nos primórdios do Poder Aéreo no ocidente - Itália, Reino Unido e Estados Unidos - veremos que são países que possuíam uma postura marítima e um histórico de atuação global. Isto pode ter ocorrido devido às características do Poder Marítimo, cuja base é o não enfrentamento e contato como o Poder Terrestre, mas de projeção de sua força sobre as áreas litorâneas, faixa onde mais de 80% da população mundial reside, e sua capacidade de interferência no meio econômico, já que, desde as grandes navegações, o comércio entre as nações se dá pelo mar.

Aviadores britânicos acreditavam na eficácia do poder aéreo estratégico, quase desde o início do avião, talvez porque a Inglaterra era uma potência marítima tradicional. A Guerra Naval é em muitos aspectos uma guerra econômica, embora batalhas ocorram, o objetivo primário é geralmente para aplicar pressão sobre o comércio de um país e sua economia para forçar uma mudança na política. Em certa medida, o poder aéreo decorre da mesma premissa básica. Aviadores argumentavam, no entanto, que o novo meio poderia aplicar essa pressão muito mais abrangente, diretamente, e rapidamente (MEILINGER, 1997, p.41) [tradução nossa] ¹.

¹Do original: British airmen believed in the efficacy of strategic airpower almost from the inception of the airplane, perhaps because Britain was a traditional sea power. Naval war is in many respects economic war; although battles occur, the primary objective is generally to apply pressure on a country's commerce and economy to force a change in policy. To an extent, airpower flows from the same basic premise. Airmen argued, however, that the new medium could apply such pressure far more comprehensively, directly, and quickly.

Um dos teóricos mais importantes do Poder Marítimo, Alfred T. Mahan, um dos formuladores do pensamento estratégico norte-americano, em sua obra *A influência do poder marítimo sobre a história, 1660-1783*², publicado em 1890, diz que, em consonância com o pensamento de que o Poder Aéreo vai além do emprego de aeronaves em operações militares:

o poder marítimo no sentido amplo, não inclui só a força militar navegando, que governa o mar ou qualquer parte dele pela força das armas, mas também o comércio pacífico e transporte a partir do qual, de um modo vigoroso e natural, deram origem a uma frota militar e, graças a ela, repousam em segurança³ (MAHAN, 1890, p.28).

Da mesma forma, o Poder Aéreo vai além de o emprego militar de meios aéreos, tais como aviões, helicópteros e na versão aeroespacial, todas as plataformas espaciais, mas envolve toda a capacidade industrial, tecnológica e meios civis, tanto materiais quanto humanos. Porém, ele comumente é analisado pelo emprego com fins militares.

Uma das diferenças entre o Poder Terrestre e Marítimo (ou Naval, dependendo da referência) em relação ao Poder Aéreo, é que este último, mal pode desenvolver técnicas ou mesmo estratégias para o seu emprego. O Poder Terrestre, junto com o Poder Naval, por vários séculos foram aperfeiçoando técnicas que favorecessem sua consolidação, junto com tecnologia, testadas por anos a fio. Até hoje, há um grande debate sobre o papel de cada um desses poderes, mas o que se pode observar é a complementaridade deles, na consolidação de um poder uno.

O emprego de meios aéreos em apoio a operações militares não é recente. Em 1862, durante a Guerra da Secessão dos Estados Unidos, utilizou-se pela primeira vez, balões em reconhecimento das linhas de combate. Ainda durante a Primeira Guerra Mundial, balões de diversos tipos foram também empregados, tanto na proteção contra aviões como em reconhecimentos. Dirigíveis foram empregados como bombardeiros, principalmente na mão dos alemães, que os utilizaram em ataques a Londres em 1917 e 1918.

²Do original: The influence of sea power upon history, 1660-1783

³Do original: The sea power in the broad sense, which includes not only the military strength afloat, that rules the sea or any part of it by force of arms, but also the peaceful commerce and shipping from which alone a military fleet naturally and healthfully springs, and on which it securely rests.

MacIsaac (2003, p.215) identifica a primeira vez em que a expressão Poder Aéreo foi empregado em *Guerra no Ar*⁴ de H. G. Wells, de 1908.

Ao analisar a Primeira Guerra Mundial, Wight (2002, p.64) observou o retorno do Poder Terrestre à política internacional e também o nascimento do Poder Aéreo:

Se o poder marítimo era mais penetrante do que o poder terrestre em razão da grande preponderância dos oceanos em relação aos continentes na superfície terrestre, então o poder aéreo teria de ser mais penetrante do que ambos, pois os aviões podiam, indiferentemente, sobrevoar terra ou mar, e atingir maiores velocidades do que navios e veículos terrestres (WIGHT, 2002, p.64).

Esta nova dinâmica que surge no pensamento militar, ainda mal compreendida pelos então geopolíticos e estrategistas, fez com que o debate sobre a independência da aviação ou subordinação para as demais forças se acalorasse. Foi só a partir da observação de que a aviação deveria ser uma arma independente dos exércitos e marinhas, após as experiências da Primeira Guerra Mundial, que o Poder Aéreo passou a ser visto como um poder em que as aeronaves deveriam ser empregadas em consonância com a política das nações, ou melhor dizendo, das grandes potências. Coincidentemente, é nesta mesma época que os nacionalismos exacerbados retornam na Europa.

MacIsaac (2003, p.214) afirma que esse retardo no desenvolvimento das ideias, não foi por falta de teóricos. Mas é que grande parte, eram entusiastas e/ou previam alguns princípios e não compreendiam o papel da tecnologia nos engenhos. A ideia que reinava era que as guerras seguintes seriam menos cruéis, ao referir-se sobre o fim das matanças generalizadas e rápidas, na mesma velocidade dos aviões.

A princípio, o Poder Aéreo é visto como emprego militar de aeronaves, já que a parte do emprego dos recursos civis está mais condicionada à mobilização em caso de um conflito mais generalizado, como na Segunda Guerra Mundial. Estes recursos seriam os complexos industriais e a mão de obra especializada que atende as operações aéreas, além de todo o complexo de aviação civil, desde empresas aéreas a campos de pouso e as infraestruturas que apoiam a atividade (BRASIL, 2005, p.10)

A visão do Poder Aéreo como o emprego de aviões por militares era corrente no período após a Primeira Guerra Mundial e permanece ainda com esta conotação.

⁴Do original: War in the Air

Naquele período, a aviação estava a se estruturar como arma e ainda não havia amadurecido conceitos técnicos como aerodinâmica, tecnologia estrutural e aeronavegação. Havia muita improvisação e “artesanato” na construção das aeronaves, onde em muitas delas a parte estrutural era feita em madeira e a fuselagem com revestimento de tecidos. Mas as inovações que os primeiros usos de aviões trouxeram foram a velocidade e agilidade, e quanto ao emprego, eram a capacidade de penetração no território rival e a negação do espaço aéreo a ele.

Diante da variedade de modelos desenvolvidos pelos atores da guerra, estes logo foram se aperfeiçoando. Os motores correspondiam ao melhor que a mecânica tinha na época, mas ainda eram pesados demais e fracos, e para piorar consumiam muito combustível. Para se ter uma ideia, no início do conflito, numa média entre as aeronaves empregadas, elas atingiam cerca de 100Km/h, sendo considerada uma grande velocidade para aquela época, mas no fim da guerra, com o aperfeiçoamento dos motores, eles podiam voar até 220Km/h (GRANT, 2010, p.93). Outra marca da aviação, era a capacidade de manobrar de diversas formas, o que alguns autores chegavam a versar que era um “balé voador”, que, dos encontros entre aviões de caça, surgiram os pilares das técnicas de acrobacias aéreas.

Quando eclodiu a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) o avião já era empregado como apoio às operações militares. Diante da imobilização dos combates pela “guerra de trincheiras”, havia uma necessidade da artilharia de ambos os lados, principalmente a alemã, de reconhecimento e identificação de alvos para posterior ataque ou planejamento de assalto. O avião se apresenta como elemento de observação e em seguida como bombardeio, uma vez que podia sobrevoar o objetivo e atacá-lo com as armas que dispunha. Tão logo a presença dos aviões de reconhecimento e bombardeio, surge a necessidade de se evitar que estas aeronaves sobrevoassem o território, surgindo assim à figura do caça (PROENÇA JR, et al, 1999, p.140).

Os dirigíveis também tiveram participação durante o conflito ao lado dos alemães como bombardeiros, onde estes atacaram cidades costeiras da Inglaterra com seus *zeppelins* (ARARIPE, 2006, p.340). Por terem uma limitação muito grande em relação à velocidade e capacidade de carga e manobra, foram empregados mais devido ao seu alcance. Mas com o desenvolvimento de bombardeiros, esta função acabou sendo

assumida por eles. Ao fim do conflito surge o primeiro avião totalmente metálico, o bombardeiro alemão *Gotha* (ANGELUCCI, 1974, p.29).

Estabelecido o avião como arma importante para a superioridade bélica ainda antes do fim daquele conflito, o desenvolvimento tecnológico aplicado a este engenho irá pautar o aperfeiçoamento do emprego de aeronaves em conflitos. A tecnologia, referindo-se aos termos de pesquisa e inovação aplicadas, é um dos principais pilares de sustentação do poder aéreo.

Esta “tecnificação do ar” se apresentou na forma da especialização das aeronaves. Primeiro surgiram as aeronaves de reconhecimento e observação e com elas os avanços da fotografia e da ótica. Desta capacidade de sobrevoos do espaço inimigo, adaptou-se para os bombardeiros. Sobre este tipo de missão há que se falar do emprego e das teorias aplicadas a este tipo de missão. Ainda no período da Primeira Guerra Mundial surgiu o conceito de Bombardeio Estratégico, onde levadas de aeronaves com esta capacidade, atacariam o inimigo, causando a maior destruição possível. Mais adiante será aprofundado um pouco mais sobre esta discussão.

Mas o fato é que esta técnica empregada por todos os lados durante a Primeira e Segunda Guerra Mundial tem uma origem no pensamento de Clausewitz. O teórico de guerra e um dos principais autores sobre estratégia terrestre, em seu ensaio póstumo *Von Krieg (Da Guerra)* afirma que:

Se uma determinada organização, uma determinada coordenação hábil do exército, tais como atualmente se encontram na arte da guerra, são as principais condições às quais a vitória pode ser granjeada graças à bravura do exército, é a *destruição desta organização* que constitui a decisão. Uma ala vencida cuja armadura se quebra traz consigo a decisão para aquela que se mantém. Se, noutros tempos, a essência da defesa consistia no laço estreito que unia o exército ao terreno no qual ele se batia e às suas irregularidades, de modo que o exército e a sua posição constituíam um todo, a *conquista de um ponto essencial desta posição* constituía a decisão. Diz-se: a *posição-chave* está perdida, portanto já não pode ser defendida e a batalha não pode continuar [grifo do autor] (CLAUSEWITZ, 1996, p.292).

O ponto é que, para se destruir a capacidade combativa do inimigo, tem-se que achar o ponto no qual, se atacado, irá tirar ou reduzir a tal ponto esta capacidade que é preferível ao inimigo recuar ou abandonar o combate. Atacando a retaguarda do inimigo, e arrasando-a completamente, faria com que a vontade e a capacidade de se

manter em combate se reduzam a ponto de ser insustentável e insuportável em caso de novo ataque.

Já a aviação de caça seria a responsável por impedir que os bombardeiros e reconhecedores voassem sobre o território de nossa posse e também, defender os bombardeiros, escoltando-os nas missões de ataque. Este arranjo de funções perdura até hoje, com algumas modificações, principalmente com a entrada em serviço de outras aeronaves em apoio as que desempenham as funções clássicas.

Em meados da década de 1930 surgiu um dos principais debates que nortearam o Poder Aéreo. O emprego de aeronaves em combate deveria ser subordinado aos poderes clássicos, no caso, dos Exércitos e das Marinhas, ou uma Força Aérea independente e autônoma deveria ser criada? Esse debate ocorreu tanto na Europa, quanto nos Estados Unidos, mas seu principal desenrolar foi na Inglaterra com Hugh Montague Trenchard, (SANTOS, 1989, p.60).

Com a conquista do espaço, o Poder Aéreo deixou de ser restrito a atmosfera terrestre e passou a ser chamado de Poder Aeroespacial, uma vez que os recursos estão sob a tutela do mesmo órgão que gerencia o uso do ar em cada país. Só tem o poder aeroespacial aquele país que detém uma capacidade tecnológica para utilizar o espaço aéreo intra e extra-atmosfera. Sendo assim, muitos países utilizam-se do termo Poder Aeroespacial para definir não só o Poder Aéreo, mas demonstrar que possuem tal capacidade de estar no espaço “cósmico”. No Brasil, a Doutrina Militar de Defesa afirma que o Poder Aeroespacial:

[...] resulta da integração dos recursos que a Nação dispõe para a utilização do espaço aéreo e do espaço exterior, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e a manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2007, p.15).

Já o Poder Militar Aeroespacial é estruturado pelo mesmo documento como:

É a parte integrante do Poder Aeroespacial que compreende a Força Aérea, suas bases e suas estruturas de C2⁵, logísticas e administrativas, bem como os meios adjudicados pelos poderes naval e militar terrestre e outros meios, quando vinculados ao cumprimento da missão do Poder Militar Aeroespacial e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade militar aeroespacial.

⁵Comando e Controle – sistemas de gerenciamento de ações militares.

O Poder Militar Aeroespacial deve dispor de capacidade para cumprir as seguintes operações:

- a) aeroestratégicas;
- b) de defesa aeroespacial;
- c) aerotáticas; e
- d) especiais.

Contribui para a dissuasão estratégica, por meio das suas capacidades de pronta-defesa e de projetar poder, com velocidade, a longas distâncias (BRASIL, 2007, p.17).

No Brasil, a Força Aérea Brasileira, órgão responsável pela regulamentação e emprego militar do ar, foi criada em 1941 com a junção da Aviação Militar (pertencente ao Exército brasileiro) e da Aviação Naval (pertencente à Marinha do Brasil), formando um comando de operações aéreas centralizadas (INCAER, 1991, v3, p. 75).

Analisando os princípios orientadores do Poder Aéreo em comparação com os documentos normativos que orientam o emprego das principais forças aéreas ocidentais, constatamos que há uma série de tópicos que coincidem com o pensamento da FAB, principalmente o norte-americano.

Quadro 1.1 – Princípios do Poder Aeroespacial e a sua ocorrência em outras doutrinas.

| Princípios | Força Aérea Brasileira ⁶ | US Air Force ⁷ | Royal Air Force ⁸ | Canada's Air Force ⁹ | EURAC ¹⁰ |
|------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------------|---------------------|
| Massa/Concentração de forças | | | | | |
| Unidade de comando | | | | | |
| Economia de forças | | | | | |
| Exploração dos êxitos | | | | | |
| Objetivo | | | | | |
| Ofensivo | | | | | |
| Prontidão | | | | | |
| Simplicidade | | | | | |
| Segurança | | | | | |
| Surpresa | | | | | |
| Moral | | | | | |
| Manobra | | | | | |
| Flexibilidade | | | | | |
| Cooperação | | | | | |
| Sustentabilidade | | | | | |
| Administração | | | | | |

Em cinza, em quais doutrinas há a ocorrência do princípio.

⁶BRASIL, Comando da Aeronáutica. **Doutrina Básica Da Força Aérea Brasileira DCA 1-1**. Brasília: EMAER, 2005, p.23-28.

⁷ UNITED STATES OF AMERICA. U.S. Air Force. **Air Force Doctrine Document AFDD-1**. Maxwell: HQAFDC, 1997, p.12-21.

⁸ UNITED KINGDOM. Ministry of Defense. **British Air And Space Power Doctrine AP3000**. Lincolnshire: Centre for Air Power Studies, 2009, p.26-28.

⁹ CANADA. National Defense. **Canadian Forces Aerospace Doctrine B-GA-400-000/FP-000**. Ottawa: NDHQ, 2006, p. 26.

¹⁰ UNIÓN EUROPEA, Estado-Mayordel Aire Europeos. **Poder Aéreo: una respuesta militar eficaz a las necesidades de un mundo en evolución**. EURAC: Oxford, 2005, p.6-8.

Atualmente o Comando da Aeronáutica, sucessor do então Ministério da Aeronáutica, quando se centralizaram as três forças (Marinha, Exército e Aeronáutica) sob a tutela do Ministério da Defesa em 1999, tem princípios norteadores em consonância com muitas forças aéreas, tais como a dos Estados Unidos, Reino Unido, Canadá e do Estado-Maior do Ar Europeu.

O emprego do componente militar do Poder Aéreo e Aeroespacial segue os seguintes princípios listados no quadro acima, tendo por base as doutrinas de algumas forças aéreas ocidentais. Tem-se por referencial as doutrinas uma vez que elas são “um conjunto de princípios que [...] procuram orientar a ação (BRASIL, 2005, p.8)”. As doutrinas são os documentos que norteiam o arranjo e funcionamento das instituições. São como regras de emprego, normatizando as mais diversas situações em que a organização pode atuar. Além, são produtos históricos, refletindo a cultura da própria instituição ou de uma comunidade, refletindo uma parte de todo o espectro daquela sociedade.

Nem sempre os princípios são iguais a todas as nações, eles representam um pouco da cultura bélica de cada país e a influência que tiveram de outras ao longo do tempo. Nos documentos analisados, constam os seguintes princípios das operações aéreas:

- a) Massa – as aeronaves devem concentrar seus ataques a fim de obter a superioridade. Nesse sentido, deve-se saturar as defesas inimigas, dificultar ou impedir a reação ao ataque em todos os aspectos além de neutralizar o objetivo. Para algumas nações, o conceito de massa pode ser interpretado como sinônimo de concentração de forças¹¹;
- b) Unidade de Comando – é necessário que haja um comando unificado, favorecendo a tomada de decisão e os despachos de missões. Os níveis de comandos inferiores

¹¹No caso, nas Doutrinas da Força Aérea Canadense e Inglesa, constam Concentração de Forças, mas ao analisar a definição delas, vê-se que tem o mesmo significado que o princípio de Massa.

devem estar ligados com o comando superior a fim de se saber o que se passa no Teatro de Operações;

- c) Economia de Forças – caracteriza-se pelo uso econômico e racional das forças, além da distribuição e emprego dos meios disponíveis para a obtenção do esforço máximo e resultados favoráveis nas ações;
- d) Exploração dos Êxitos – Sempre que for obtido um sucesso, independente do nível da ação (estratégico ou tático), ou houver uma evolução favorável na situação, devem ser intensificadas as ações ofensivas, aproveitando-se o êxito inicial;
- e) Objetivo – as missões devem ter objetivos claramente definidos, serem decisivas e atingíveis;
- f) Ofensiva – caracteriza-se por levar a ação bélica ao inimigo, nas condições que não são de sua escolha, nem de sua conveniência, de forma a obter e manter a iniciativa das ações, estabelecendo o ritmo das operações, determinando o curso do combate, explorando a fraqueza desse inimigo, bem como as situações que evoluam rapidamente em face das circunstâncias inesperadas, impondo, assim, sua vontade. A ação ofensiva é necessária para se obter resultados decisivos, bem como para se manter a liberdade de ação;
- g) Prontidão – é a capacidade de pronto-emprego e engajamento que a Força Aérea deve desenvolver;
- h) Simplicidade – o melhor plano é aquele que, em todos os níveis, do planejamento a execução tenha concepções claras e facilmente inteligíveis, assim, reduzindo as possibilidades eventuais equívocos;
- i) Segurança – é o grau de proteção essencial à liberdade de ação e à preservação do poder de combate necessário ao emprego eficiente das forças como um todo, tendo por finalidade negar ao inimigo a identificação de nossos métodos, instrumentos, falhas e tudo àquilo que assim possa favorecer a ação deles. Além, deve-se ter um cuidado para que as missões apresentem também um nível de segurança que dê condições a execução da ação¹²;
- j) Surpresa – consiste em atacar o inimigo onde, quando ou da forma para a qual ele não esteja preparado, fazendo com que a situação possa ser alterada de forma decisiva e a nosso favor;

¹²A EURAC foca mais na questão da Sobrevivência dos meios na missão, mas referindo-se a uma abordagem de Segurança das equipagens.

- k) Moral – esta relacionada com o estado de espírito ou atitude mental dos indivíduos ou do grupo de indivíduos que se reflete em sua conduta. A estabilidade e o moral individuais são determinados pela natureza do indivíduo e por suas reações à disciplina, ao risco, ao adestramento e à liderança¹³;
- l) Manobra – consiste numa ação em que se coloca o inimigo numa posição ou situação de desvantagem por meio da capacidade de manobra que as aeronaves dispõem, explorando da melhor maneira os pontos desfavoráveis do inimigo. Capacidade esta que não é apenas um produto da sua velocidade e gama, mas também flui a partir da sua flexibilidade e versatilidade durante o planejamento e execução das operações¹⁴;
- m) Flexibilidade – as aeronaves apresentam uma enorme variedade de funções, o que as tornam aptas ao desempenho de duas ou mais missões específicas. Além de que a estrutura organizacional deve estar apta a operar em diversos níveis e cenários, e também ser capaz de executar desde missões com o mínimo de complexidade e dimensão até as de nível e volume mais elevados;
- n) Cooperação – esta cooperação se dá tanto entre forças, nas operações conjuntas com os exércitos e marinhas, quanto ao nível internacional, com as coalizões de forças e operações de âmbito da ONU;
- o) Sustentabilidade – diferente da sustentabilidade ambiental, conceito mais difundido, este conceito diz respeito aos esforços de sustentação das operações num âmbito conjunto. No caso, contribuir para os esforços da força terrestre e naval; e
- p) Administração – nenhuma ação ou plano poderá ser bem sucedido sem uma gestão de recursos apta a tal função, uma vez que há o dispêndio de materiais, recursos humanos e meios, e que tudo isso decorre tempo e dinheiro, somente uma administração, tanto em nível tático como estratégico, bem atuante, poderá garantir o sucesso da missão.

¹³Na EURAC, ao invés de referir-se ao princípio da Moral, denominam de Visibilidade, uma vez que a presença ou a percepção de que possuem um Poder Aéreo faz com que seja afetada a vontade política e da população.

¹⁴A EURAC coloca dois princípios nesta questão: Mobilidade e Penetração, mas ambos são complementares e quase que sinônimos, explorando a capacidade das aeronaves, podendo ser entendido com o princípio de Manobra. Além, o mesmo documento aponta como princípios a Observação, onde as aeronaves tem uma visão situacional do cenário de superfície e a Precisão, uma vez que o nível tecnológico que estamos não é aceito mais os conceitos de área alvo, mas de um alvo específico, diminuindo o risco a civis a os tais danos colaterais. Estes dois últimos princípios são diferentes dos demais, mas exploram a capacidade técnica das aeronaves, por isso cabem no princípio de Manobra.

Assim, o Poder Aéreo e na sua versão moderna Aeroespacial, deve ser entendido como os recursos, desde os meios civis como aeroportos e a toda infraestrutura de apoio (depósitos de combustível, hangares, acessos, radares de controle, apoio a navegação aérea, etc.), profissionais (pilotos, mecânicos, administradores, controladores, etc.) além das aeronaves (independente 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.

A velocidade e o alcance fizeram com que a relação entre as nações mudassem na medida em que as distâncias e o tempo de contato entre elas havia diminuído consideravelmente. Se antes o que era feito por animais, levava vários meses e dependia de uma logística complexa, os barcos e principalmente o motor a vapor tanto em navios quanto em locomotivas reduziu este tempo para alguns meses ou semanas. O avião fez com que este tempo reduzisse para alguns dias ou horas. Conforme foi evoluindo tecnicamente, a aviação passou a sustentar o aumento no fluxo de contato entre as nações e a troca de informações. Foi esta capacidade de integração, ou, na expressão militar, ligação, que durante o bloqueio soviético a Berlim Ocidental (1948), os Estados Unidos, com o apoio da França e Inglaterra, conseguiram suprir toda a população sitiada com bens gerais e alimentícios através de uma ponte-aérea.

O Poder Aéreo como arma independente pode ser desdobrado em duas vertentes: a superioridade aérea e o bombardeio estratégico. Existem outras vertentes ou engajamentos, mas eles estão atrelados aos demais poderes, complementando suas atividades. A superioridade aérea diz respeito ao impedimento da aviação rival sobre a área de nosso domínio, além de garantir a segurança tática dos demais poderes, impedindo o uso do ar pela outra parte, em apoio as suas tropas.

Já o bombardeio estratégico, é a principal forma de projeção de poder e dissuasão de força. A presença da aviação sobre um rival ou a ameaça de um ataque estratégico sobre ele, entendidos respectivamente como dissuasão e projeção, são formas de influenciar a postura das nações, na medida em que o Poder é exercido. Mearsheimer (2001, p.98) discorre dois pontos sobre este tipo de bombardeio estratégico: o convencional, cujo emprego de bombas convencionais dominou o

pensamento de 1918 até 1945 não tem sido tão importante desde então, mas não caiu em desuso, uma vez que nenhuma grande potência o deixou de utilizar durante a Guerra Fria contra nações “inferiores”; e o nuclear, que assumiu a estratégia, mas não pode entrar em uso, principalmente entre as nações detentoras, devido às características dos artefatos e o impacto político global causado por eles.

Logo, a capacidade de bombardeio e penetração em territórios alheios, ainda é característica do bombardeio estratégico, mas caracterizando-se por uma capacidade convencional, ou melhor, não-nuclear. Mas a presença dos artefatos nucleares nos arsenais tem um fator político muito grande, mesmo sabendo que seu emprego é algo quase impensado.

Concluindo, Wight corrobora para o que vem acontecendo com o pensamento a respeito dos três poderes militares:

[...] a ideia de que o espaço aéreo poderia se tornar o teatro decisivo foi descartada. A vantagem do transporte aéreo sobre a terra ou mar, na paz ou na guerra, é sua velocidade, bem como seu raio de ação. Seus defeitos correspondentes são a capacidade limitada de transporte, pois cargas volumosas não podem ser transportadas por ar; e a necessidade frequente de reabastecimento, proporcional à sua velocidade, superior à do poderio marítimo. Não seria surpreendente se o uso estratégico das aeronaves fosse desaparecendo aos poucos, se seu futuro fosse restrito a objetivos táticos numa guerra limitada, e se fosse, finalmente, substituído por mísseis numa guerra total (WIGHT, 2001, p.67).

O Poder Aéreo tem seu papel no curso da história, mas ele não pode ser visto como o poder Máximo, ou de maior influência. Ele deve ser compreendido num contexto interdependente entre os demais poderes e isso quer dizer que ele tem sua função; é uma força moderadora no ambiente político internacional e interno; tem usos além do emprego militar; mas ele também entra em consonância com os demais poderes ao apoiá-los.

1.2-Teorias e teóricos de Poder Aéreo

As teorias de Poder Aéreo, referindo-se a sua expressão contemporânea Aeroespacial, se apresentam ou se aproximam muito das teorias geopolíticas, tanto que no Brasil, um dos expoentes da geopolítica, Golbery do Couto e Silva, ao se referir aos teóricos de Poder Aéreo, fazendo a relação entre o elemento aéreo e a geopolítica, criou o termo “aeropolítica” (SILVA, 1967, p. 31). Para isso é necessário um entendimento sobre a geopolítica.

De acordo com Andrade (1995, p.7), a “geopolítica é um saber engajado, comprometido com um pensamento e com objetivos políticos, embora analisando o Estado como produtor do espaço, ela não tem um rigoroso critério científico”. Nesse conceito observa-se que a Geopolítica não aparece como ciência, mas como um pensamento de como o Estado produz o espaço e age sobre ele.

Bonfim (2005, p.05), torna explícita a importância de se conhecer os fundamentos teóricos da geopolítica:

É de suma importância o conhecimento dos fundamentos teóricos desta disciplina para se entender e melhor aplicar as expressões do poder nacional nas decisões políticas e militares de alto nível, a fim de se estar consoante com os interesses da nação em seu espaço geográfico.

Em outra ocasião, esse autor define a disciplina Geopolítica como “a interpretação das características e fenômenos dos espaços geográficos das regiões, visando à formulação de soluções de caráter político para alcançar interesses específicos das nações ou dos Estados” (BONFIM, 2005, p.15). Nesse conceito, pode-se observar que a disciplina atende aos Interesses Nacionais, afim de melhor aplicar os elementos do Poder Nacional sobre um Espaço Geográfico.

Bertha K. Becker (2005, p.71), afirma que a Geopolítica “trata-se de um campo de conhecimento que analisa relações entre poder e espaço geográfico”, ou seja, como o Estado administra e aplica o poder sobre o território.

De acordo com o general Golbery do Couto e Silva, um dos mais influentes teóricos brasileiros, a geopolítica é a “fundamentação geográfica de linhas de ação

políticas, quando não, por iniciativa, a proposição de diretrizes políticas formuladas à luz dos fatores geográficos, em particular de uma análise calcada, sobretudo, nos conceitos básicos de espaço e posição” (SILVA, 1967, p.66).

O general Carlos de Meira Mattos, autor contemporâneo de Golbery do Couto e Silva e também um expoente no tema, afirma que a geopolítica é a “ciência ou arte de governar Estados, inspirando-se nas realidades geográficas de seu território” (MATTOS, 1975, p.5). Logo, a geopolítica pode ser entendida como um estudo das relações de poder com os espaços, onde o poder, dentre suas inúmeras vertentes se corresponde com qualquer espaço (terrestre, marítimo, aéreo, extra-atmosféricos, virtual, econômico, etc.).

Diante de problemas militares e de estratégia, por sua vez, o pensamento geopolítico passa a ter uma orientação política de ações bélicas, conformando uma especialidade denominada “Geoestratégia”, visando um emprego do pensamento geopolítico.

Os estudos geopolíticos e, conseqüentemente, geoestratégicos, levam em consideração três pivôs do Estado: povo, território e governo. Além do Estado, é preciso considerar que os estudos geográficos, incluindo os geopolíticos, devem valorizar os fatos e acontecimentos históricos, como pressuposto para se conhecer o hoje e conceber o amanhã. Ainda, deve valorizar o espaço físico, que é a base material do território.

A geopolítica trabalha com alguns elementos básicos, como: a relação entre Estado e as condições geográficas, tais como acesso ao mar, domínio de bacias hidrográficas, controle das rotas marítimas de suprimentos, estabelecimento de bases aéreas; formas do território, observando se ele é alongado, recortado, compacto ou fragmentado; a posição do Estado, levando em consideração a latitude e a disposição dos fatores estratégicos sobre o espaço; continentalidade/maritimidade; relação com os vizinhos e as esferas de influência; os tipos de relevo e as estruturas físicas geográficas; e a situação das fronteiras, analisando os tipos de fronteiras e o processo histórico de sua definição.

O pensamento geopolítico de modo sistêmico é recente na história - data do final do século XIX - mas a relação entre Estado e território já era pensada desde a antiguidade por Heródoto, Hipócrates, Tucídides, Platão, Aristóteles, Lucrecio,

Estrabão, Possidônio e o Imperador Dario I da Pérsia, passando na Idade Média por Marco Pólo, Mandeville, Constantino VII, Marcelino e Alberto Magno, e pela Idade Moderna quando era refletida por Montesquieu, Maquiavel, Jean Bodin, Botero, Münster que também incluíram em seus estudos características culturais e econômicas. No período Contemporâneo, autores como Humbolt, Ritter, Napoleão, Kant, Von Bullow, Friedrich List e Peschel geram uma base mais sólida a que viria a ser a Geopolítica Clássica (HEINSFELD, 2008, p.23; BONFIM, 2005, p.16).

Friedrich Ratzel é considerado, por muitos, como o “pai da Geografia Humana” (FONSECA; VLACH, 2003). Professor de Geografia em Munique e em Leipzig, durante sua vida contribuiu de diversas formas com a Geografia da época, primeiramente com a fundamentação da Geografia Humana, quando em 1882 publicou a obra *Antropogeografia*, na qual explicava em um estudo geográfico os problemas humanos, observando a influência das condições naturais sobre o homem.

Porém, Ratzel é conhecido mesmo pela sua contribuição à Geopolítica, devida, sobretudo, à sua tentativa de compreensão da situação e do momento em que a Alemanha estava inserida, no período pós-unificação. Nesse estágio, o recém-constituído Estado Alemão, unificado graças à ação militar empenhada pelo Reino da Prússia, encontrava-se em desvantagem territorial comparativamente às demais nações europeias, pois sua unificação tardia a deixou fora das disputas coloniais do século XIX.

Em face desse atraso, a Alemanha surgiu no centro da Europa como um Estado imperialista atrasado e com “fome de poder”, uma vez que pouco restou para ter uma colônia durante a partilha da África e do sudeste asiático. Nesse contexto, Ratzel surgiu com suas teorias e sintetizou o que viria a ser a Geopolítica, quando publica sua obra *Politische Geographie* (Geografia Política), onde afirmou que o Estado é formado pelo binômio solo-homem, pois “é sobre o solo do Estado, espaço físico-político, que o homem exerce suas atividades, as quais, se enérgicas, predispõem ao crescimento; se débeis, predispõem ao seu enfraquecimento e até à extinção” (BONFIM, 2005, p.17).

A obra de Ratzel ultrapassou a fronteira da Geografia Política, deixando dois pensamentos fundamentais e lançando a sistemática do pensamento geopolítico: “o Estado é um organismo vivo” e “espaço é poder”. Esses pensamentos mostram a dinâmica do espaço e depois vieram a dar as bases para o idealismo expansionista de

Adolf Hitler, que foi um dos motivos do estopim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) junto com outras teorias.

A base de sua teoria esta centrada no conceito de *lebensraum* (espaço vital), que se figura como um equilíbrio proporcional entre uma população e os recursos naturais disponíveis para seu desenvolvimento, significando que, para um Estado se desenvolver, necessita de uma expansão de suas fontes naturais de matérias-primas e riquezas, logo precisando expandir seu próprio território além das fronteiras. Daí o dito expansionismo alemão que influenciou todo o planeta num dado momento histórico.

Essas ideias dentro de um cenário interno, instável politicamente e fortemente militarizado, fizeram com que a Alemanha despontasse pouco tempo depois como uma potência bélica. Nesse período a geopolítica começou a moldar seu caráter.

O termo “Geopolítica” foi usado pela primeira vez em 1916 quando Kjellén publica o livro *O Estado como forma de vida*¹⁵. Kjellén era professor de Direito e Ciência Política na Universidade de Upsala e mesclava Geografia com Ciência Política, Relações Internacionais e Direito Internacional. Foi muito influenciado pelas obras de Ratzel e passou a ver o Estado como algo orgânico, analisando-o como uma ciência, onde preocupava-se com o poderio mundial, definindo a geopolítica como “a ciência que estuda o Estado como organismo geográfico” (VESENTINI, 2004, p.15), pois o Estado não podia ser analisado apenas pelo aspecto jurídico e enriquecido com sociologia e economia, mas deveria ser analisado pela soma de todos os seus componentes.

Para isso, Kjellén adotou um novo princípio de análise da política, baseado em cinco fatores: Geopolítica (determina a influência do solo), Ecológica (influência dos fatores econômicos), Demopolítica (estuda o Estado como nação), Sociopolítica (o papel da sociedade) e Cratopolítica (estuda a política do governo).

O grande legado de Kjellén foi a introdução, na Geopolítica e na Ciência Política, do conceito de “nacionalismo” “que, por sua ampla e sugestiva significação, pode alimentar as ideias de expansionismo” (BONFIM, 2005, p.19).

¹⁵ Na verdade o termo aparece em 1899 em um artigo intitulado “Studier öfver Sveriges politiska gränser” publicado na revista Ymer, Upsala, v.19, 1899, p.283-331.

Dentro dos geopolíticos clássicos ainda temos Alfred Mahan com sua teoria de poder naval, Halford Mackinder com o pivô geográfico da história, Haushofer e a escola de Munique gerando a base do pensamento expansionista alemão da Segunda Guerra Mundial, além de Spykman, Paul Kennedy, Luttwak, Lester Thurow, Kenechi Ohmae, Fukuyama e Samuel Huntington, com suas diversas teorias. No Brasil temos como expoentes em geopolítica, Mario Travasso, Everardo Backhauser, Wanderley Messias Costa, Golbery do Couto e Silva, Carlos Meira Mattos, Theresinha de Castro, Bertha Becker e outros.

Focando na relação entre Poder Aéreo e geopolítica, deve-se citar a obra do teórico clássico, o general alemão Karl Haushofer. Tão importante quanto sua obra, era também a revista que chefiava, a *Zeitschrift für Geopolitik* (Revista de Geopolítica, de 1924 a 1944), onde contava com a colaboração de diversos intelectuais, entre geógrafos, economistas, militares, historiadores e cientistas políticos.

Sua obra, conhecida como Teoria das Pan-Regiões (1930), baseia-se na questão do *lebensraum*, onde, diante do nacionalismo alemão e no sonho do 3º Reich, observou outros autores e moldou sua teoria. Considerava que as nações deveriam ser autossuficientes economicamente, e que o *lebensraum*, era um direito do Estado para o desenvolvimento cultural e econômico da população. Diante da fala de Ratzel de que a Alemanha estava cercada por diversos Estados dinâmicos e por isso era geoestrategicamente vulnerável, disse em sua obra que as fronteiras são a expressão política do momento e que eram a causa de diversos conflitos entre confrontantes e que na discussão entre poder marítimo versus poder terrestre, o poder terrestre sobressaía, pois o natural desgaste do poder marítimo e sua dependência em relação a terra o deixava vulnerável.

Um dos legados da Revista de Geopolítica de Haushofer foi à cartografia geopolítica, onde mostrava a Alemanha sempre vulnerável a seus vizinhos, ilustrando bases inimigas próximas das fronteiras. Dentre estas ilustrações, há aquelas em que ele observava o poder dos aviões, ao traçar o alcance de aeronaves sobre a Alemanha e talvez a quantidade de esquadilhas dos países vizinhos a ela.

Com base nos estudos de Haushofer e de artigos publicados por sua revista, Hitler foi à busca do *lebensraum* germânico e seguindo o legado de Mackinder, também levou a guerra para outro lado do continente europeu. Haushofer, apesar de fomentar a

expansão e a máquina de guerra alemã, teve alguns atritos com o próprio líder nazista após a morte de seu filho pela Gestapo em 1944.

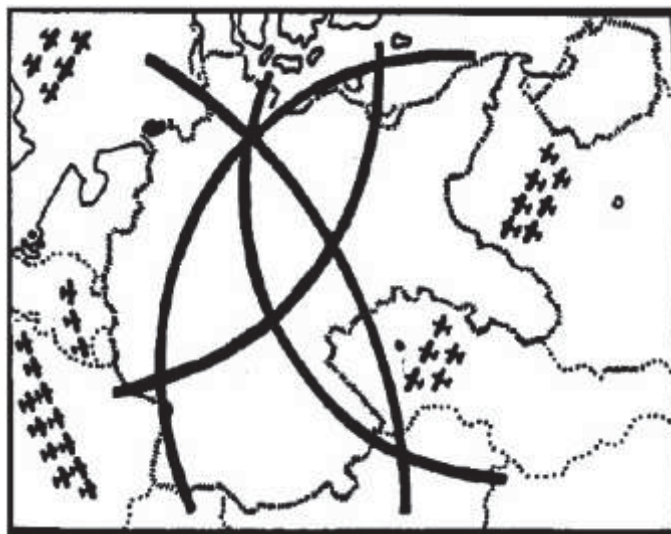


Figura 1.1 – Mapa mostrando o alcance da aviação dos vizinhos sobre a Alemanha.
Fonte: VESENTINI, 2004, p.24.

Mas o referencial teórico sobre o poder aéreo não se restringe ao exercício de colocar aviões como forma de ameaça. Ela segue uma sistemática do emprego e da estruturação da força que o emprega. Com os primeiros usos de aeronaves para fins militares ainda no início do século XX, pouco se conhecia da forma com que seriam empregados. A partir dos primeiros usos, começou-se a compreender a dinâmica do voo e das suas utilidades para a guerra.

Dentre os principais teóricos de poder aéreo podemos destacar Giulio Douhet com a primeira teoria, Hugh Trenchard na defesa da unificação das aviações, William Mitchell e Alexander Seversky com suas teorias que influenciaram muitas forças aéreas ocidentais, principalmente a norte-americana.

1.2.1 - Giulio Douhet

Um dos primeiros a sistematizar um pensamento e teorizá-lo foi o general italiano Giulio Douhet (1869-1930), que em 1909 afirmou sobre a importância de se pensar no Poder Aéreo:

O fato de que o ar esteja na iminência de tornar-se campo de batalha de não menos importância que a terra e o mar, naturalmente parece estranho a nós que vivemos sempre inexoravelmente atados à superfície da terra (...) Mas devemos imediatamente acostumar-nos a esta idéia e começar a preparar-nos para o novo tipo de conflito (SANTOS, 1989, p.23).

Há que se lembrar de que foram os italianos os primeiros a empregar aviões como arma de guerra, em 1911, ao atacar posições otomanas na Líbia. Na ocasião, nove aviões lançaram granadas de dois quilogramas nas tropas turcas estacionadas no Oasis Taguira, distante alguns quilômetros de Trípoli (SANTOS, 1989, p.24). Santos (1989, p.24) afirma que na ação, um jornalista britânico fez o seguinte comentário: “esta guerra mostrou claramente que a navegação aérea permite um terrível meio de destruição. Estas novas armas estão destinadas a revolucionar a estratégia e a tática modernas”.

Giulio Douhet era um oficial de artilharia do exército italiano, com um interesse em novas tecnologias, buscou conhecer novas áreas. Em 1904 publicou um ensaio sobre “Automobilismo pesado no Exército” e, quando organizou um batalhão de motocicletas, logo foi nomeado comandante. Com a visita dos irmãos Wright a Itália para apresentar o aeroplano aos oficiais do exército daquele país, logo se destacou entre os demais. Com a criação em 1912 do Batalhão Aéreo em Turim, foi nomeado comandante e logo escreveu o ensaio *Regras para o uso de aviões em guerra*, o primeiro manual de uma Força Aérea (MEILINGER, 1997, p.4).



Figura 1.2 – General Giulio Douhet

Fonte: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo8/no4/robertso-eng.asp>

A ele ainda são associadas a construção do primeiro avião trimotor¹⁶ além das variantes subsequentes que participaram da 1ª Guerra Mundial ao lado da Itália

¹⁶Que dispõe de 3 motores.

(SANTOS, 1989, p.35). Em 1912, ao considerar que tipos de aviões uma força aérea deveria ter, Douhet concebeu um tipo de avião de emprego geral, que pudesse desempenhar os papéis de reconhecimento, combate aéreo e bombardeio. Essa aeronave deveria carregar uma grande carga de bombas (MEILINGER, 1997, p.3).

Durante a grande guerra, ao defender suas ideias sobre o emprego da aviação, entrou em conflito com os generais do exército. Douhet expôs suas ideias a superiores em relatórios oficiais e em artigos, mas não resultaram em nenhuma atitude por parte deles. Durante a Primeira Guerra Mundial, sua impaciência e suas acirradas críticas à condução da guerra por parte dos comandantes italianos lhe valeram de advertências e uma corte marcial que resultou na sua prisão em 1916. Após a guerra, investigações sobre a batalha de Caporetto, onde a Itália perdeu 300.000 homens, validaram muitas considerações de Douhet (MEILINGER, 1997, p.6), e o reabilitaram as funções militares em 1920. Em 1921 foi promovido a general de divisão e afastou-se do serviço ativo (SANTOS, 1989, p.35).

Sua obra em questão é *O domínio do ar*¹⁷, de 1921 e atualizada e reeditada em 1926, sendo esta última, traduzida para diversos idiomas durante a 2ª Guerra Mundial (SANTOS, 1989, p.38). A obra de Douhet é considerada por muitos como o primeiro postulado sobre o Poder Aéreo. Sua teoria se baseia em três princípios básicos: da capacidade de penetração no território inimigo; o domínio do ar; e a organização funcional para o emprego.

A capacidade de penetração da aviação se dá, segundo Douhet, diante do impasse das trincheiras da Primeira Guerra Mundial. O autor considerava que essa seria a realidade definitiva da guerra terrestre, onde a defesa assumia tal vantagem em relação ao ataque que geraria um morticínio desnecessário. Esta afirmação seria ainda intensificada pelo fato de as guerras se tornarem totais, com toda a sociedade envolvida e, com isso, as vantagens da defesa terrestre fariam com que populações fossem dizimadas em ataques aéreos. Isso também poderia ser aplicado ao contexto naval.

Ele afirmava que essa concepção de combate refletia numa obsolescência dos comandantes terrestres, que tinham por fundamento a ocupação do território inimigo. Mas para Douhet, o objetivo real da guerra era o de quebrar a vontade inimiga de lutar, em termos militares, enfraquecer a moral do combatente inimigo e por isso o objetivo

¹⁷Do original - Il dominio dell'aria

do combate não seria o contato entre as forças num campo de batalha, mas sim a moral de sua população, onde, para atingi-los, Douhet pregava o uso do bombardeio aéreo sobre centros industriais.

Para ele, o bombardeio aéreo podia atingir diretamente a moral da população inimiga, causando tanto pânico que a desordem social abalaria o governo e assim, a paz era estabelecida rapidamente, e a melhor maneira para fazer isso eram ataques que lançassem uma combinação de bombas explosivas para destruir os alvos, bombas incendiárias para atear fogo aos destroços e com bombas químicas para impedir o combate ao incêndio. Douhet dizia que “uma vez estabelecido um alvo, era necessário destruí-lo completamente, de maneira a não ser necessário repetir a operação” (PROENÇA JR, 1999, p.147), para isso, ele dimensionava um ataque que destruísse completamente um círculo de 500 metros de diâmetro.

Num ataque desta proporção, Douhet calculava que eram necessárias 10 toneladas de bombas, supondo que as bombas pesavam metade em explosivos e a outra metade correspondia à carcaça da mesma. Para empreender este ataque e produzir tal efeito, eram necessários, levando em conta as condições da época e dos anos seguintes, cinco bombardeiros, compondo uma unidade, mas por segurança, Douhet calculava necessário, dez aviões por unidade.

Um dos aspectos interessantes que pregava, é que quem dominasse o ar “poder-se-ia gozar da grande vantagem de toda a articulação do inimigo no terreno e no mar” (BONFIM, 2005, p.67). Sustentando a liberdade de movimento, a velocidade que poderiam desenvolver e o alcance que possuíam, Douhet dizia que o avião poderia atingir qualquer parte do território inimigo sem oposição, explorando o efeito surpresa ao máximo, pois para ele, só seria possível saber onde os bombardeiros atacariam quando já não houvesse mais tempo hábil para se reagir, a não ser que cada alvo fosse permanentemente protegido por uma força de aviação igual ou superior a que atacava. A artilharia antiaérea seria ineficaz e a defesa contra bombardeiros pelo ar seria praticamente impossível, só restando na guerra aérea as vantagens ofensivas e nunca defensivas. Embora Douhet afirmasse que era impossível a defesa contra bombardeiros, havia, segundo ele, uma maneira de se evitar ataques, onde era necessário destruí-los ainda no chão.

O autor, ao referir-se sobre o domínio do ar, não pregava destruir completamente a aviação e a infraestrutura do inimigo, mas sim, impor-lhe uma perda grande ou deixá-lo numa situação em que qualquer tentativa de reação fosse considerada insignificante.

Giulio Douhet, ao referir-se da organização para o emprego da aviação, dizia que as forças terrestres e navais eram lentas demais para acompanhar a aviação, que já teria decidido o curso da guerra antes que os efeitos das ações terrestres e navais surtisserem efeito. Por isso, ele pregava a separação da aviação como uma força independente das demais, na qual as ações de comandantes terrestres e navais não aproveitariam toda a capacidade de ataque das aeronaves e que para isso pudesse ocorrer eram necessários comandantes aviadores, pois eram os únicos que poderiam utilizar a arma de maneira mais adequada. Além disso, para ele, o governo deveria subsidiar a aviação civil em tempos de paz, para que na guerra, fosse rapidamente constituída uma força militar ainda maior que a existente (PROENÇA JR., 1999, p.150).

As observações feitas por Giulio Douhet baseavam-se nas características da Primeira Guerra Mundial. Muitas de suas considerações foram utilizadas nas políticas militares dos anos seguintes e até hoje podem ser vistas em algumas forças aéreas pelo mundo. A aviação militar passou a ser tão importante no ar, quanto a infantaria no solo. Isso se deu pelo tipo de ação que ela empreende sobre o inimigo e também ao apoio de suas tropas.

1.2.2 - Hugh Montague Trenchard

É atribuído ao inglês Hugh Montague Trenchard (1873-1956) a criação da primeira força aérea independente da Marinha e do Exército, a RAF, em 1918 ainda durante a 1ª Guerra Mundial, sedimentando o pensamento sobre a importância da aviação para a defesa. Há que se saber que a Inglaterra foi uma das primeiras nações a ver o potencial bélico dos engenhos aéreos. Em 1912 foram criados o *Royal Naval Air Service* (Serviço Aeronaval Real – subordinado a Marinha) e o *Royal Flying Corps* (Corpo Voador Real – subordinado ao Exército), além da *Central Flying School* (Escola de Voo Central), sendo esta a primeira escola de instrutores de voo do mundo (SANTOS, 1989, p.24).

Trenchard tornou-se oficial de infantaria em 1893 e logo foi servir na Índia e em várias partes do império. Ao ser criado o *Royal Flying Corps*, ingressou e aos 39 anos como Major, obteve o certificado de piloto. Assim, participou da 1ª Guerra Mundial, onde alcançou o posto de General.



Figura 1.3 – Sir Hugh Montague Trenchard
Fonte: <http://www.sepsy.de/raf-t-leaders.htm>

A partir do Relatório Smuts, que avaliava os efeitos dos bombardeios alemães a Londres em 1917, criou-se o embrião da RAF, o *Independent Bombing Force* (Força de Bombardeio Independente). Terminado o conflito, as forças terrestres e navais tentaram restaurar a subordinação da aviação aos seus respectivos comandos, daí surgindo a figura de Trenchard na manutenção da independência da Força Aérea e um status estratégico às suas operações (SANTOS, 1989, p.60).

A questão principal a que Trenchard devotou seus esforços, rendendo punições pela ênfase com que defendia suas ideias, foi à questão de que a aviação não tinha apenas um caráter defensivo, mas também ofensivo para a conquista da superioridade, principalmente frente aos alemães (MEILINGER, 1997, p.45). O papel ofensivo da aviação se apoiaria principalmente no uso de bombardeios conforme Douhet afirmava, numa ação estratégica para abalar a moral inimiga. Trenchard definiu vários tipos de indústria a serem atacadas e a forma de identificação dos alvos, além de que, as forças deveriam atuar em coordenação, e não de forma isolada.

Desejo enfatizar que as operações realizadas pelos esquadrões de bombardeios não podem ser isoladas a partir de outro trabalho no ar, e são inseparáveis das operações do Exército como um todo...Se uma ofensiva está sendo realizada no terreno, o trabalho de máquinas de bombardeio deve ser

programado e coordenado de forma a produzir o efeito máximo sobre o inimigo¹⁸ [tradução nossa]¹⁹.

Da criação da RAF, apoiada principalmente no caráter ofensivo, pelo emprego sistêmico de bombardeios, pouco antes do início da Segunda Guerra Mundial, em 1939, houve um impasse sobre qual seria o tipo de aeronave principal, na qual seriam investidos mais recursos. Dessas discussões resultou uma ruptura dentro da força, onde uma parte optou pelo emprego de bombardeiros pesados e outro pelos caças, originando dois comandos distintos que, combinados, conseguiram resistir aos ataques alemães.

1.2.3 - William Mitchell

Contemporâneo de Douhet e Trenchard, o norte-americano William “Billy” Mitchell (1879-1936), também discorreu sobre a importância dos bombardeios na guerra. Foi um dos defensores da unificação das aviações da marinha e do exército dos Estados Unidos, cuja obstinação na ideia lhe rendeu o afastamento das funções que exercia como militar do exército e sua consequente demissão (SANTOS, 1989, p.46).

Mitchell foi oficial do Exército da arma de infantaria, destacando-se pela sua atuação na área de comunicações e tecnologia. Muitos autores o comparam a Douhet, tanto pela forma com que sistematizou seus princípios, como pela maneira com que advogava suas ideias e pela carreira. Como oficial, foi destacado a servir no Alasca, na construção de linhas telegráficas. Em 1917, foi servir na França, para dirigir o corpo de aviação norte-americano no final da Primeira Guerra Mundial. Após o armistício, circulou por entre os diversos Estados-Maiores envolvidos no conflito para compreender o papel da aviação naquele período (SANTOS, 1989, p.46).

¹⁸Long Distance Bombing, 28 November 1917, Trenchard Papers, RAF Hendon, England, file I/9 *apud* MEILINGER, Philip S. Trenchard, Slessor, and Royal Air Force Doctrine before World War II. In: MEILINGER, Philip S. (org.) *The Paths of Heaven: the evolution of airpower theory*. Maxwell AFB; Air University Press - Alabama, 1997

¹⁹Do original: I desire to emphasize that operations conducted by bombing squadrons cannot be isolated from other work in the air, and are inseparable from the operations of the Army as a whole....If an offensive is being undertaken on the ground, the work of bombing machines should be timed and coordinated so as to produce the maximum effect on the enemy



Figura 1.4 – General William Mitchell

Fonte: <http://www.af.mil/information/heritage/person.asp?dec=&pid=123006464>

De todos os teóricos que lançaram as bases do pensamento sobre Poder Aéreo, talvez Mitchell tenha sido o mais ferrenho defensor. Afirmava que os pensadores do Exército e da Marinha eram incompetentes, pois não compreendiam a importância da aviação na guerra. Em 1921, promovido a General, assumiu o posto de Assistente-Chefe da Aviação, cargo que ocupou até 1925. A forma com que defendia suas ideias lhe rendeu uma corte marcial que o afastou dos serviços, fazendo com que pedisse demissão em 1926 (SANTOS, 1989, p.46).

Como teórico e pensador das Forças Armadas dos Estados Unidos, publicou em 1921, mesmo ano em que Douhet publicou o primeiro volume do *O Domínio do Ar*, o livro *Nossa Força Aérea: A Chave da Defesa Nacional*²⁰ e em 1925 *Defesa Alada: O Desenvolvimento e as Possibilidades do Poder Aéreo Moderno - Econômico e Militar*²¹.

Santos (1989, p.49) afirma que o pensamento de Mitchell se diferenciou um pouco do de Douhet, principalmente ao afirmar que Mitchell sabia das vulnerabilidades que o avião possuía, principalmente em relação às armas antiaéreas e também que não era necessário colocar uma cidade inteira no chão para se obter a vitória, como afirmava o teórico italiano, “basta que se consiga impedir a população de realizar suas atividades costumeiras. Um poucas bombas de combustível serão suficientes” (SANTOS, 1989, p.49).

Tendo um pouco mais de conhecimento técnico das aeronaves, Mitchell era contra a ideia de Douhet de um único tipo de aeronave para executar todas as missões.

²⁰ Do original - *Our Air Force: The Keystone of National Defense*

²¹ Do original - *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power – Economic and Military*

Acreditava na importância das aeronaves de combate e que o confronto com as forças aéreas tinham um lugar de destaque na hipótese de guerra. No geral, as ideias de Mitchell e Douhet eram muito próximas e similares em alguns casos.

Sua teoria é descrita sob dois aspectos: o tático, onde a aviação deveria dar apoio às outras forças, favorecendo o avanço delas; e estratégico com o emprego ofensivo.

Aviação “tática” consistiria de esquadrões ligados a divisões, corpo, ou exércitos e operaria como qualquer outro combater o braço. Em contraste, a aviação “estratégica” “seria bombardeio e busca formações e teria uma missão independente muito utilizado na cavalaria independente... Eles seriam usados para transportar a guerra bem dentro do país inimigo”. Esta missão, ele insistiu, poderia ter “um maior influência sobre a decisão final da guerra do que qualquer outro braço” (COLDFELTER, 1997, p.84).²²

Uma das principais contribuições de Mitchell foi a questão do alcance global da aviação. Para isso, ele estabeleceu rotas entre o Atlântico e o Pacífico, que, em exercícios através de rotas insulares, seguiam os mesmos princípios da presença global dos Estados Unidos no século anterior, descritos pelo Destino Manifesto e por Mahan. Após seu afastamento do Exército, Mitchell passou a tentar convencer as lideranças de seu país sobre a importância de suas ideias, publicando ainda, em 1930 *Aerovias: Um Livro sobre aeronáutica Moderna*²³.

Mitchell (1918, p.35) afirma que a aviação dos Estados Unidos deveria ser organizada em três tipos: caça, bombardeiros e força de ataque. O quarto tipo deveria ser auxiliar, junto com as companhias como aviação de observação. Para ele, somente a Força Aérea pode dar elementos como superioridade e controle do ar (1918, p.14).

Seu pensamento norteou o que viria a ser há pouco tempo, o *modus operandi* da aviação do Exército norte-americano durante a Segunda Guerra Mundial, além de um dos defensores do desenvolvimento de navios do tipo “porta-aeronaves” na marinha daquele país (COLDFELTER, 1997, p.93). Tendo sido contemporâneo de Douhet e Trenchard, conheceu e teve um contato com o pensamento de ambos e pode transportar

²²Do original - “Tactical” aviation would consist of squadrons attached to divisions, corps, or armies and would operate as any other combat arm. In contrast, “strategical” aviation “would be bombardment and pursuit formations and would have an independent mission very much as independent cavalry used to have. . . . They would be used to carry the war well into the enemy’s country.” This mission, he insisted, could have “a greater influence on the ultimate decision of the war than any other arm”.

²³ Do original - Skyways: A Book on Modern Aeronautics

as ideias deles para o contexto dos Estados Unidos. Por isso ele será utilizado como referencial teórico para comparar o arranjo da USAAF com a FAB.

1.2.4 - AlexanderSeversky

Com o desenvolvimento dos bombardeios de longo alcance, surgiu a ideia de que somente uma Força Aérea poderia vencer as guerras futuras. Essa teoria teve por idealizador o aviador russo, naturalizado americano, Alexander Seversky.



Figura 1.5 - AlexanderSeversky
Fonte: <http://techisland.org/2006-seversky.asp>

Seversky combateu os alemães na Primeira Guerra Mundial e durante a Revolução de 1917, exilou-se nos EUA. Observando a construção do bombardeiro de longo curso B-36, logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, viu que a guerra aérea intercontinental era inevitável. Em 1942, antes mesmo da produção dessa aeronave, ele publicou o ensaio *A vitória pela Força Aérea*, onde elaborou um mapa em que, ilustrando a bipolaridade entre Estados Unidos e Rússia, mostrou as grandes áreas de domínio aéreo dos dois países, baseando-se numa projeção azimutal²⁴, indicando o raio de ação em 5.000 milhas (aproximadamente 9.260,00 km) a partir do centro industrial de cada lado.

Por essa hipótese de conflito se situar no hemisfério norte, o autor propõe que cada lado influencie o hemisfério abaixo, no caso, os EUA a América do Sul e a Rússia a África. Sua obra influenciou muito os EUA durante a Guerra Fria, principalmente, no

²⁴ Projeção azimutal – um tipo de projeção cartográfica em que representa um ponto da superfície terrestre planificada e distorce as bordas – mesmo que projeção plana.

que tange à manutenção da área de decisão (área onde se sobrepõem os dois círculos), culminando no projeto Guerra nas Estrelas²⁵ (BONFIM, 2005, p.70).

Seu pensamento foi agrupado em torno de onze princípios:

1. Nenhuma operação terrestre ou naval será possível sem que primeiramente se conquiste o domínio do ar, acima da área respectiva;
2. As armadas perderam sua função de ofensiva estratégica;
3. O bloqueio de uma nação inimiga tornou-se função da força aérea;
4. Uma força aérea só pode ser derrotada por outra força aérea;
5. A aviação com base em terra é sempre superior à aviação com base em navio;
6. O raio de ação da força aérea deve ser igual às dimensões máximas do teatro de operações;
7. Na guerra aérea, o fator qualidade é mais decisivo que o fator quantidade;
8. Os tipos de aviões devem ser especializados, de acordo não só com a estratégia geral, mas também com os problemas táticos de uma campanha específica;
9. Bombardeios de precisão podem, no ar, destruir a moral do inimigo;
10. O princípio da unidade de comando, já de há muito consagrado para os exércitos e marinhas, aplica-se com igual força à aviação; e
11. A força aérea precisa ter seu próprio sistema de transporte (SANTOS, 1989, p.87).

Estas máximas fizeram com que o caráter tecnológico do poder aéreo se desenvolvesse de uma maneira vertiginosa em relação aos demais poderes militares.

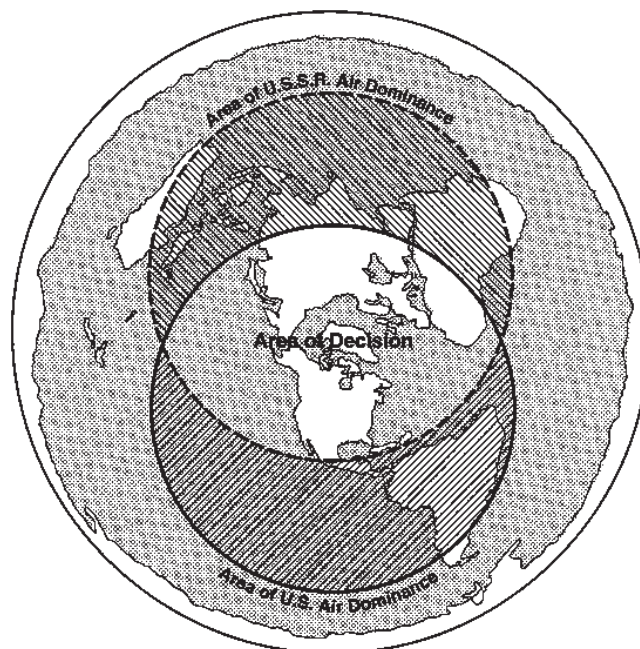


Figura 1.6 - A área hachurada de cima indica a URSS e a de baixa, os EUA.

Fonte: <http://www.ndu.edu/inss/books/Books%20-%201998/Military%20Geography%20March%201998/mgmap43.gif>

²⁵ Projeto norte-americano do fim da década de 1970 até o fim da guerra Fria, que consistia na instalação de ogivas nucleares em satélites no espaço e uma rede de radares para interceptação de mísseis balísticos rivais.

Claro que, Douhet, Mitchell, Trenchard e Seversky tiveram seu papel na orientação do pensamento não só no Brasil, mas em todas as forças ocidentais, daí a importância destes quatro teóricos. Existem outros que sucederam eles, tal como Basil Liddell Hart, Phillip S. Meilinger, Robert Pape, John Warden, mas estes foram influenciados pelas ideias dos quatro teóricos analisados. Douhet, Mitchell, Trenchard e Seversky marcaram e deram as bases das discussões do que seria e hoje é o Poder Aéreo.

Quadro 1.2 – Quadro comparativo entre o pensamento dos teóricos citados acima

| | DOUHET | TRENCHARD | MITCHELL | SEVERSKY |
|---------------------------|--|---|--|---|
| Alvo a ser atacado | População civil | Indústrias, depósitos de combustível e linhas férreas | Indústrias, depósitos de combustível e linhas férreas | Centros industriais |
| Efeito desejado | Quebrar a moral da população civil | Interdição e quebrar a vontade de lutar | Deixar sem meios para a luta | Destruir a Moral do inimigo |
| Estrutura | Bombardeiros e aeronaves de reconhecimento | Uma força de Bombardeiros Estratégicos e outra de caças | Bombardeiros Estratégicos e caças no nível estratégico e demais tipos no nível tático. | Bombardeiros Estratégicos Intercontinental e demais especializadas, apoiadas por uma força de transportes |
| Ponto central | Destruição total dos centros industriais | Ofensiva aérea | Centros vitais | A Força Aérea pode vencer as guerras |
| Exemplo | | Força de bombardeiros ingleses em apoio as ações da 8ª FA da USAAF em <i>raids</i> sobre a Alemanha da 2ªGM | 8ª FA da USAAF sobre a Alemanha e os caças-bombardeiros em apoio as forças terrestres | Bombardeios de longo alcance sobre Hanói (Vietnã) |

No Brasil, dentre os pensadores do emprego da força aérea temos nomes como Lysias Augusto Rodrigues na defesa da unificação das aviações, Nelson Freire Lavanère-Wanderley, Deoclécio Lima de Siqueira e João Eduardo Magalhães Motta pelo emprego estratégico da força aérea. Mas estes serão abordados em outras partes do trabalho de uma forma melhor, dentro do papel que cada um exerceu. Porém, antes de discutir o papel de cada pensador, é necessário conhecer as origens da aviação no Brasil, como foi o processo de criação do Ministério da Aeronáutica e da FAB e a estrutura de organização.

As bases do Poder Aéreo foram construídas a partir dos princípios de dissuasão aplicados pelo Poder Marítimo, onde os Estados Unidos se tornaram um expoente desta política internacional. William Billy Mitchell tornou-se o expoente desta projeção de poder, levando a política de expansão naval a ser concatenada com o uso de aeronaves, sendo ele o responsável pela organização do que foi a aviação do exército dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial. As ideias destes teóricos lançaram bases para o debate do que viria a ser a FAB. A criação do Ministério da aeronáutica não foi algo espontâneo, surgiu das diversas experiências das demais forças armadas, que quando, num contexto belicoso internacional, deu-se o ambiente propício para a criação de uma força aérea autônoma.

CAPITULO 2 – A AVIAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS - ORIGENS E ESTRUTURA

Santos Dumont, Bartolomeu de Gusmão e Augusto Severo são referências nacionais no desenvolvimento de máquinas e meios que voam. Mas o país também tem história no uso militar destes engenhos. Desde a época do Brasil Império, é possível observar a presença de meios aéreos nas fileiras das forças armadas, se consolidando, como em todo o mundo, no século XX como arma.

Conforme foi evoluindo tecnicamente, após a invenção do avião, a aviação passou a assumir cada vez mais o papel de arma. Mesmo com a relutância dos pensadores em guerra terrestre e naval, a cada demonstração de emprego, o avião conquistava mais fãs e espaço nas forças armadas, não sendo diferente no Brasil.

Desde que o avião passou a ser empregado como arma, pelas forças armadas do Brasil, ele vinha desempenhando uma função auxiliar dentro delas, resultando na criação dos corpos de aviação de cada força, como a Aviação Militar do Exército e a Aviação Naval da Marinha. Este capítulo irá abordar como surgiu a aviação militar brasileira e como se estruturou ao longo dos anos, até o momento da criação do Ministério da Aeronáutica, quando se reuniu sob uma mesma tutela as aviações das duas forças e a administração da aviação civil.

2.1-Histórico da aviação militar no Brasil

Os primeiros relatos de emprego militar de meios aéreos em operações militares têm origem nos Estados Unidos, onde se empregaram balões de observação durante os embates da Guerra da Secessão, entre 1861 e 1865 (SANTOS, 1989, p.19). O pioneirismo no emprego deste artefato na América do Sul é creditado ao então Marquês de Caxias que, antes de embarcar do Rio de Janeiro para a zona de conflito da Guerra do Paraguai (1864-1870), solicitou a aquisição de balões e a infraestrutura de apoio para ser enviada a linha de combate (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.21).

Nas hostilidades da Guerra do Paraguai (1864-1870), é creditada a visão estratégica de Luis Alves de Lima e Silva, então Marquês de Caxias, como decisiva para o sucesso das manobras da Tríplice Aliança. Ao assumir o comando das tropas e planejar uma grande ofensiva, Caxias necessitava sanar alguns problemas durante a campanha. O objetivo do emprego dos balões adveio da necessidade dos chefes militares e planejadores de se obter o maior número de informações para facilitar a tomada de decisão, identificando movimentação do inimigo, posições fortificadas ou entrincheiramentos, posições que poderiam dificultar as ações.

Até então, ambos os lados empregavam “mandragulhos”, estruturas de madeira que alcançavam a pouco mais de 10 metros de altura, com um horizonte de observação muito pequeno (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.21). Para concretizar as manobras em território paraguaio, Caxias necessitou de mais informações sobre a área na qual seria desferido o ataque. Ao invadirem o Paraguai, na continuidade das ações, os aliados depararam-se com um terreno favorável a resistência do inimigo. Uma planície com vegetação densa, intercalada por pântanos e sem elevações que favorecessem a observação, cujo terreno já era conhecido pelo rival e facilmente poderiam ocultar suas posições.

A operação do balão consistia em adaptar uma posição elevada de observação, orientando o pessoal de terra quanto ao movimento (tanto na vertical quanto horizontal). Para estabilizar o balão no alto, eram utilizadas três cordas grossas, para diminuir as oscilações do vento, pois alcançavam pouco mais de 300 metros de altura (INCAER, 1988, v1, p. 136).

Após o desastroso combate de Curupaiti, em 22 de dezembro de 1866, na qual as tropas paraguaias entrincheiradas conseguiram deter um ataque da Tríplice Aliança, a qual foi prejudicada pela falta de informações sobre a posição inimiga e pela dificuldade visual imposta pela cobertura vegetal característica da região (BENTO, s/d), Caxias buscou empregar o recurso aeronáutico.

O primeiro balão encomendado foi construído no Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, sob a orientação de Louis Desiré Doyen, que se deslocou para a zona de conflito para colocá-lo em operação em dezembro de 1866 (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.22). Mas por falta de cuidado no manuseio do verniz, o balão de Doyen não pode ser utilizado. Ele foi dobrado e guardado num local pouco ventilado com o verniz ainda

úmido. De imediato, Caxias solicitou ao Governo Imperial que adquirissem outro balão, sendo contatado nos Estados Unidos, o Cônsul Cavalcante de Albuquerque para que obtivesse o artefato (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.22).



Figura 2.1 - Ilustração da 1ª ascensão de balão em Tuyu-Cue, em 25/09/1867
Fonte: <http://www.ahimtb.org.br/caxiasaerost.htm>

O Governo Imperial importou dos Estados Unidos dois balões com os respectivos equipamentos de produção de hidrogênio, junto com dois balonistas, os irmãos James e Ezra Allen. A primeira ascensão ocorreu em 24 de junho de 1867, num total de 20 ascensões. As ascensões permitiam retificar cartas e mapas topográficos anteriormente levantados e fotos que identificavam as posições inimigas. A logística dificultava as operações, pois constantemente se tinha falta de algum produto para produzir o hidrogênio dos balões. Tanto que só foi utilizado o balão de menor capacidade devido à dificuldade de se produzir o gás, pela falta de limalha de ferro que tinha que vir do Rio de Janeiro.

Foi no conflito do Paraguai que começaram a serem formados os primeiros aeronautas brasileiros, sendo o primeiro o Major Francisco César da Silva Amaral, também detentor do maior número de ascensões durante a guerra, 10 missões (INCAER, 1988, v1, p. 136).

Após a Guerra do Paraguai, o Exército Brasileiro veio a se interessar pela aeroestação²⁶ militar para fins de reconhecimento, pelo interesse do marechal Hermes da

²⁶ Aeroestação refere-se ao emprego de aeróstatos, que são balões presos a cabos.

Fonseca, que buscava a modernização da força. Em 1907, o então Tenente Juventino Fernandes da Fonseca foi enviado em missão à França com o objetivo de estudar navegação aérea e adquirir material para iniciar um núcleo de aeroestação no Exército Brasileiro.

Em 1908, ao retornar ao Brasil, o Tenente Juventino encontrou quatro balões do tipo empregado pelo Exército Francês, empregados por Augusto Severo em suas experimentações, guardados num hangar no Realengo. Em 20 de maio de 1908, enquanto realizava uma demonstração, no primeiro voo em um balão militar no Brasil, veio a falecer por causa de um acidente (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.27).

Uma das cordas que mantinha o balão preso ao chão se rompeu, fazendo com que o aeróstato subisse de 200 metros, altitude prevista para a demonstração, para cerca de mil metros. Com problema no invólucro, esvaziado rapidamente, o engenho precipitou-se, vindo a se chocar com o solo. Juventino Fernandes foi o primeiro aeronauta brasileiro a morrer no exercício da função. As autoridades do Exército que acompanhavam a demonstração ficaram chocadas com o ocorrido, fazendo com que o Exército não prosseguisse com o projeto (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.29).

Depois da invenção do avião em 1906, surgiu uma infinidade de modelos, logo sendo adotados por forças de diversos países como Estados Unidos, França, Itália e Inglaterra. No Brasil, houve interesse no uso do invento pelas Forças Públicas, mas a conjuntura impede o prosseguimento e inúmeras dificuldades surgiram nas tentativas de implantação.

A iniciativa de trazer ao Brasil a aviação partiu principalmente de ações particulares, incentivadas por aviadores estrangeiros que visitavam o país para realizar demonstrações. Em 14 de outubro de 1911 foi criado o AeroClub Brasileiro, cujos princípios não se desenvolveram pelos problemas na obtenção de material, no caso, aviões e peças de manutenção, além de mão-de-obra específica como instrutores e mecânicos (INCAER, 1988, v1, p. 376).

A Marinha possuía em seu quadro de pessoal o primeiro piloto militar, em 1911, visto que, Jorge Henrique Moller foi enviado à França para fazer o curso de piloto na Escola Farman, sendo brevetado²⁷ em 29 de abril daquele ano (CALAZA, 2007, p.42). O Exército, em 1912, também faz o mesmo, ao enviar à França o então Tenente de Infantaria Ricardo João Kirk, com a missão de resolver pendências e efetivar o registro do AeroClub Brasileiro junto a Federação Internacional de Aviação, para que os brevês emitidos pelo AeroClub Brasileiro tivessem validade internacional. Ainda, Kirk tinha como incumbência adquirir uma aeronave para o AeroClub. O então tenente brevetou-se em 22 de outubro de 1912, tornando-se o primeiro aviador do Exército Brasileiro (CALAZA, 2007, p.53).



Figura 2.2 - O primeiro piloto da Marinha do Brasil, então tenente Jorge Henrique Moller.
Fonte: Calaza, 2007, p. 44

Mas no país ainda não havia escolas para formar os pilotos e nem instalações e aeronaves para este fim. Em 1912, a empresa Gino, Buccelli e Cia., formada por pilotos italianos, ofereceu seus serviços e aviões e tentou auxiliar a Escola de Aviação do AeroClub, mas o apoio foi negado sob alegação de patriotismo de seus integrantes que não aceitaram a proposta da empresa estrangeira.

Tendo sua proposta frustrada, a empresa Gino, Buccelli e Cia. ofereceu seus serviços ao Ministério da Guerra, mais precisamente ao titular da pasta de aviação, o General Vespasiano, o qual aprova sob contrato a criação da Escola Brasileira de Aviação, a primeira do gênero, inaugurada em 2 de fevereiro de 1914, na Fazenda dos Afonsos,

²⁷ É quando o piloto obtém a licença de voo.

atual Campo dos Afonsos – Rio de Janeiro (CALAZA, 2007, p. 55). Na ocasião foram matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha.

As aeronaves eram de diversos modelos, em sua maioria francesa. Mas logo os membros da Escola Brasileira de Aviação começaram a se frustrar com a incipiente estrutura e falta de recursos. Sob a égide do Exército, a Escola era administrada por estrangeiros, sendo seus instrutores um italiano e um argentino, mesmo havendo muitos brasileiros (formados nas melhores escolas europeias). O tenente Kirk, mesmo sendo o único piloto do Exército, não fazia parte da Escola, ocupava o cargo de Diretor Técnico do AeroClub do Brasil. Para completar o quadro comprometedor, não havia um currículo escolar que orientasse as instruções dada aos alunos (INCAER, 1988, v1, p. 393).



Figura 2.3 - Hangares da Escola Brasileira de Aviação, administrada pela empresa Gino, Buccelli e Cia. Em 1914. Fonte: Museu Aeroespacial

Logo que se iniciaram as atividades da Escola, a empresa Gino, Buccelli e Cia. começou a enfrentar problemas para manter tal atividade. As dificuldades eram quanto à importação de peças para manutenção e reposição, fazendo com que boa parte da frota fosse mantida no chão, retardando as instruções, além da falta de recursos humanos e financeiros, fazendo com que a empresa viesse a se desinteressar e suspender suas operações, fechando a Escola em 18 de junho de 1914 (INCAER, 1988, v1, p. 394).

Desde 1912, a Força Pública de São Paulo passou a se interessar pelo emprego de aviões, até que em 1913, estabeleceu uma parceria com Eduardo Pacheco Chaves, que já possuía uma escola de pilotagem particular, para a formação de pessoal (CALAZA, 2007, p.62). Como no caso da Escola Brasileira de Aviação e pelos mesmos motivos, a empreitada não deu certo após alguns meses. Em 1919 foi restabelecida a escola de

Aviação daquela força, vindo a formar a primeira turma em 1920 (INCAER, 1988, v1, p. 469).

Em 16 de setembro de 1914, ao assumir o comando das forças no Contestado²⁸ (1912-1916), o General Setembrino de Carvalho, conhecido por ter solucionado as revoltas no Ceará e no Rio Grande do Sul, de imediato, solicitou que aviões reforçassem suas tropas (CALAZA, 2007, p.100). Para a missão, foi destacado o tenente Kirk juntamente com seu amigo Ernesto Darioli, para atuarem na localização e ataque dos agrupamentos rebeldes, pois podiam levar granadas de obus 105mm adaptadas nas asas para a missão (INCAER, 1988, v1, p. 423). Ainda em 1914, em meados de setembro, Kirk e Darioli partiram do Rio de Janeiro em um trem, levando junto cinco aeronaves, quatro Morane-Saulnier e um Blériot-Sitalém e itens de manutenção requisitados pelo governo do AeroClub do Brasil (INCAER, 1988, v1, p. 423).

Há que se levar em consideração que as aeronaves nesta época e até fins da Primeira Guerra Mundial, eram peças artesanais, pois eram feitas grande parte em madeira revestida por tecidos, sendo muito frágeis. Durante o deslocamento, por trem, do Rio de Janeiro até a região de Porto União (Santa Catarina), fagulhas provenientes da locomotiva do trem, fizeram com que o Blériot-Sitalém e um Morane-Saulnier se incendiassem, ocasionando a perda total destas peças (INCAER, 1988, v1, p. 423).

Operando a partir de Porto União, em 4 de janeiro de 1915 foi realizado o primeiro voo de reconhecimento da região. As operações eram difíceis de serem executadas, pois as aeronaves eram frágeis e possuíam pouca autonomia de voo. O ambiente também não era muito favorável, com a presença de serras escarpadas altas, frequentemente cortadas por ventos fortes e um terreno difícil de ser explorado. Logo veio o primeiro acidente.

Em Santa Catarina, com os quadros revoltosos agrupados nos arredores de Santa Maria (atual município de Caçador) resistindo às forças do governo, foi planejado um ataque onde as aeronaves iriam bombardear as posições dos “rebeldes” e auxiliar na localização e orientação de tiros da artilharia. Para facilitar as operações, foram construídos dois campos de pouso auxiliares, um próximo à estação ferroviária de Rio Caçador e outro na Fazenda Claudiano. A navegação aérea pela região era difícil, pois havia poucas

²⁸Movimento revoltoso de cunho messiânico na região do Contestado, debelado pelo Exército, localizado entre os Estados de Santa Catarina e Paraná.

referencias a serem identificadas, sendo as principais os rios e a estrada de ferro. Chegou-se a dispor lençóis brancos na copa de pinheiros para facilitar a navegação.

Com duas aeronaves dispostas e preparadas para bombardear as posições rebeldes, iniciaram-se as operações, dentre elas o bombardeio a posição de Santa Maria. Num desses voos, Darioli decolou e no trajeto Kirk iria encontrá-lo sobre o alvo, mas Kirk não apareceu. Sua aeronave caiu em General Carneiro, no Paraná, talvez pelo choque com um pinheiro, aonde veio a falecer em 1 de março de 1915 (INCAER, 1988, v1, p. 427).



Figura 2.4 - Cruz de madeira erguida no local da queda do aviador Kirk na ocasião do enterro e o monumento há tempos recente em General Carneiro-PR.

Fonte: http://ookaboo.com/o/pictures/picture/11983949/A_Cruz_do_Aviador_Aviator_Cross_General_

Influenciados pelas missões que os aviões do governo desempenharam no Contestado, a Força Militar Paranaense iniciou em 1917 uma campanha para organizar sua aviação e sua escola. Para isso, enviou dois sargentos para formação na Escola de Aviação Naval e buscou uma aeronave, vindo a adquirir um avião *Borel*, que estava disponível no mercado. Mas em 1919, a escola foi fechada, sem ter formado nenhum piloto (INCAER, 1988, v1, p. 442).

A Marinha vinha estudando há algum tempo o emprego de aeronaves junto com sua frota, em apoio as suas missões. Em 1910, nos Estados Unidos, ocorreu a primeira decolagem e pouso a bordo de um navio, vindo em 1915 a lançar o primeiro navio-aeródromo (INCAER, 1988, v1, p. 407). Esta operação não era exclusiva de aviões, pois, balões dirigíveis também faziam parte dos meios aéreos disponíveis. Assim que o Exército passou a dispor de uma escola de pilotos em parceria com a Escola Brasileira de Aviação, a Marinha logo matriculou pessoal para operar o que viria a ser a Aviação Naval. No ano

de 1916, em 23 de agosto, a Marinha de Guerra brasileira criou a Escola de Aviação Naval (INCAER, 1988, v1, p. 408), com o objetivo de formar oficiais e sargentos da Marinha e também do Exército, como pilotos e mecânicos, sendo a primeira instituição militar de ensino aeronáutico do país.

Esta Escola se pautou não pela experiência de seus instrutores, mas pela política de segurança nacional. Ela possuía um currículo definido por regulamento, como consta no Decreto nº 12.364, de 17 de janeiro de 1917, em seu artigo 1º:

[...] A Escola de Aviação Naval, subordinada ao Chefe do Estado-Maior, tem por fim preparar aviadores para o desempenho dos seguintes serviços compatíveis com a natureza dos aparelhos:

- a) Defesa dos portos, vigilância do litoral e outros serviços que forem de caráter urgente;
- b) Reconhecimento estratégico;
- c) Caça aos aparelhos inimigos;
- d) Reconhecimento de forças inimigas;
- e) Operações ofensivas em pontos fortificados, vias de comunicações, depósitos, etc.;
- f) Observação de tiro de artilharia;
- g) Conservação e reparo do material de aviação. (INCAER, 1988, v1, p.413)

Devido às dificuldades de importação de material da Europa, causadas pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Marinha preferiu buscar material nos Estados Unidos, vindo a incorporar em novembro daquele ano, três hidroaviões de reconhecimento *Curtiss F* (INCAER, 1988, v1, p. 410). Instalada provisoriamente na Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro, a Marinha buscou um local definitivo, sendo escolhida a Ponta do Galeão, para onde foi transferida, em 1924, a Escola de Aviação Naval (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.65).

A Primeira Guerra Mundial havia se iniciado em 1914, e nesse ínterim, o Brasil se manteve distante do conflito, mas com o torpedeamento de navios brasileiros por alemães e o alinhamento com os Estados Unidos através de uma “solidariedade hemisférica” (BUENO, 2008, p.210), o Brasil declarou guerra ao Império Alemão em 26 de outubro de 1917.



Figura 2.5 - Curtiss F pertencente à Marinha de Guerra do Brasil
Fonte: <https://www.mar.mil.br/foraer/galeria/fotos/hist-01.jpg>

No dia seguinte, a Marinha criou o Serviço de Defesa das Costas e Fronteiras do Brasil por meio de Engenhos Aéreos, para repelir os ataques de submarinos alemães aos navios em nosso litoral por meio de patrulhamento aéreo. Já o patrulhamento marítimo era de atribuição da Divisão Naval de Operações de Guerra, coordenando operações junto com a esquadra inglesa (INCAER, 1988, v1, p. 433). Depois de estruturada e iniciada as operações, a Marinha foi destacada para proteger comboios de navios pelo Oceano Atlântico, partindo em maio de 1917 para Gibraltar um comboio de navios para apoiar a guerra antissubmarina no Mediterrâneo. Devido a uma pandemia de gripe espanhola, a frota brasileira destacada ficou retida na costa da África e só chegou ao destino em novembro de 1918, fazendo com que tivesse uma singela participação naquele teatro (ARARIPE, 2006, p.343).

Em janeiro de 1918, a Marinha e o Exército destacaram oficiais para receberem treinamento de pilotagem junto a *Royal Naval Air Service* – RNAS (serviço aéreo da Real Marinha Britânica) e foram incorporados em uma esquadrilha formada por pilotos estrangeiros na *Royal Air Force* – RAF (Real Força Aérea Britânica), (INCAER, 1988, v1, p. 434), o embrião da primeira Força Aérea independente. Além dos pilotos que compuseram a participação do Brasil naquele conflito, oficiais do Exército e médicos voluntários também atuaram na Frente Ocidental da Primeira Guerra Mundial.

Do alinhamento com os Estados Unidos, resultou a cooperação com aquela Marinha na patrulha marítima e também, em março de 1918, chegou à Escola de Aviação

Naval, a Missão Militar Norte-Americana, que veio colaborar com as instruções aéreas daquela instituição.

Foi neste período que a indústria aeronáutica começou a se desenvolver. Entre 1917 e 1918, o capitão Marcos Evangelista da Costa Villela Junior, construiu dois aviões, o Aribú e o Alagoas, realizando diversos voos (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.43). Em 1921 foi criada a Companhia Nacional de Navegação Aérea, formada pelo tenente coronel Guedes Muniz e também por Henrique Lage, onde projetaram e construíram o modelo Muniz M-5, seguido por uma sequência de variantes, sendo que a Aviação Militar chegou a comprar alguns M-7 e M-9 (INCAER, 1990, v2, p. 526).

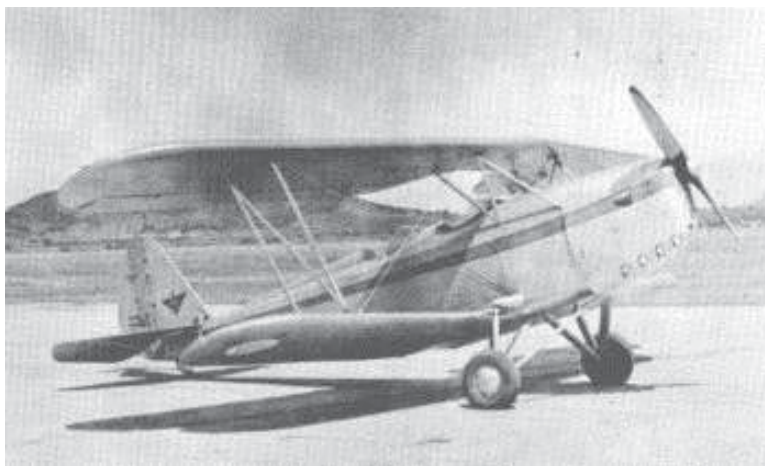


Figura 2.6 - O treinador Muniz M-7 de fabricação nacional
Fonte: <http://grandesguerras.com.br/armas/imagem01.php>

No dia 15 de agosto de 1919, foi inaugurado o Correio Aéreo da Esquadra, que realizava voos postais para a Marinha (INCAER, 1990, v2, p. 315). Entre 1934 e 1936 a Aviação Militar expandiu suas operações pelo interior do país em apoio às atividades terrestres, instalando campos de aviação em Minas Gerais e Mato Grosso (INCAER, 1990, v2, p. 333).

O Exército voltou a pensar no emprego da aviação e, em 1917, enviou a França três oficiais aviadores para se aperfeiçoarem nos estudos. Logo após o envio dos oficiais, foram solicitadas as instalações do Campo dos Afonsos, até então cedidas ao AeroClub do Brasil, para o que viria a ser a Escola de Aviação Militar. Diante da declaração de guerra aos alemães durante a Primeira Guerra Mundial, o Exército buscou inspiração no exército francês e iniciou os estudos sobre a implantação de uma escola própria. Em meados de 1918 chega ao Brasil, uma missão francesa e iniciaram-se os treinamentos, sendo em 29 de

janeiro de 1919 publicado o decreto que criou a Escola de Aviação Militar e inaugurada em 10 de julho daquele ano (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.73).

Diante da Missão Militar Francesa, o Exército elevou a aviação de força secundária à condição de arma, a quinta arma, no mesmo nível que a infantaria, cavalaria, artilharia e engenharia em 13 de janeiro de 1927 (ROSA FILHO, 2007, p. 74). A Missão Francesa foi a responsável pela reestruturação e modernização do Exército brasileiro no pós Primeira Guerra Mundial, podendo ser encontradas marcas até hoje de sua presença nesta força.

Seguindo os passos da Marinha, em 12 de junho de 1931 a Aviação Militar também passou a transportar malotes postais. A aeronave CurtissFledgling K263, pilotada pelos então tenentes Casimiro Montenegro e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, num voo entre Rio de Janeiro e São Paulo (INCAER, 1990, v2, p. 330), tornaram-se os primeiros pilotos deste tipo de missão, iniciando o que viria a ser o Correio Aéreo Nacional, um dos principais projetos da integração e consolidação do Estado nas terras mais longínquas do país.

O Estado de São Paulo, em 9 de julho de 1932²⁹, iniciou uma revolta contra o governo getulista, após uma série de manobras políticas e também devido à nomeação de um novo comandante das forças militares de São Paulo (INCAER, 1990, v2, p. 341). A maioria da tropa paulista se constituía de militares do exército estacionados em São Paulo quando se deflagrou a revolta (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.114). Também há como motivo da revolta, o levante popular causado após a morte de quatro jovens na Praça da República, na capital paulista, por forças getulistas (CAMBESES JR., s.d., p.3).

Nas primeiras horas depois do início do levante, os paulistas constitucionalistas já ocupavam boa parte de suas posições, mas no dia 10 de julho, as tropas federais já haviam isolado o Estado de São Paulo, começando a pressionar os revoltosos, despreparados para uma campanha de longa duração (INCAER, 1990, v2, p. 342). Ainda antes do início do conflito, no que tange a participação das aviações, alguns pilotos que estavam estacionados em São Paulo passaram, com seus aviões, para o lado das tropas federais, e também houve deserção do lado getulista para os paulistas.

²⁹ A revolta paulista de 1932 teve como causas a intervenção federal, além da morte de quatro estudantes em uma manifestação. Cogitando o apoio de outros estados, logo viu-se isolada por tropas federais, onde os combates se iniciaram na sequência.

Góis Monteiro, comandante das tropas federais, solicitou ao Ministério da Guerra, que mantivesse à sua disposição três aviões armados, já no início das hostilidades (INCAER, 1990, v2, p. 344). Dada a importância que a aviação assumiu no conflito, ambos os lados buscaram apoio nesta nova arma. Por mais que a quantidade fosse pequena, o avião já se apresentava como “imprescindível” em ambos os lados, pois mesmo com modestas participações, os resultados eram além do esperado, fazendo com que sua presença sempre fosse requisitada nos combates.

Logo no início dos embates, em 10 de julho, os paulistas tomaram a base de aviação do Exército de Campo de Marte, incorporando os aviões ali presentes à sua frota, juntamente com as outras aeronaves cedidas por particulares e requisitadas, como da *Aeropostalé*, pela possibilidade de adaptação a bombardeiro (CAMBESES JR., s.d., p.6). Nesta época, os aviões já eram bem diferentes daqueles empregados no Contestado e na Primeira Guerra Mundial, sendo que ao fim desta, surgiu o primeiro avião totalmente metálico. O desenvolvimento quanto à robustez (neste caso, estrutural) e desempenho deu um salto significativo no período entre guerras.

Outro fato importante foi a procura por mais aeronaves no exterior por ambos os lados, entrando em cena na fase final do conflito. Mesmo com a intervenção do governo federal junto aos Estados Unidos no sentido de tentar vetar a venda, os constitucionalistas conseguiram burlar este mecanismo e também adquiriram aeronaves para os combates (INCAER, 1990, v2, p. 345).

O papel da Missão Francesa no Exército teve importância, ao instituir um Estado-Maior efetivo na coordenação dos esforços nas três esferas³⁰, no caso, o Exército no comando liderado pelo general Góis Monteiro, a Marinha executando um bloqueio marítimo e fluvial e as aviações atuando em conjunto (CAMBESES JR., s.d., p.14).

Há que se levar em conta que São Paulo tinha maior flexibilidade em suas operações. Quando da implantação da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, em 1919, o governo estadual decretou que as prefeituras dispusessem de áreas para apoio às operações da escola. Ao total foram 85 dias de conflito (INCAER, 1990, v2, p. 339).

³⁰ Três esferas, no caso, o componente terrestre, aéreo e naval. Ainda, o componente aéreo era partilhado tanto pela Marinha e pelo Exército.

A Revolução de 1932 trouxe para a América do Sul dois fatos inéditos. Em 8 de agosto, um avião paulista, o Potez 25 TOE 'A-117', foi interceptado, vindo a receber tiros em seu radiador e sendo obrigado a fazer um pouso forçado atrás das linhas governistas, sendo esta a primeira interceptação realizada na América Latina. O primeiro raid³¹ noturno da América Latina ocorreu durante o conflito, em 13 de agosto, às 1h30min da madrugada, quando os constitucionalistas atacaram o destacamento aéreo federalista estacionado em Resende (CAMBESES JR., s.d., p.11).

Os enfrentamentos se desdobraram em três frentes: a Frente Vale do Paraíba, pela ligação Rio-São Paulo; a Frente Sul, na região do Paranapanema; e depois, mais próximo do fim dos conflitos, a Frente Mineira. Em Mato Grosso do Sul, a Marinha mantinha um bloqueio fluvial, apoiado por algumas aeronaves, e em Santos, impondo um bloqueio marítimo, formando assim um cerco em torno do estado paulista pelas forças federais.

O avião, por mais que tenha participado do conflito em pouca quantidade, desempenhou papel importante como plataforma de propaganda de ambos os lados, ao lançar panfletos sobre os centros daquela época, além de observação de tiro, apoio aéreo às tropas em terra, bombardeio e interceptação. A própria presença das aeronaves sobre as tropas, já se impunha como um elemento psicológico. Até então, era comum o avião ser empregado mais em missões de observação e orientação de tiros de artilharia, mas na Revolução de 1932, os aviões passaram a atacar posições e “alvos de oportunidade” que surgissem no transcorrer do curso do voo. Assim, pelas máximas de Douhet, causavam pânico nas tropas, sendo que às vezes, era feito somente uma passagem baixa sobre elas a fim de disseminar o pânico (CAMBESES JR., s.d., p.10).

Ainda na fase final, os paulistas destacaram uma esquadrilha diversionária³² sobre os navios da Marinha, para que um navio de suprimentos rompesse o bloqueio e abastecesse as tropas, mas a missão não obteve resultado, pois os atacantes foram abatidos (CAMBESES JR., s.d., p.17). Logo seriam abertas as negociações e o conseqüente fim dos combates.

Diante da Guerra do Chaco (1932-1935), conflito entre Bolívia e Paraguai, o governo brasileiro, pelo Conselho Superior de Guerra, decidiu marcar presença sobre seu

³¹Raid, no linguajar militar é sinônimo de ataque aéreo.

³² Para distrair a defesa do objetivo principal.

território e defender os interesses brasileiros naquele conflito (SILVEIRA, 2009, p.658). A Aviação Naval deslocou, em 1934, duas esquadrilhas de aviões para a região de fronteira entre os beligerantes para garantir que não violassem as fronteiras nacionais (INCAER, 1990, v2, p. 314).

Em 1939 iniciou a Segunda Guerra Mundial e no desenrolar dos fatos, o Brasil foi empurrado a participar do conflito. Com uma aviação pouco desenvolvida, ou melhor dizendo, embrionária, no meio dos esforços do conflito e com a interação de esforços dos Estados Unidos, surgiu o Ministério da Aeronáutica em 1941, a partir da unificação das aviações da marinha e do exército, além das estruturas ligadas à aviação civil em outras pastas ministeriais.

Da unificação, observando a obsolescência das aeronaves militares brasileiras e no contexto da relação pan-americana com os Estados Unidos, o Brasil buscou modernizar sua frota e veio a participar com um pequeno contingente de Aviação de Caça no Teatro de Operações europeu.

2.1.1 – As missões técnicas estrangeiras

As missões técnicas, no sentido de que atuavam num ramo específico, neste caso a aviação, vieram ao Brasil na tentativa de desenvolver certas atividades e reformular o pensamento do emprego bélico delas.

Uma das formas de modernização das Forças Armadas, seja pelo viés dos equipamentos que empregam, ou por novos modos de pensamento, são as missões técnicas. Geralmente é feita de duas formas, ou com o envio de pessoal para estagiar na fábrica do equipamento e/ou nas Forças Armadas de determinado país, ou então, contratando técnicos daquele país.

Em varias ocasiões, as Forças Armadas Brasileiras buscaram elevar seus conhecimentos e formas de emprego através do contato com nações estrangeiras. MCCANN (2007, p.325) afirma que antes da Primeira Guerra Mundial, o Exército Brasileiro enviou alguns oficiais para estagiar na Alemanha, França e Estados Unidos, alguns foram nestas viagens para sondarem a possibilidade de uma possível missão

daquele exército aqui no Brasil. A Marinha, vinha recebendo apoio técnico dos Estados Unidos desde fins do século XIX.

Para a aviação empregada pelas Forças Armadas, duas missões tiveram reflexos significativos. A primeira foi um contrato entre a Marinha brasileira com os Estados Unidos e a outra foi do Exército brasileiro com a França. Estas missões fizeram com que a aviação tornasse um elemento fundamental nas operações militares e deixaram várias marcas na história da aviação militar brasileira.

2.1.1.1 – A Missão Militar dos Estados Unidos na Marinha

Como mencionado anteriormente, a Marinha do Brasil, tentando desenvolver sua aviação, buscou referências externas. Havia o interesse muito grande neste tipo de atividade – o uso de aviões em apoio aos navios desdobrados no mar – como meio de ligação e ampliação do raio de vigilância.

Por meio da iniciativa dos deputados Augusto de Lima e Coelho Neto, em 27 de outubro de 1917, foi criado o Serviço de Defesa das Costas e Fronteiras do Brasil por meio de Engenheiros Aéreos. Este órgão veio a desenvolver a ideia da Marinha sobre a importância da aviação no patrulhamento da costa, num momento em que a segurança era latente, durante a Primeira Guerra Mundial.

Devido o envolvimento dos países europeus naquela guerra e conseqüentemente toda a produção bélica direcionada ao evento, o relativo isolamento dos Estados Unidos fez com que esta fosse a saída para a obtenção de material aeronáutico militar. As aeronaves norte-americanas já eram conhecidas desde 1913, onde aparelhos da *CurtissAeroplaneCompany* “já tinham sido objeto de propaganda no Brasil, com os aviadores McCulloch e Wildman” (INCAER, 1988, v1, p. 409).

Em 1916 são adquiridas três aeronaves *Curtiss F*, e juntamente com os aviões vem da fábrica o mecânico-piloto OrthonHoover, para a montagem dos modelos e teste. Após a entrega das aeronaves à Marinha, ele é contratado pela Escola para ser instrutor. Tendo lutado na guerra como voluntário, Hoover retorna ao Brasil em 1919, montando em São

Paulo uma escola de pilotagem e logo foi contratado pela Força de Segurança Pública de São Paulo, como instrutor da escola daquela força (INCAER, 1988, v1, p. 465).

Mas a Escola de Aviação Naval ainda era algo de dimensões reduzidas. Por mais que tivessem somente três aeronaves, possuíam quatro hangares (dois na ilha das Enxadas e dois na ilha do Governador) (INCAER, 1988, v1, p. 417) e os quadros, tanto de alunos, quanto de instrutores, eram reduzidos. Para piorar o quadro, alguns deles ainda foram como voluntários para voarem junto a *RNAS* durante a Primeira Guerra Mundial.

Na tentativa de melhorar as instruções de voo e das técnicas que poderiam auxiliar a esquadra, em 1917, dois instrutores da Escola foram estagiar, nos Estados Unidos, “a fim de estagiar em fábricas de aviões e ampliar seus conhecimentos sobre a matéria” (SANTOS, 1989, p.152) e em março de 1918, a Escola então contratou a Missão Militar Americana, da Marinha dos Estados Unidos. Esta missão era formada pelos capitães-tenentes P.A. Cussachs e Jayme Oliver (INCAER, 1988, v1, p. 435). Desde 1910 a Marinha dos Estados Unidos já vinha empregando meios aéreos em apoio a suas operações, tanto que tinham como prática “exercícios de tiro aéreo, fotografia aérea, localização de submarinos e lançamento de bombas, tudo feito com hidroaviões *Curtiss*, que decolavam de couraçados com auxílio de catapultas” (INCAER, 1988, v1, p. 407).

Em fins de 1918, o tenente Moller, que estava na Marinha Mercante, retorna a Escola par auxiliar na instrução, junto com o tenente Schorcht (aluno da primeira turma da Escola de Aviação Naval), Victor de Carvalho e Raul Bandeira. Além disso, na mesma época, foi enviado um grupo de praças e oficiais às Escolas Militar e Naval de Aviação da Itália, onde:

Inicialmente cursaram a Escola de Observadores Militares em Centocelle. Seguiram depois para a Escola de Aviação Militar do Exército Italiano em Cerveteri a fim de realizarem curso em aviões terrestres, rumando depois para Roma, Furbara e Milão.

Além dos cursos de acrobacia e caça, realizados em Furbara e Roma, o grupo brasileiro freqüentou [*sic*] a Escola de Aviação Naval em Tarento onde foi-lhe ministrado um curso em hidroaviões (INCAER, 1988, v1, p. 435).

No almanaque do Ministério da Marinha sobre o ano de 1919 consta que:

Servem na Escola o Lieut. Commander W. Capehart, como Consultor Technico e os sub-officiaes Tovo A. Toivonem, Rharry B. Lynch, Joseph A. Henner,

Harold N. Trainer, Hooward H. Enigh, todos da Marinha Norte Americana, os quaes vêm prestando relevantes serviços auxiliando o desenvolvimento da Aviação Naval [sic]. (BRASIL, 1920, p.81).

Observa-se que ainda em 1919 há e em número maior, a presença de militares norte-americanos na Escola de Aviação Naval. Mas, nos anos subsequentes, não há informações disponíveis nos almanaques.

2.1.1.2 – A Missão Militar Francesa no Exército

A Missão Francesa na verdade foram missões, no plural. Elas atuaram de formas distintas até culminarem com a uma missão única em 1921. A Missão Militar Francesa de Aviação foi encerrada em outubro de 1924, sendo que o restante da Missão foi concluída em 1940.

Desde a Proclamação da República, em 1889, o Exército brasileiro já vinha implementando medidas para a modernização da força, mas como a conjuntura internacional mudava constantemente, agregando cada vez mais tecnologia a ela, a defasagem em relação a outros exércitos foi se perpetuando até que, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, surgisse a necessidade eminente da reformulação de toda a estrutura que era o Exército brasileiro, como que por encanto, como afirma Santos (1991, p.96).

A ideia de reformulação e reestruturação do Exército gerou vários debates, tais como se era melhor o envio de oficiais para estagiarem em outros países ou a contratação de missões estrangeiras. Este debate é observado na relutância do ministro da Guerra em ver a criação de vínculos entre o Brasil e uma potência européia (MCCANN, 2007, p.255), além de entregar a gerência do Exército à outra nação.

Após a escolha pela contratação de uma missão estrangeira, viu-se o debate em torno da escolha por qual seria a melhor. A Alemanha tinha uma influência muito grande no Exército brasileiro, onde muitos oficiais tinham estagiado junto ao seu exército e viam nele uma força moderna, sendo que foram criados grupos pró-Alemanha, conhecidos por

Novos Turcos e os germanófilos. A França havia enviado no período anterior a Primeira Guerra Mundial, uma missão para a Força Pública de Segurança do Estado de São Paulo, transformando-a em um pequeno exército. Com a derrota alemã na Primeira Guerra Mundial, e os esforços da diplomacia francesa, apoiada por alguns oficiais que estavam observando os combates naquele conflito, optou-se pela vinda de uma missão do Exército Francês.

A primeira missão a vir da França foi a de Aviação. Contratada em 10 de outubro de 1918, a princípio por dois anos, o Governo da França deveria enviar “três oficiais aviadores, três monitores de aviões e três mecânicos de motores” (ROSA FILHO, 2007, p.16), para a criação do que viria a ser a Escola de Aviação Militar. Além disso, na ocasião foram adquiridos 30 aviões, em sua maioria modelos franceses.



Figura 2.7 - Alguns membros da Missão Militar Francesa de Aviação, em 1918 pouco antes da partida para o Brasil. De pé, ao centro, o Coronel Étienne Magnin e a sua direita o subtenente Le Guezec. Sentados, de farda clara, o Tenente Mario Barbedo e na sequência, os capitães Verdier e Lafay e o sargento Duisson. Fonte: Museu Aeroespacial

Foram destacados ao Brasil, o Capitão Magnin, como chefe da missão; tenentes Lafay e Verdier, como adjuntos; Subtenentes Dorsano (especialista em fotografia aérea) e Le Guezec (mecânico de aviões); e os sargentos Gaillard e Duisson (mecânicos de motores), Sauvaget e Meignen (mecânicos de aviões). Pelo contrato, os três oficiais seriam incorporados ao Exército brasileiro e subiria um posto na carreira, indo assim Magnin a Coronel e os oficiais adjuntos a Capitão (ROSA FILHO, 2007, p.34). Há que ser observado, que todas as despesas relativas à remuneração, traslado França-Brasil, viagem de férias do pessoal estrangeiro, estavam a cargo do governo brasileiro.

Dentre os objetivos da missão de aviação estavam, de acordo com a transcrição do contrato feita por Rosa Filho (2007, p.32) que:

Art. 1º [...]

Esta Missão é incumbida de desenvolver e organizar os serviços de aviação militar do Exército Brasileiro. Ela ficará à disposição de seu governo por um período de dois anos, a contar do dia em que partir da França.

Art. 2º A Missão será encarregada de criar, em primeiro lugar, as escolas de aviação necessárias à instrução de pilotos, mecânicos e observadores.

Após, organizará os serviços aeronáuticos do Exército Brasileiro, de acordo com os métodos em vigor no Exército Francês.

De fato, uma das primeiras medidas tomadas no ano de 1919 foi a criação da Escola de Aviação Militar, na antiga sede – na verdade, requisitada, uma vez que o espaço era cedido ao AeroClub do Brasil – da Escola Brasileira de Aviação. Criada pelo decreto nº 13.451, de 29 de janeiro de 1919, e inaugurada em 10 de julho de 1919, teve nomeados, por decreto presidencial, o Tenente Coronel Estanislau Vieira Pamplona como comandante da Escola, além dos capitães Verdier, Lafay, Alzir Mendes e os primeiro-tenentes Bento Ribeiro e Aroldo Leitão, como instrutores da Escola (INCAER, 1988, v1, p.450).



Figura 2.8 - Coronel ÉtienneMagnin (farda escura), comandante da Missão Militar Francesa de Aviação e responsável pela instrução técnica da Escola de Aviação Militar ao lado do Tenente Coronel Estanislau Vieira Pamplona, primeiro comandante da Escola de Aviação Militar, em 1919. Fonte: [http://www.reservaer.com.br/galeriahonra/aviacaomilitar/\(2\)nieuport83e2.html](http://www.reservaer.com.br/galeriahonra/aviacaomilitar/(2)nieuport83e2.html)

Ainda em 1919 ocorreram dois outros fatos. Em 8 de setembro foi assinado o contrato da Missão Militar Francesa de Instrução que organizou todas as escolas e métodos de ensino do Exército, sendo esta, nas palavras de Domingos Neto, “a mais radical mudança experimentada por esta instituição em toda sua existência” (2007, p.219).

Também naquele ano, houve a entrada do AeroClub do Brasil na Federação Internacional de Aviação. Ainda em 1919, o Brasil assinou, em Paris, no dia 13 de outubro, a Convenção de Navegação Aérea Internacional (ROSA FILHO, 2007, p.18).

A Missão Francesa, como é conhecida, não foi somente um mecanismo de troca de experiências, onde uma potência bélica viria ensinar o Exército Brasileiro a arte da guerra moderna. Ao reformular os métodos de ensino, baseando-se em normas escritas e outros mecanismos de forma a melhorar o emprego daquela força, inseriu os militares no cenário político, ao contrastarem o moderno com a realidade do período, criando a figura do militar-cidadão. Deste paradoxo, abriu-se uma série de tensões, num primeiro momento internas, refletindo na atuação dos militares na sociedade.

Os jovens oficiais moldados pela Missão Francesa passaram a questionar a estrutura do Exército Brasileiro, onde eles achavam que eram mais preparados que seus comandantes, por terem sido treinados aos moldes europeus. Em alguns casos, duas vezes mais preparados que seus superiores, pois fizeram parte da Missão Indígena, onde foram enviados a Alemanha para estagiar no período anterior a Primeira Guerra Mundial. Além deste fator, a própria presença da Missão gerou tensões, pois parte dos cadetes não admitia que oficiais estrangeiros fossem seus instrutores (MCCANN, 2007, p.338). Parte destas tensões extrapolaram os muros dos quartéis e ficaram conhecidos como Movimento Tenentista.

Outro aspecto da Missão que causou tensão foi a presença de oficiais franceses na estrutura do Exército. Isso visava a melhoria das condições gerais daquela força. Para isso, focaram principalmente no ensino (reformularam as escolas e criaram outras), doutrina (buscando aproximá-la da Francesa) e operacional (ao reformularem o Estado-Maior e os métodos de planejamento). Ao aproximar o pensamento brasileiro do francês, a Missão passou a ser a vitrine do mundo, tanto como fonte de informações, como fonte de equipamentos. Logo, a Missão passou a defender a indústria militar francesa, inserindo seus produtos como blindados, armamentos, canhões e aeronaves (DOMINGOS NETO, 2007, p.229; MCCANN, 2007, p.323).

A partir da década de 1930, o papel da Missão Francesa e sua continuidade passaram a ser debatidos, no que tange a aviação. As aeronaves que os franceses empurravam, já não eram mais vistas pelos pilotos brasileiros como no estado-da-arte. Em

1932, logo após o conflito com o Estado de São Paulo, o Exército veio a adquirir aviões norte-americanos, catorze caças F4B-4 da *Boeing* (BOEING, s/d, p.1). A partir de 1930, é cada vez maior o número de aeronaves de origem norte-americana na aviação do Exército.

Neste mesmo período, já é observado pela oficialidade aeronauta, que a Doutrina de Emprego francesa não era condizente com a realidade brasileira. Um ponto de debate é o papel da aviação na guerra. No pensamento francês, como Santos (1989, p. 153) afirma, a Missão desenvolveu somente o aspecto técnico de instrução e operacionalmente tático, onde aquela doutrina “tem por objetivo os princípios que regem as marchas, o estacionamento e o combate das armas terrestres combinadas”, generalizando o emprego das diversas armas do exército. Lembrando que a aviação havia sido elevada a arma em 1927.

Para ilustrar melhor, Santos discorre que oficiais franceses exerciam a função de Direção Técnica da Escola além de serem os responsáveis pelas disciplinas de “pilotagem, tática geral e aérea, navegação aérea, técnica de aviação, tiro e bombardeio e conhecimentos técnicos e mecânica” (1991, p.105). Sobre a doutrina, os voos eram restritos aos limites do Campo dos Afonsos (SANTOS, 1991, p.105), demonstrando que o emprego dos aviões era somente em apoio às atividades do Exército, mantendo a característica de força tática. Isso não era condizente com a condição brasileira, já que o avião era um elemento integrador e o Brasil era um país a ser desbravado. Este legado de força tática que a aviação possuía, passou para a Força Aérea Brasileira quando foi criada em 1941, devido a grande influência que a aviação do Exército exerceu na sua estrutura.

2.2-Estruturação das aviações no Brasil antes de 1941

A aviação militar no Brasil começou a se organizar a partir da criação da Escola Brasileira de Aviação, conforme origem citada acima. Por mais que houvesse interesse por parte dos militares, devido à euforia gerada pela máquina voadora, seu emprego em operações militares ainda era recente.

Os primeiros aviões chegaram ao Brasil em 1910 pelas mãos de empresários, como forma de desporto, uma modalidade equiparada aos carros de corrida da época. Era uma prática cara, pois os equipamentos eram importados e também, poucos destes praticantes

procuraram se qualificar nas técnicas de voo e navegação, resultando em alguns acidentes. Por não haver infraestrutura para a prática desta atividade, muitos dos proprietários de aeronaves pousavam e decolavam de praias e até mesmo ruas das cidades como Rio de Janeiro e São Paulo.

A partir das experiências de emprego e desenvolvimento de técnicas de aeronavegação do exterior, passou a ser debatida a criação do AeroClub Brasileiro, sendo creditado a Victorino de Oliveira, editor do jornal *A Noite*, o idealizador do movimento a favor do desenvolvimento da aviação no Brasil, em outubro de 1911. Logo o movimento foi ganhando cada vez mais adeptos e entusiastas, fomentando a criação de uma escola e da arma no seio das forças navais e terrestres (INCAER, 1988, v1, p. 376).

Com a propagação do movimento a favor da aviação, houve um incentivo à criação de aeroclubes, com a doação do governo e principalmente de empresários, a estes creditadas boa parte das doações. Na sequência ocorreu o desenvolvimento de escolas de aviação, mas os custos eram muito onerosos, dificultando a instalação destas no país. Diversas foram as tentativas isoladas, tanto da parte civil, como o caso de Edu Chaves em São Paulo, quanto das várias escolas de aviação das forças de segurança pública por parte do governo.

Assim, começaram a surgir aos poucos inúmeros campos de pouso em apoio às atividades, principalmente da aviação do exército e da marinha e pelas campanhas a favor da aviação desenvolvidas por particulares. Da parte civil, muitos foram os que tentavam superar distâncias com várias corridas e desafios a pilotos estrangeiros, como o desafio São Paulo – Santos – São Paulo em 1912, a rota Rio – São Paulo em 1914 e também os primeiros voos internacionais, como o voo entre Rio - Buenos Aires em 1920.

Com o desenvolvimento da prática por civis, começaram a ocorrer os acidentes. Muitos dos proprietários de aeronaves haviam aprendido a pilotar os modelos na prática, ou estudado fora do país. Da mesma forma, essas aeronaves eram em grande parte estrangeiras e vinham desmontadas em navios. A falta de mecânicos especializados gerava problemas desde a montagem da aeronave e na manutenção operativa delas, visto que em muitos casos, partes das aeronaves se rompiam em voo ou mesmo caíam por mau conhecimento das técnicas de pilotagem.

Quando foi criado o AeroClub Brasileiro, cuja área para sua instalação, o Campo dos Afonsos, havia sido cedida pelo Ministério da Justiça com apoio do Ministério de Guerra, ficou a cargo da pasta da guerra fiscalizar o exercício fiscal e as atividades empreendidas para a instalação da Escola Brasileira de Aviação. Para este cargo, foi designado o então piloto da marinha e único militar já brevetado, Jorge Henrique Moller, ocupando o cargo de inspetor fiscal da administração do AeroClub do Brasil.

O Exército e a Marinha não possuíam um comando específico para a aviação de suas respectivas subordinações. Para desenvolverem as atividades aéreas foram criados o Serviço Aéreo, tanto do corpo da Marinha, quanto do Exército. Todas as atividades aéreas, tanto do serviço aéreo quanto das escolas de cada força ficavam sob jurisdição do Estado-Maior (BRASIL, 1915a, p.32; BRASIL, 1915b, p.103). O Exército foi o primeiro a criar um serviço aéreo em fins do século XIX, sob o nome de Serviço de Aeroestação, como já mencionado. Era uma entidade embrionária e por isso não havia uma unidade e nem um comando específico. Mas em 1923 a situação começou a mudar na Marinha.

Em 18 de novembro de 1923, pelo Decreto 15.847, vem a ser criada a *Defesa Aérea do Litoral*, à qual se subordinavam a Escola de Aviação e as unidades aéreas, em fase de construção: o Centro do Rio de Janeiro, de Santos e Florianópolis. Logo em seguida, porém, a *Defesa Aérea* foi extinta.

Em 5 de dezembro de 1923, é assinado outro Decreto, este de nº 16.237, criando a Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha e subordinando aquelas unidades ao extinto órgão (INCAER, 1990, v2, p. 65).

O Exército apresentou uma inércia, a princípio na instauração de um comando específico de aviação. Entre 1924 e 1926 as atividades aéreas do Exército foram suspensas pelo envolvimento de muitos pilotos em movimentos revoltosos (INCAER, 1990, v2, p. 82). Com a chegada da Missão Francesa, que tinha por objetivo modernizar a estrutura do Exército Brasileiro e adequá-lo ao que se chamaria na época, guerra moderna, em 1927, equiparou-se a aviação as demais armas do Exército. A partir da instauração da quinta arma, criou-se a Diretoria de Aviação Militar, órgão que seria responsável, tanto pela Escola de Aviação Militar quanto pelas esquadrilhas que pertenciam ao Serviço Aéreo. A Diretoria de Aviação Militar era subordinada ao Estado-Maior recém-reformulado. Ainda em 1927, outro marco deixado pela Missão Francesa foi a criação de uma Doutrina Aérea Brasileira. A Marinha possuía há tempos, regulamentos de instrução, navegação e operações aéreas, mas eram documentos singelos e não podiam ser caracterizados como

doutrinas. Já a doutrina do Exército, tinha por base o documento equivalente Francês e abordava os seguintes tópicos:

Quadro 2.1 – Decretos normatizadores da Aviação Militar

| ASSUNTO | DECRETO N° |
|--|--|
| Organização Geral e Instrução na aviação | 18.116, de 23 de fevereiro de 1928 – parte 1 |
| Organização e comando da Aviação nos Exércitos | 18.116, de 23 de fevereiro de 1928 – parte 2 |
| Papel da Aviação nas Operações | 17.593, de 9 de dezembro de 1926 |
| Missões de Caça | |
| Missões de Bombardeio | |
| Missões de Informação | 18.340, de 9 de agosto de 1928 |
| Serviço de Informações Aéreas | 18.412, de 27 de setembro de 1928 |
| Movimentos e estacionamentos | 18.413, de 27 de setembro de 1928 |

Fonte: INCAER, 1990, v2, p. 85.

Logo, havia três órgãos que controlavam cada qual a sua maneira e jurisdição, as atividades aéreas no Brasil nas décadas de 1910 e 1920. Os Ministérios da Guerra e da Marinha, através dos Estados-Maiores, controlavam as ações das respectivas forças e o AeroClub Brasileiro as atividades desenvolvidas por civis.

O AeroClub Brasileiro há tempos vinha tentando filiar-se a *Fédération Aéronautique Internationale* (Federação de Aeronáutica Internacional - FAI). Em 1913 numa de suas idas a Europa, o tenente Kirk havia tentado fazer o registro da instituição brasileira naquele órgão. Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, a FAI passou um tempo no ostracismo devido aos esforços europeus estarem centrados na guerra. Depois dos combates, o órgão voltou a funcionar e em agosto de 1919 o processo brasileiro foi aceito pelo FAI (COSTA, 2000, p.240). A partir deste registro, o AeroClub Brasileiro passou a emitir brevês em conformidade com as normas internacionais.

Com a popularização das atividades aéreas, não mais somente como prática de pilotagem e hobbies, desenvolvendo missões de ligação tais quais as que os correios aéreos das forças armadas desenvolviam, alguns proprietários particulares de aviões esboçaram uma tentativa de comercializar os serviços de transporte aéreo, tanto para carga e passageiros, principalmente em rotas de origem no Rio de Janeiro para outras capitais.

É no período entre guerras que a aviação se desenvolveu, como em técnica devido aos avanços tecnológicos, e popularizou-se, com a atuação cada vez maior de companhias aéreas, ligando as diversas regiões do Estado e os diversos países e continentes.

Até 1919, o AeroClub Brasileiro era órgão responsável pelo controle das atividades aéreas no país, por ser credenciado como órgão de utilidade pública, era ele quem fornecia concessões e subvenções para exploração do tráfego aéreo comercial (INCAER, 1990, v2, p. 187). Tanto que em 1915, a diretoria da instituição analisou alguns projetos de novas aeronaves (INCAER, 1988, v1, p. 490). Em 5 de fevereiro de 1920, foi criada a Inspeção Federal de Viação Marítima e Fluvial, sob jurisdição do Ministério de Viação e Obras Públicas, atribuindo a ela a função de fiscalização das atividades de navegação aérea e a indústria aeronáutica.

Com a criação do AeroClub Brasileiro, muitos entusiastas da aviação passaram a querer explorar rotas aéreas com fins comerciais. Nesse ínterim, o Brasil passou a conceder a exploração de rotas aéreas a empresas estrangeiras. A partir de 1927, a empresa alemã *CONDOR SYNDIKAT* e a francesa *AÉROPOSTALE* passaram a explorar rotas principalmente pelo litoral nacional, ligando a Capital Federal aos demais centros.

Ainda em 1927, o governo brasileiro passou a exigir a nacionalização dos serviços prestados pelos grupos internacionais que exploravam o tráfego aéreo e acabaram surgindo subsidiárias nacionais. A partir da lei de nacionalização das empresas estrangeiras, da alemã *CONDOR SYNDIKAT* surgiu o Sindicato Condor, e a francesa *AÉROPOSTALE* passou a se denominar em 1930 de Companhia Aeronáutica Brasileira (CAB) (INCAER, 1990, v2, p. 223).

Da Alemanha veio o apoio para a criação da primeira empresa aérea nacional a explorar este tipo de atividade, a Viação Aérea Rio-Grandense de Transporte Aéreo, comumente conhecido por VARIG. Formada por um capital misto teuto-brasileiro, e possuindo uma frota de aeronaves alemãs, em 1927 começou a operar em linhas regulares. (INCAER, 1990, v2, p. 204). A VARIG e a *CONDOR SYNDIKAT* por terem uma influência germânica em sua fundação, eram muito próximas, sendo que em alguns casos, uma sedia emprestadas algumas aeronaves a outra, mostrando o papel da Alemanha em áreas estratégicas.

Os Estados Unidos também tiveram interesse em explorar as linhas brasileiras. A ETA – Empresa de Transportes Aéreos - recebeu a concessão para desenvolver suas atividades no país em março de 1929. A ETA foi fundada em 1927 e era controlada pelo empresário norte-americano Ralph O'Neill. Este empresário, em 1929, fundou a NYRBA

(*New York, Rio, Buenos Aires Line Inc.*) que, junto com a *Pan America Airways Inc.* disputaram a concessão das rotas internacionais. Em 1930, a NYRBA passou a ser Nyrba do Brasil S/A, pelo mesmo processo de nacionalização das demais empresas estrangeiras. Neste mesmo ano, mas alguns meses antes da licença de operação da Nyrba do Brasil S/A, a Panair do Brasil S/A, subsidiária da *Pan America Airways Inc.*, iniciou suas atividades no Brasil (INCAER, 1990, v2, p. 238). A Panair do Brasil foi uma das empresas que, durante a Segunda Guerra Mundial, desenvolveu atividades de interesse do governo norte-americano no nordeste do país.

No início da década de 1930, o Exército começou a desenvolver as atividades aéreas, criando um destacamento em São Paulo e o Grupo Misto de Aviação, que executava as missões de caça e bombardeio (INCAER, 1990, v2, p. 321). A Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha havia criado diversas unidades em apoio as suas atividades a partir de 1932, dentre elas, uma esquadrilha acrobática. A organização dos corpos aéreos foi dividida da seguinte forma:

Quadro 2.2 – Dispersão das esquadrilhas da Aviação Naval em 1932

| UNIDADE | AVIÕES | SEDE |
|--|----------------------------------|---------------------------------|
| Primeira flotilha de aviões de esclarecimento e bombardeio | 18 Fairey Gordon | Rio de Janeiro |
| Primeira flotilha de observação | 12 Vought Corsair | Rio de Janeiro e Santa Catarina |
| Primeira flotilha de bombardeio e patrulha | 2 Martin PM e 5 Savoia Marchetti | Força Aérea da Esquadra |
| Divisão de aviões de combate | 8 Boeing 256 | |
| Divisão de aviões de treinamento | 8 Waco CSO | |

Fonte: INCAER, 1990, v2, p. 314.

Estas unidades eram subordinadas a Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha, seguindo a mesma estrutura de anteriormente, mas somente em 1931, por decreto do então presidente Getúlio Vargas, seria criado um órgão oficial e não somente uma superintendência, para regular as atividades aéreas no Brasil. O Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas passou a regular as atividades aéreas civis, divididos em dez sedes, e a partir de 1934 o Instituto de Meteorologia, do então Ministério da Agropecuária, passou a fazer parte da pasta do Departamento. Vinculado ao Departamento de Aeronáutica Civil estava o Conselho Nacional de Aeronáutica, que assessorava as atividades do Departamento.

Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, fundiram-se as aviações da Marinha e do Exército, junto com seus bens, tal como aviões, propriedades e pessoal. Além de que, este novo ministério seria responsável também por controlar as atividades aéreas civis.

Aos poucos o Brasil foi construindo uma expertise sobre o emprego de aeronaves com fins militares, de modo a torna-la uma arma. Na busca por um modelo de emprego, buscou referências externas que viesse a acelerar a construção de tal forma de uso. Em paralelo, a aviação civil passou a ganhar mais espaço e tornou-se algo além de hobby e desporto, mas uma atividade comercial, sendo necessário que o país buscasse se adequar as exigências internacionais, de modo a operar linhas entre outros países. Compreendendo como se estruturou o Poder Aéreo brasileiro e a aviação civil e comercial, é necessário saber que enquanto ela seguia um caminho, a política externa brasileira seguia outras direções conforme os interesses nacionais. Esta caminhada converge para o final na década de 1930, com o alinhamento do Brasil a uma nação que buscava estender seus laços a outras nações americanas, os Estados Unidos.

CAPITULO 3 - BRASIL E ESTADOS UNIDOS – AS RELAÇÕES ENTRE OS DOIS ATORES E A PARTICIPAÇÃO DA FAB NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

As relações entre as duas maiores nações do continente americano são de longa data. Depois da independência das 13 colônias, os Estados Unidos buscaram se relacionar não só com o Brasil, ainda colônia de Portugal, mas também com toda a América Latina. A relação entre Estados Unidos e Brasil apresentou momentos em que houve uma aproximação ou distanciamento entre os dois países. Diversos autores abordam estas relações de diversas maneiras, onde alguns apresentam como uma aproximação favorável a ambas, ou como uma rivalidade pela hegemonia na América do Sul, exaltando aspectos econômicos, políticos e psicossociais.

Neste capítulo, pretende-se mostrar como foram construídas as relações entre o Brasil e os Estados Unidos, levando em consideração aspectos políticos e econômicos, num panorama geral, identificando as circunstâncias em que tiveram uma relevância maior na relação dos dois países, em suas diversas fases históricas, culminando com o alinhamento das duas nações no período da Segunda Guerra Mundial.

3.1-Histórico da influência dos EUA no Brasil

Foi com a eclosão da Segunda Guerra Mundial que a região da América do Sul passou a ter importância estratégica na política internacional dos Estados Unidos. Mas as duas nações mantêm relações de longa data.

Ao alvorecer da América do Norte, surgiu o ideal de uma América integrada, cujos interesses deveriam ser independentes e livres em relação ao Concerto Europeu. Assim, com base no Destino Manifesto e na Doutrina Monroe, os EUA passaram a participar de forma ativa na política do hemisfério, pois “os Estados Unidos reivindicavam a América

para si próprios. A declaração de Monroe adquiriu substância como doutrina do seu sistema de colonização” (Bandeira, 2007, p.193).

Para melhor ilustrar a forma como se deram as relações entre Brasil e Estados Unidos, será dividido em três partes anteriores ao alinhamento dos anos de 1940. A primeira abordando sobre o período Brasil Colônia e Império; a segunda sobre a fase republicana e a terceira a partir da entrada de Vargas no poder.

3.1.1 – As primeiras relações até o fim do Brasil Império

As relações entre o Brasil e os Estados Unidos vêm desde o período colonial. Napoleão (1999), em sua obra, faz um breve histórico e afirma que “as nossas relações comerciais com os Estados Unidos [...] datam de antes de 1792” (NAPOLEÃO, 1999, p.48).

Tendo sido colonizado a partir de 1607 (NAPOLEÃO, 1999, p.24), os Estados Unidos, num período muito breve, se comparado às demais nações do continente americano, passou a despertar interesse a outras nações, tanto pela sua forma de colonização, quanto pelo seu desenvolvimento, culminando em julho de 1776 (NAPOLEÃO, 1999, p.36) com sua independência, sendo a primeira nação livre e autônoma do novo mundo.

Com a independência dos Estados Unidos e dos ideais da Revolução Francesa, muitas sociedades luso e hispano-americanas do continente buscaram aquele movimento como inspiração e referência para a independência de seus povos. No Brasil não foi diferente. Internamente o país passava por uma série de debates sobre sua emancipação e a melhor forma de governo. Em Minas Gerais, na época fonte de recursos da coroa lusitana pela sua abundância de minerais preciosos, surgiu um movimento que almejava além de libertação dos portugueses e o conseqüente fim da cobrança exagerada de impostos, a formação de uma república, cujo lema, em latim, era *libertas quae sera tamen* (NAPOLEÃO, 1999, p.38).

Membros do movimento, conhecido como Inconfidência Mineira (1789-1792), entraram em contato com alguns representantes do governo dos Estados Unidos, na esperança de obterem apoio daquela nação. José Joaquim da Maia, estudante em Montpellier – França, por carta enviada ao Ministro dos Estados Unidos naquele país, Thomas Jefferson, em 1786, procurou estabelecer contato com o representante estadunidense em busca de apoio a causa (BANDEIRA, 2007, p.39).

os brasileiros olhavam para os Estados Unidos como exemplo e, em parte, com esperança de que de lá viesse o auxílio à revolução – à independência e à república. Os líderes americanos, porém, viam o Brasil de outro modo, isto é, em termos de comércio (Bandeira, 2007, p.45).

O fato e parte da conversa foi narrada por Thomas Jefferson em uma carta datada de 1787 a John Hay, então Secretário dos Negócios Estrangeiros, cujo jovem brasileiro afirmava “sabeis que minha pátria sofre numa horrenda escravidão, que se torna cada dia insuportável, desde a época de vossa gloriosa independência; pois os bárbaros portugueses nada poupam para nos tornar infelizes, por temor que sigamos vossos passos” (NAPOLEÃO, 1999, p.41).

José Joaquim da Maia deu a Thomas Jefferson um panorama do Brasil, sua situação política e as “possibilidades de uma insurreição vitoriosa contra Portugal” (BANDEIRA, 2007, p.40). O jovem brasileiro lhe solicitou além do apoio político e ideológico, “artilharia, munições, navios, marinheiros, soldados e oficiais. Os brasileiros poderiam empregar na revolução US\$26.000.000, dos quais dez proveriam da produção anual de diamantes e de outras pedras preciosas” (BANDEIRA, 2007, p.40).

Porem, o apoio não foi enviado. Jefferson respondeu ao jovem que os Estados Unidos não estavam “em condições de imiscuir-se nacionalmente em uma guerra; que desejamos particularmente cultivar a amizade com Portugal, com quem temos um comercio vantajoso” (NAPOLEÃO, 1999, p.45). Os Estados Unidos preferiam manter uma relação comercial com os lusitanos do que se intrometer em assuntos internos de outro país e perder concessões vantajosas. Logo o movimento inconfidente seria dissolvido, com a prisão dos líderes e a execução de um deles, Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, em 1792, dando fim no movimento.

Com a vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, logo, Thomas Jefferson, agora presidente dos Estados Unidos, tratou de enviar uma carta de congratulações ao Rei D. João VI. Em seu texto, enviado pelo comerciante Henry Hill, Jefferson dizia:

Confio que este acontecimento seja propicio para a prosperidade de vossos fiéis súditos, como para a felicidade de Vossa Alteza Real, nos quais os Estados Unidos sempre depositaram um vivo interesse. *Habitantes da mesma terra do grande continente que o gênio de Colombo deu ao mundo, os Estados Unidos percebem sensivelmente que mantem novas e mais estreitas relações com Vossa Alteza Real, e que os motivos que até agora alimentaram as relações amistosas que tão venturosamente tem prevalecido adquirem um acrescido vigor com a transferência de vossa residência para estas plagas* (NAPOLEÃO, 1999, p.53) (grifo do autor).

A fuga da corte portuguesa pela ação do Francês Napoleão e a sua consequente transferência de sede da metrópole para a colônia, foi observado pelos Estados Unidos como uma oportunidade de estreitamento de laços com a coroa lusitana, rompidos desde 1802, quando os norte-americanos haviam suspenso as relações por medidas econômicas (BANDEIRA, 2007, p.49). Dentre as medidas que o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, D. Rodrigo de Sousa Coutinho – este havia sido enviado aos Estados Unidos na missão Costa Pereira para conhecer as culturas cultivadas e algumas produções científicas - informou ao comerciante estadunidense, foi que a “navegação e comércio americanos gozariam do tratamento de nação mais favorecida e que os cidadãos dos Estados Unidos teriam iguais direitos, perante a lei, aos súditos de Sua Alteza” (NAPOLEÃO, 1999, p.54).

Com o bloqueio da Europa por forças napoleônicas, a coroa abriu seus portos às nações amigas, e o que se viu foi o direcionamento das relações entre dois eixos, com a Inglaterra e com os Estados Unidos, onde em 1809, ano seguinte a chegada da corte e da troca de mensagens entre o Rei português e o Presidente Norte-americano, o Brasil havia comprado \$900,000 de mercadorias daquela nação (NAPOLEÃO, 1999, p.54).

Em junho de 1810, chegava ao Rio de Janeiro o primeiro ministro dos Estados Unidos à nova corte, Thomas Sumter Jr. Era claro aos Estados Unidos que um tratado de comércio entre eles e a Coroa Portuguesa no Brasil dependeria das relações e dos tratados que a monarquia mantinha com a Inglaterra. Com o tempo, as relações entre a corte lusa e

os norte-americanos foram deixadas de lado, imobilizando as intenções dos Estados Unidos.

Quando, em 16 de dezembro de 1815, D. João elevou o Brasil, onde a corte portuguesa estava instalada a Reino Unido de Portugal e do Brasil e Algarves, o ministro estadunidense, conforme Bandeira (2007, p.57) afirma, que num gesto antibritânico, o sr.Sumter solicitou uma audiência com o monarca regente, antes mesmo de ter recebido instruções de seu país, para “felicita-lo e aplaudi-lo, ’na mais explícita e mais ampla forma”, sendo os Estados Unidos o primeiro país a reconhecer o novo status do Brasil.

Da audiência entre o sr.Sumter e D. João buscou-se estreitar os laços comerciais entre as duas nações, mas logo voltariam a ser estremecidas. A ocupação da Banda Oriental por forças luso-brasileiras e o cerco da capital Montevideú por navios contra Artigas, fez com que este solicita-se apoio de outras nações. Dos Estados Unidos partiam naus que atacavam as embarcações da coroa luso-brasileira, saqueando e apresando-as para vender em outros portos (BANDEIRA, 2007, p.61). O ministro português nos Estados Unidos, Correia da Serra, homem que possuía prestígio naquele país junto a diversos presidentes, solicitou a James Monroe, então Secretário de Estado, que se elaborassem “leis que facilitassem o cumprimento da neutralidade pelo país” (NAPOLEÃO, 1999, p.65).

Da mesma forma que o Brasil protestava contra a intervenção dos Estados Unidos a favor dos uruguaios, os norte-americanos lembraram que o Governo Português apoiou os ingleses em 1812, na guerra contra os Estados Unidos, permitindo que a Inglaterra “desse caça a navios americanos em águas territoriais portuguesas” (NAPOLEÃO, 1999, p.65). Este caso e o incidente do *Congress*, navio norte-americano que em 1818 sequestrou um súdito português, fez com que as relações com os Estados Unidos chegassem a um nível de tensão elevado.

A Revolução Pernambucana de 1817 teve reflexos nas relações com os Estados Unidos. Iniciada em um momento tenso das relações entre as duas nações, veio a colaborar com a deterioração das relações. Os revoltosos pernambucanos montaram uma junta governativa, e enviaram aos Estados Unidos, a fim de obter apoio e recursos, o sr. Antônio Gonçalves da Cruz, conhecido como Cabugá (BANDEIRA, 2007, p.62). Cabugá conseguiu apoio do governo americano quanto a livre entrada de navios daquela

pronunciada república e que não impediria a saída de armamentos de seu país para a região revoltosa, mas não reconhecera a separação de Pernambuco. Ainda, Cabugá e seus companheiros conseguiram “2.200 mosquetes, 500 espadas e 500 pistolas” (BANDEIRA, 2007, p.63) embarcadas na chulapa americana *Parangon* para Pernambuco.

Com a Independência do Brasil em 1822, o conselheiro José Bonifácio enviou as legações estrangeiras no Brasil o Manifesto do Príncipe Regente, informando as razões da independência, convidando aquelas nações a manterem as mesmas relações mútuas de amizade e interesse (NAPOLEÃO, 1999, p.69). No ano seguinte, Cabugá foi nomeado Cônsul-geral do Brasil nos Estados Unidos, a primeira indicação de um representante brasileiro no exterior, assumindo papel contrário ao da Revolução Pernambucana que ainda fervilhava. Em maio de 1824, o governo norte-americano reconheceria o Brasil, sendo a primeira nação a fazer tal ação (NAPOLEÃO, 1999, p.79).

No período sequente a independência brasileira, o que se observa é que em alguns momentos há uma aproximação das relações entre Brasil e Estados Unidos, intercalados por vários incidentes que culminavam com um breve distanciamento, mas que acendiam a desconfiança por parte da população sobre as reais intenções norte-americanas. Da ótica do Brasil, havia o interesse da aproximação com os Estados Unidos para fins comerciais, mas também havia o receio do imperialismo vindo do norte. A época do Império, em 1840, Caetano Maria Lopes Gama, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, disse que a conduta do Império era de:

[...] “paz e boa harmonia com todas as nações, mas, ao mesmo tempo que se abstém de julgar seus diferentes sistemas de governo, e que respeita *in abstracto*, não se curva a nenhuma doutrina estrangeira nem admite interferências nos seus negócios domésticos”. O democratismo republicano era *doutrina estrangeira*. As interferências, dos Estados Unidos (BANDEIRA, 2007, p.193) (grifo do autor).

Já os EUA faziam duas políticas: uma oficial e uma paralela. A política oficial dizia respeito aos interesses comerciais entre Estados Unidos-Portugal e Estados Unidos-Brasil no império, onde Bandeira (2007, p.102) afirma que as necessidades da burguesia americana a época do império eram: “ampliar seu comércio, sem se envolver em alianças, mantendo com as nações estrangeiras a menor ligação política possível”. A política paralela referia-se aos interesses não-explicítos dos Estados Unidos sobre o território do que hoje vem a ser o Brasil, tais como as tentativas de colonização da Amazônia e das

pressões pela região do Prata, pela questão do Acre e dos golpes financeiros, nas palavras do Ministro Paulino José Soares de Souza, “se não tivesse de temer da avidez e do espírito aventureiro e usurpador desses Senhores, sempre favorecido e patrocinado pelo seu governo” sobre a ação dos empresários norte-americanos na tentativa de colonização da região do Amazonas, cuja resposta foi “efetivamente o primeiro movimento antiamericano do Brasil” (BANDEIRA, 2007, p.150).

as relações oficiais entre os Estados Unidos e o Império do Brasil estabeleceram-se num clima de dubiedade e suspeita. As raízes da desconfiança cresciam na diferença dos regimes e de estrutura das duas sociedades. Os Estados Unidos consideravam o Império uma *anomalia* na América. O Império via nos Estados Unidos um *foco* de subversão (BANDEIRA, 2007, p.101) (grifo do autor).

Neste jogo, os Estados Unidos se esforçavam para garantir seu comércio entre os favorecidos com Portugal, mas apoiavam, inclusive com armas, os insurretos a favor da independência e da república. Bandeira (2007, p.194), em sua obra afirma: “nunca os americanos desistiram de ver o Brasil como república. Sempre influenciaram, quer por exemplo, quer pela militância, quase todas as insurreições, que eclodiram ou simplesmente se armaram contra a monarquia, desde 1789”, tanto que durante a Revolta da Armada, em 1893, um representante do governo americano afirmou que “a república será mantida a “qualquer custo” ³³(BANDEIRA, 2007, p.215)”, tendo uma esquadra da Marinha de Guerra dos Estados Unidos preparada para intervir caso a situação ficasse a favor dos revoltos. Como Cervo (2008a, p.139) afirma:

As relações entre os Estados Unidos e a América Latina passaram no século XIX por três fases: 1- da época das independências, em que a presença norte-americana foi relativamente intensa no sentido de fortalecer os vínculos políticos e comerciais, em flagrante desafio à preponderância europeia; 2- a desilusão, de ambos os lados, foi tal que, desde 1826 ate o final da guerra da secessão, prevaleceria um distanciamento, como que desejado por todos; 3- com a vitória do Norte sobre o Sul, o fim da escravidão e o extraordinário progresso interno, a imagem dos Estados Unidos recriada entre intelectuais e políticos latino-americanos [...], ressurgindo o ideal pan-americano, que os Estados Unidos logo tentarão usar para fim real, que era seu comercio de exportação.

Por mais que houvesse atritos, receios e atitudes por parte de ambos os governos, era sabido por eles que as relações entre os dois países, queiram políticas ou econômicas,

³³ Letter, August Belmont to Lord Rothschild, New York, 1.11.1893, RAL-II/SS/AS:18931101

eram necessárias às duas partes, logo estabelecendo acordos de vantagens comerciais para seus produtos. McCann (2011, p.39) diz que, devido a enorme presença de capitais ingleses e franceses no país, investindo em infraestrutura e comunicação, o “Império não procurou um acordo comercial com os Estados Unidos por necessidade, mas para implementar uma estratégia de diversificação de mercados e fontes de receita”.

O café tornou-se o ponto central das relações comerciais entre o Brasil e os Estados Unidos. Rivalizando os ingleses, os norte-americanos consumiam cada vez mais a bebida tropical. Com isso a antiga fonte de capitais foi transferida da Inglaterra, para os Estados Unidos, onde “absorviam 75% das exportações do café brasileiro, e o comércio bilateral Brasil-EUA era ligeiramente superior ao comércio entre os EUA e o restante da América Latina (HEINSFELD, 2007, p.154).

Talvez, o momento em que as relações entre Brasil e Estados Unidos tenham sido mais calmas, em relação ao período imperial, tenha ocorrido durante a visita do Imperador D. Pedro II aos Estados Unidos. Como Bandeira (2007, p.187) afirma, as relações entre as duas nações americanas a partir da década de 1870 melhoraram sensivelmente. Por mais que os incidentes ainda estivessem sendo resolvidos, houve a retomada de medidas bilaterais de comércio, quando em 1876 o então Imperador do Brasil esteve nos Estados Unidos, e constituiu-se o ponto alto das relações entre os dois países (BANDEIRA, 2007, p.187).

Deve-se lembrar que neste período, os Estados Unidos, que haviam combatido os ingleses a algumas décadas, passam a seguir, além do “destino manifesto”, o corolário de seu ex-presidente, James Monroe, na busca por um continente livre da influência europeia e da política do *Big Stick*, com intervenções em alguns países Hispano-Americanos.

Washington, capital norte-americana, sediou em 1889 a Primeira Conferência Pan-Americana. Nesta, o Brasil chegou como Império e saiu como República. O Brasil era até então a única nação americana, não republicana, fazendo com que isso gerasse, por parte dos estadunidenses e alguns vizinhos, um relativo incomodo. Durante a conferência, os norte-americanos propagavam além dos ideais do pan-americanismo, esforços para a construção de uma zona de paz continental e a melhoria das ligações e comunicações entre os membros (CERVO, 2008a, p.144).

As intenções do governo norte-americano visavam estabelecer, pela via do pan-americanismo, uma reserva de domínio continental, a exemplo de como procediam os colonialistas europeus em suas áreas de expansão. Com isso poderia manter protecionismo diante das outras potências capitalistas e o liberalismo regional, em hábil manobra nacionalista (CERVO, 2008a, p.144)

Burns (2003, p.81), sobre a relação Brasil e Estados Unidos, afirma que o período do Brasil Colônia até 1889 foi um espaço de tempo caracterizado como uma “negligência amigável”, onde as duas nações estavam mais preocupadas com as questões internas do que externas, fazendo com que as relações externas fossem deixadas para segunda ordem.

Com a Proclamação da República, as ideias de modernização que o imperador havia trazido de sua viagem aos Estados Unidos, foram intensificadas, da mesma forma que foram modificadas, tornando-se mais alinhadas com a política dos Estados Unidos. Em janeiro de 1890, aquela nação reconhecia o Brasil como República e enviava uma mensagem congratulatória.

3.1.2 – Da República a era Vargas

Em 1889, quando o Brasil se tornou República, houve uma aproximação política com os Estados Unidos. Capitaneados por Rui Barbosa, intelectual brasileiro que advogava o abolicionismo e o federalismo republicano, foi um dos responsáveis por esta aproximação, onde buscou a implantação do modelo americano no Brasil por uma simples cópia.

as manifestações do nacionalismo, paradoxalmente, acompanhavam as tendências para a *americanização* do país. Uma comissão de cinco membros, sob a orientação de Rui Barbosa, elaborou a nova Constituição, uma cópia mais ou menos fiel da americana. Instituiu-se o federalismo. O país passou a chamar-se Estados Unidos do Brasil. E adotou-se, na primeira hora, a bandeira estrelada, com listras auriverdes, proposta pelo senador José Lopes da Silva Trovão. A diferença consistia nas cores (BANDEIRA, 2007, p.204) (grifo do autor).

Doutrinariamente, após a proclamação da República, o Brasil rompeu com a política que vinha aplicando nas relações internacionais e passou a seguir a bandeira do pan-americanismo, aproximando-se da comunidade das nações hispano-americanas e claro, com maior intensidade dos Estados Unidos. Esta aproximação, Brasil-Estados Unidos, foi grande a ponto de que, “na linguagem dos parlamentares, *republicanizar* [...] equivalia a privilegiar o contexto americano” (BUENO, 2008, p.162) (grifo do autor).

Em 1889, foi realizada em Washington a 1ª Conferencia Interamericana. Segundo Rapoport (1998, p.242) afirma em sua obra, o conclave teve por objetivo principal viabilizar os mecanismos de paz e comércio supervisionados pelos Estados Unidos. Na ocasião do evento, o Brasil, ainda Império, manteve uma posição de reserva diante das manobras dos organizadores, onde os ministros representantes do Brasil observaram a intenção de que o que eles queriam era “a América para os Estados Unidos” (BANDEIRA, 2007, p.199). Com a chegada da República, veio a aproximação com os Estados Unidos.

No Brasil, o governo provisório ficou grato aos Estados Unidos por ser a primeira potencia internacional a reconhecê-lo. Membros da mesma irmandade republicana, Brasil e Estados Unidos tinham agora mais em comum do que antes, e, em consequência, começou uma fase de amizade mais estreita (BURNS, 2003, p.81).

Pouco tempo havia se passado das mudanças de regime no Brasil e logo eclodiria uma sucessão de revoltas, a primeira seria a da marinha. No episódio da Revolta da Armada (1892-1894), quando o navio da Marinha de Guerra brasileira *Aquidabã* se postou diante da entrada da Baía de Guanabara, bloqueando a entrada e saída, num primeiro momento, o comandante do navio americano *Newark*, foi abordado do navio revoltoso e cumprimentou seu comandante (NAPOLEÃO, 1999, p.105). Este ato fez com que governo brasileiro protestasse contra os Estados Unidos, gerando um mal-estar entre as duas nações.

Logo foi designado um novo comandante estadunidense para fazer proteção, não só aos navios mercantes daquela bandeira, que estavam sendo ameaçados pelos revoltosos, mas também os interesses norte-americanos (NAPOLEÃO, 1999, p.105). Ao não considerarem os revoltosos como beligerantes e posicionando-se contra tal revolta, considerando a ação como uma ofensa a soberania brasileira, os Estados Unidos passaram

a ser tratados com referência de justiça e garantindo que as nações europeias não interferissem na solução dela.

Um dos principais pontos de apoio das relações internacionais no início do século XX, foi o econômico, mais especificamente, o café. Desde os tempos do Império, o país mantinha relações com a Inglaterra. Os britânicos investiam ferozmente em títulos do governo e em infraestrutura, com o aval dos bancos londrinos. Durante o Império, todos os empréstimos externos brasileiros foram de origem londrina (RAPOPORT; MADRID, 1998, p.249). O que se observa no período é a mudança de postura por parte de Londres, onde passou de exportadores de manufaturas a época da colônia e do Império, a exportadores de capitais. O que se vê no início do século XX é o surgimento dos Estados Unidos como competidores com a Inglaterra na injeção de recursos no Brasil.

os ingleses ainda controlavam os principais setores da economia brasileira, estradas de ferro, meios de comunicação etc. Os serviços da dívida externa (com os banqueiros de Londres) absorviam o saldo que as exportações de café propiciavam à balança comercial. Os americanos, porém, tinham no monopólio do mercado cafeeiro um trunfo que deixava o Brasil numa posição bastante vulnerável e lhe daria a vitória na competição com os ingleses (BANDEIRA, 2007, p. 268).

Este afastamento das relações com o Concerto Europeu, mais precisamente Inglaterra e Alemanha, se dava principalmente pela questão das exportações. Por mais que estes países comprassem diversos produtos da pauta agroexportadora nacional, o volume de importação do café pelos Estados Unidos já era significativamente maior, assim, somam-se os interesses oligárquicos com os econômicos sobre as ditas relações internacionais da época, caracterizado por Burns (2003) como uma aliança não-escrita, onde prevalecia a amizade nas relações bilaterais, como reflexo, foi a flutuação da cotação do café no mercado norte-americano e sua dependência relativa, com a pressão americana na introdução de seus produtos em troca da desoneração tarifária do café.

O expoente desta relação amistosa seria uma das figuras mais ilustres do país, José Maria Paranhos Jr., o Barão de Rio Branco. Pouco conhecido até a solução da Questão de Palmas ou das Missões, após seu trabalho que garantiu a posse brasileira daquele território em litígio, tornou-se o artífice da causa pan-americana e do monroismo na América do Sul.

Paranhos Jr. já era diplomata em Liverpool, quando a questão da fronteira com a Argentina veio a tona, para o arbitramento pelo presidente norte-americano. Profundo conhecedor da história nacional e das questões que envolviam a região platina, tato herdado de seu pai, o Visconde de Rio Branco, ao assumir como chefe da Missão Especial em Washington, em 1893, pode demonstrar suas habilidades. Por ser uma situação complicada, já que a outra parte que disputava o território das missões era a mais antiga das vizinhas rivais, a Argentina, sua vitória, pelo trabalho que expôs ao árbitro, o conduziu a chefe da chancelaria brasileira e ao *hall* de personagens ilustres da história brasileira.

José Maria Paranhos Jr., em 1902 ascende a posição de Ministro das Relações Exteriores e com ele vem uma aproximação ainda mais forte com os Estados Unidos, “embora a amizade brasileiro-norte-americana remonte ao período colonial, a gestão de Rio Branco representou um marco” (BUENO, 2008, p.177). Bandeira (2007, p. 247) afirma que Paranhos Jr. “abraçou, fervorosamente, a Doutrina Monroe”.

O que sua política buscava era a “restauração do prestígio internacional do país, intangibilidade de sua soberania, defesa da agroexportação e, sobretudo, a solução dos problemas lindeiros” (BUENO, 2008, p.177).

Neste período, os Estados Unidos se avultavam como uma potência internacional e competia com a Europa. Theodore Roosevelt, reivindicava para os Estados Unidos o *poder internacional de polícia* (BANDEIRA, 2007, p.248), logo voltando-se para seu “quintal” (grifo nosso), pois “os dois oceanos não eram mais extensos o suficiente para isolar a América do resto do mundo. Os Estados Unidos tinha que transformar-se em um ator no palco internacional” (KISSINGER, 1997, p. 37).

Conforme os Estados Unidos despontavam como potência internacional, e o Concerto Europeu o acatou como uma, Rio Branco não dispôs a política externa nacional a um alinhamento automático. Havia interesses em nível sub-regional, com os quais o estreitamento das relações norte-sul serviu a este propósito (BUENO, 2008, p.177).

Dois momentos marcaram definitivamente a relação amigável do Brasil com os Estados Unidos durante a gestão Rio Branco no Itamaraty. A primeira foi a postura assumida pelo Barão e conseqüentemente o Brasil, no reconhecimento do Panamá, conduzindo os demais membros do Pacto ABC a tal ação em 1904 (BURNS, 2003, p.113).

O segundo marco, foi a elevação de legação a embaixada a representação dos países. Em 10 de janeiro de 1905, os dois governos concordaram em trocar embaixadores (BURNS, 2003, p.123), algo só experimentado na Europa, pelas potências, sendo esta troca de embaixadas, a única na América do Sul (BURNS, 2003, p.125) – as demais eram legações – e a primeira do Brasil, fora de seu território.

Desde o início da sua gestão frente ao Ministério das Relações Exteriores, Rio Branco assumiu uma postura que se pautou pela coerência em preconizar um Estado forte, que pudesse ser um exemplo para os demais países da América Latina. Nesta perspectiva, ele procurou capitalizar para seu projeto de hegemonia brasileira na América do Sul a aliança com os Estados Unidos.

Ao fazer a defesa do Pan-americanismo, entendido por Rio Branco como monroísmo, o faz no sentido de tirar proveito, para utilizá-lo na conquista de seu objetivo maior. Uma “aliança informal” com a potência que estava surgindo no Continente, tornando-se seu “parceiro preferencial” na América Latina, tem que ser considerada como uma “prospecção geopolítica”. Rio Branco utilizou a doutrina do “Big Stick” para efetuar a projeção Continental do Brasil. Nesse sentido é que, graças à Rio Branco, o “Big Stick” teve uma recepção positiva no Brasil (HEINSFELD, 2004, p.216).

Em sua gestão, por dez anos, chefiando o Itamaraty, Rio Branco conseguiu estabelecer todas as fronteiras do país, através de mecanismos pacíficos e orientando a política externa nacional a favor do pan-americanismo. Resolveu litígios não só com os nossos vizinhos, mas com diversos países, como no caso do *Bolivian Syndicate* e a disputa pelo Acre. Sua morte deixou um vácuo na direção da pasta de Relações Exteriores, mas o seu legado, na construção de uma relação de “amizade tradicional”, como Burns (2003, p.82) afirma, foi de enorme importância para os dois países.

Com a Primeira Guerra Mundial, o sistema internacional gerido pelo concerto europeu passou a entrar em crise. O Brasil assumiu uma postura neutra em relação ao conflito nos primeiros anos das hostilidades. Mas a partir de 1917, essa postura foi alterada com a ruptura das relações e a declaração de guerra a Alemanha. No período que antecedeu esta ruptura, houve no Brasil uma série de discussões a respeito da posição que o Brasil devia adotar em relação ao conflito (pró-germânicos, pró-britânicos e neutros) e pressão dos Estados Unidos a favor da “solidariedade hemisférica” (BUENO, 2008, p.210). Diante da escalada do conflito e o impacto que gerou sobre a economia e a opinião pública, o Brasil se faz presente no conflito com um pequeno corpo expedicionário constituído por médicos, uma flotilha e pilotos.

As circunstâncias da Primeira Guerra Mundial favoreceram que os Estados Unidos passassem a emprestar dinheiro e a comercializar com seus antigos rivais e despontou como uma grande potência. Para Wight (2002, p.33), grande potência “são potências com interesses gerais, ou seja, cujos interesses são tão amplos quanto o sistema de estados, o que significa que hoje em dia abrangem o mundo todo”, e completa, “como uma força política que exerce um efeito que se estende sobre o maior campo de ação da sociedade na qual opera”, logo o globo.

Os Estados Unidos já vinham prestando assessoria a marinha desde 1893, na Revolta da Armada. Isso se intensificou com a vinda de uma missão naval em 1922, onde “teve uma função estratégica de longo alcance, na qual se inseria, entre outros objetivos, a manutenção do equilíbrio entre as principais nações da América do Sul” (BUENO, 2008, p.201). A missão naval americana foi renovada em 1926 e se entendeu até 1930 (BUENO, 2008, p.201).

Ao fim da Primeira Guerra Mundial, o Brasil, mesmo com uma participação singela, conseguiu se inserir na Liga das Nações, com o empossamento em um assento daquele foro e receber parte dos espólios de guerra, garantindo uma posição, ainda que modesta, na política internacional (BUENO, 2008, p.201). A participação naquele conflito garantiu sua presença na Conferência de Paz de Versalhes, como a única nação sul-americana a participar do conflito e assim, assegurar suas pendências com a Alemanha anteriores a guerra e parte dos espólios que os alemães tiveram que ceder aos aliados. Na Liga das Nações, apoiada pelos Estados Unidos, conseguiu um assento temporário no Conselho Executivo, mas garantiria sua posição por um mecanismo de sucessiva reeleição ao assento, sempre apoiada pelos Estados Unidos (BUENO, 2008, p.222).

Diante de diversos interesses e das divergências dentro da Liga das Nações, o Brasil abdicou de sua participação neste foro, em 1926, na esteira dos Estados Unidos, e também, sua forma de representação no cenário internacional, já que a ocupação de um acento no conselho da Liga trazia prestígio, similar ao status de potência. Logo após a saída do Brasil e dos Estados Unidos, além de outros países, a própria Liga das Nações entraria em crise.

Sobre o apoio militar e financiamento, Bandeira (2007, p.282) afirma que “todo o processo de penetração dos Estados Unidos [...] no Brasil [...] foi um processo de expulsão e de ocupação das posições europeias e, principalmente, britânicas”. Este processo de

afastamento com a Europa, uma vez que a princípio, os produtos americanos não tinham condição de competir com os ingleses, não se avultou somente na questão política e de comércio exterior com o Brasil. Em alguns casos, a competição se deu dentro do território brasileiro, na disputa entre os grupos que possuíam o monopólio sobre diversas áreas por “fontes de matérias-primas e o controle dos meios de comunicação e de transporte” (BANDEIRA, 2007, p.276), principalmente durante o curso da grande guerra, estabelecendo um “sistema de mercado fechado, que caracterizava a servidão” (BANDEIRA, 2007, p.292).

[...] de 1922 a 1930, muitos dos principais monopólios americanos cravaram suas garras no Brasil. [...] Eram companhias de cinema, de seguro, frigoríficos, fabricas de pneus, oficinas para a montagem de veículos, filiais da indústria farmacêutica americana, atraídas por vários fatores, mas visando, sobretudo, garantir definitivamente, a conquista do mercado brasileiro e de suas fontes de matérias-primas (BANDEIRA, 2007, p.303).

Para se ter uma noção deste tipo de vínculo, em 1928 o Brasil se enquadrava, de acordo com McCann (1995, p.30), nas economias dependentes dos Estados Unidos, cujo exemplo da dependência pode ser observado no fato de que controlavam 70% das exportações de café brasileiro, acompanhando a tendência desde meados do século XIX.

A situação da relação Brasil-Estados Unidos se inverteu no transcurso do pós-guerra. Depois da República e da Primeira Guerra Mundial, quanto mais o governo se aproximava dos Estados Unidos, mais a população nutria recusa, desconfiança e hostilidade (BANDEIRA, 2007, p.292). Meira Penna (1967, p.120) afirma que os “problemas nas nossas relações com os Estados Unidos têm mais a ver com psiquiatria do que diplomacia”, uma vez que os sentimentos em relação aos norte-americanos é que sustentava, por parte da opinião pública, boa parte das relações entre as nações.

No final da década de 1920, iniciou-se uma nova fase, principalmente na economia. Em 1929 ocorreu o colapso da economia norte americana, afetando o comércio em escala global entre os países e o pagamento de suas dívidas (RAPOPORT; MADRID, 1998, p.260). O Brasil tomou uma série de medidas, o que levou a uma crise entre as oligarquias e o governo, uma vez que o café foi o grande afetado, pois seu principal comprador, os Estados Unidos, não tinha condições de negociar. Com a revolução de 1930, Vargas fica

no poder e em seu bojo vem uma mudança política e econômica no país (HIRST, 2009, p.25).

A Primeira Guerra e a depressão dos anos 30 prejudicaram o comércio exterior da América Latina, reduzindo, no primeiro caso, o fornecimento externo de manufaturados e, no segundo, suas exportações primárias e de alimentos. Essas perturbações do comércio exterior tiveram impacto sobre o sistema produtivo, que se voltou para a industrialização substitutiva de importações [...], num processo que fortaleceu o Estado e seu papel econômico (CERVO, 2001, p.200).

A partir de 1930, com a posse no Brasil de Getúlio Vargas e nos EUA de Franklin Delano Roosevelt, as relações entre os dois países passaram a ser mais harmônicas, mas a entrada da Alemanha, recuperada da Primeira Guerra Mundial, fazia com que o Brasil buscasse priorizar seus interesses e aproveitar a situação, barganhando com as duas nações.

3.1.3 – Da Era Vargas ao alinhamento

As relações entre os Estados Unidos e o Brasil no período entre 1930 e 1945 se pautaram principalmente numa busca por parcerias que, de certa forma, eram essenciais aos dois países e por uma busca de interesses mais que pontuais sobre certas áreas, configurando-se como uma tendência a um arranjo estratégico, na concepção de cada um dos lados. Cervo (2008b, p.224) corrobora com a análise das relações pelo viés estratégico “em razão da natureza das relações com os Estados Unidos assim como de seu peso para a formação nacional”.

A ascensão de Getúlio Vargas ao poder representa o perfil da política interna brasileira entorno da distribuição do poder. Num breve panorama, a questão da autonomia das províncias/Estados *versus* centralismo pautou a política de distribuição e capilaridade do poder. Em alguns momentos a autonomia das províncias, em tempos imperiais e dos Estados e territórios na República, era intercalada com a retomada do centralismo a favor da unidade nacional. Isso vinha ocorrendo desde os tempos do Brasil Império, mas despontou principalmente após 1889, com a instauração do regime republicano.

Por mais que o Império fosse centralizador, ele conferia as províncias certa autonomia em relação à coroa. Em muitos casos, como afirmam Fausto e Devoto (2004, p.207) em São Paulo e Silva (2009, p.6) no Rio Grande do Sul, os caudilhos e milícias locais possuíam um maior contingente de tropas, para defender os interesses das elites locais e regionais, do que as tropas do Exército estacionadas naquele estado. Boa parte da oficialidade era oriunda da aristocracia rural. Durante o período republicano, a estrutura política foi arranjada entorno dos interesses oligárquicos, organizada em torno dos interesses dos cafeicultores – principal produto da pauta de exportação e gerador de receita, vinculando a economia do país com o mercado norte-americano – além das elites regionais.

As tropas federais estacionadas nos estados eram comandadas por aristocratas. Mas as milícias regionais, que apoiavam as ações federais, eram comandadas por latifundiários e recebiam a patente de coronel. Logo, estes, com um contingente de milicianos e jagunços, passaram a atuar em caudilhos, que resultava em poder econômico e prestígio político pelo cargo militar.

Outro grupo que passou a disputar não o comando do país, mas ter participação nas decisões nacionais, foram os militares, que também queriam alçar vozes para reivindicar seus interesses. Com a participação na Primeira Guerra Mundial, havia a necessidade de se ter uma força moderna e preparada, algo que não era a realidade nacional. Entre os anos de 1920 e 1930, houve muitas ocasiões em que os militares tomaram partido dos debates político-sociais. O resultado disso pode ser observado pela sequência de revoltas em que estiveram envolvidos os militares. Para constar, as revoltas foram as de 1922, 1924 e o movimento colunista entre 1924 e 1927 (FAUSTO; DEVOTO, 2004, p.213).

Muitas destas revoltas tiveram origem nas reformas e modernizações do Exército no pós-Primeira Guerra Mundial, onde McCann (2007, p.215) afirma que “a Primeira Guerra Mundial aguçou nas elites brasileiras a consciência das fraquezas de seus país, mas não se formou de imediato um consenso sobre a linha de ação adequada”. Nesse sentido, o Brasil veio a importar uma missão da França para se modernizar. Ela seria o estopim das revoltas, tanto pela presença alienígena dentro da força, quanto pelo pensamento diferenciado da realidade nacional.

Desde que Hermes da Fonseca passou a incentivar e implementar reformas na estrutura do Exército, este passou, principalmente depois do envio de pessoal para estagiar em outros países e a participação de um pequeno corpo de voluntários na Primeira Guerra Mundial, comentado em capítulos anteriores, a reivindicar o papel dos militares na sociedade e a retomada pelas discussões sobre defesa nacional. Há que se observar que o Exército tomou para si o papel político e a Marinha apoiava esta conduta, mas ficando somente como apoio. A armada passou a ser influenciada pelos Estados Unidos, por uma missão daquele país e o Exército, por uma missão francesa.

O impulso dado pela instrução francesa impeliu certos oficiais a tornarem-se atores políticos a fim de atingir os objetivos que, como haviam aprendido, eram essenciais se desejassem ter um Exército moderno. A missão francesa procurava reorganizar o Exército tornando o treinamento de oficiais mais sistemático e salientando que o Estado-Maior deveria ser seu ápice de organização e comando. Mas os políticos, que receavam perder o Exército como instrumento político, hesitavam em dar muita independência ao Estado-Maior.

Por mais importância que a reforma militar tivesse para eles, os tenentes também queriam mudar a sociedade brasileira. De fato, a seu ver, ambas as reformas fundiam-se. Embora os detalhes sejam vagos, eles preferiam um Estado menos liberal e mais autoritário que intervisse na economia de modo a produzir uma distribuição mais justa das riquezas (MCCANN, 2007, p.339).

Vargas, ao assumir o poder em um golpe, apoiou-se nestas elites aristocratas e nos militares. Logo buscou implantar uma série de reformas político-econômico-sociais em seu governo que, fomentavam a modernização do país. Buscava uma mudança na postura econômica do país, que deveria deixar de ser um país agroexportador para ser um exportador de manufaturas. Para isso, precisava de um parque industrial capacitado em que a partir dele o Brasil se modernizaria. Este pensamento, conforme Svartman (2008, p.78) explora, vinha de acordo com os interesses dos militares que auxiliaram Vargas em seu golpe de novembro de 1930. As Forças Armadas também tinham esta visão e também buscavam a modernização de seus meios, convergindo às posturas das esferas políticas e militares.

A política no Brasil entre 1930 e 1937 estava carregada de tensão, ansiedade e expectativa, mas a Nação apresentava ao mundo uma fachada de paz, mascarando conflitos políticos, problemas sociais e transformações econômicas.

Desde que chegou ao poder através de um golpe armado em 1930, Getúlio Dornelles Vargas buscou construir um regime capaz de apoiar as mudanças que percebia como necessárias para modernizar o Brasil [...] (MCCANN, 1995, p.22)

Em 1932, Franklin Delano Roosevelt assumiu a presidência dos Estados Unidos. Roosevelt buscou uma aproximação cordial com o continente americano, contrariando a antiga política intervencionista que os Estados Unidos tinham e, aliado a esta postura, buscava também uma participação maior nas discussões internacionais, uma vez que a política do isolamento predominava sobre as relações internacionais deles. Com as reformas que Getúlio Vargas buscou implantar na política interna brasileira e a mudança de postura da política externa norte-americana, as duas nações passaram a construir um dialogo político cordial (HIRST, 2009, p.26).

A Alemanha desempenhava um papel importante nas decisões brasileiras até o período anterior a participação das nossas forças armadas na Segunda Guerra Mundial. Esta influência se dava pela grande presença de colonos na região sul do país e também pela relação das forças armadas, uma vez que as missões militares alemãs tiveram um papel importante na modernização destas instituições e inspirava uma modernidade de meios sobre elas, além da presença expressiva no comércio com o Brasil.

Svartman (2008, p.78) afirma que as relações brasileiras com os dois atores internacionais, os Estados Unidos e a Alemanha, se pautavam num “pragmatismo”, onde o Brasil buscava a conquista dos seus interesses colocando as duas nações numa disputa por um alinhamento maior. Para ele, o pragmatismo é compreendido como “uma forma realista de se proceder politicamente” (SVARTMAN, 2008, p.79). Ainda chama a atenção para este pragmatismo, de forma que ele não é consensual a todos os atores envolvidos no processo decisório nem nos envolvidos em negociações, principalmente no que se refere à esfera militar (SVARTMAN, 2008, p.79). Assim, o que o pragmatismo pregava era a modernização do parque industrial e das forças armadas brasileiras em troca de um alinhamento político-econômico com o país que oferecesse melhores condições e contra partidas daqueles negócios.

o governo Vargas explorava as possibilidades oferecidas por ambos os centros, sem optar por uma aliança clara com um dos dois. Essa indefinição não derivava apenas da ausência de um sistema de poder plenamente consolidado no plano internacional. Derivava também do fato de que na conjuntura política brasileira

ocorria uma divisão completa, tanto nas instancias centrais quanto nas instancias inferiores de decisão (MOURA, 1991, p.6).

Esta mudança na postura internacional norte-americana para o hemisfério, do *big stick* para uma “política de boa vizinhança”, fez com que Vargas assumisse uma postura mais próxima dos Estados Unidos, mas não deixava a Alemanha de lado.

A relação entre as três nações girava principalmente em torno do comércio. A Alemanha o fazia de uma maneira diferente do comum. Ela fazia um comércio por compensações, onde não havia a necessidade de intermediação de moedas fortes, como o dólar e a libra e era feita na forma de mercadorias trocadas por mercadorias. Conforme Moura (1991, p.4) afirma, as moedas de cambio eram escassas entre ambos os países. Já os Estados Unidos se pautavam pelo livre-comércio, buscando estabelecer concessões comerciais e a redução de tarifas alfandegárias, medidas recíprocas que resumia no “tratamento de nação mais favorecida” (HIRST, 2009, p.28), ainda num período de forte protecionismo da economia por parte do governo brasileiro.

A Alemanha vinha ganhando espaço em nossa economia, superando a Inglaterra em muitos pontos. Dentre a política de aproximação dos Estados Unidos, além de garantir o fluxo de matérias primas e abertura de mercado para seus produtos, esta política também tinha por objetivo, “impedir a influência externa (europeia) na América Latina, garantir a liderança americana no hemisfério e estimular a estabilidade política nos países latino-americanos” (MOURA, 1991, p.5).

A complementaridade das economias alemã e italiana com a do Brasil encontra-se na base do grande aumento das relações comerciais que se operou a partir de 1934. O *Novo Plano* alemão e as dificuldades encontradas pelo Brasil para escoar certos produtos contribuem ao incremento do comércio com a Alemanha. Em seguida, as concepções similares diante do *perigo comunista*, e as simpatias pró-totalitárias de alguns dirigentes brasileiros, como Filinto Müller, transformam a cooperação técnica em político-ideológica (SEITENFUS, 2000, p.319).

Na década de 1930 a Alemanha desponta como uma potência na Europa. Hitler, ao assumir o comando daquela nação, implementou uma série de medidas fazendo com que a Alemanha saísse de uma posição de país derrotado na guerra anterior para a posição de grande potência, rivalizando com outros países daquele continente. Essa rápida ascensão, pautada no desenvolvimento tecnológico e econômico, inspirou muito os militares

brasileiros, principalmente através da criação de vínculos institucionais com o exército alemão com as missões militares.

Nas relações políticas, o Brasil se avultava a um pan-americanismo crescente. Desde as primeiras conferências dos chefes de relações exteriores, o Brasil se solidarizava com as propostas americanas e auxiliava na promoção delas a outros países. Mas este apoio sempre exigia contrapartidas para os norte-americanos, uma vez que o peso que o Brasil possuía na balança regional era grande, mesmo com a Argentina rivalizando este papel. Cabe ressaltar que a diplomacia brasileira esteve presente em diversas questões na região sul-americana, como nas vezes em que intermediou as disputas entre Peru e Colômbia, na questão de Letícia em 1933 e na Guerra do Chaco entre Paraguai e Bolívia em 1934 (BUENO, 2008, p.235).

Em 1932, na ocasião da Revolta Paulista, os dirigentes rebeldes solicitaram ao governo dos Estados Unidos que reconhecessem o Estado de Beligerância de São Paulo com o governo federal. O chanceler do governo de Vargas, Afrânio de Melo Franco, devotou esforços para amenizar a situação e fez com que o governo norte-americano não reconhecesse aquela situação como beligerância e ainda fez com que não aprovassem a compra de equipamentos pelos rebeldes paulistas. Mas, por meio de contrabando, conseguiram comprar aviões e armas dos Estados Unidos via Chile e embaixada chinesa (BUENO, 2008, p.236).

Neste mesmo ano os Estados Unidos passaram a ser uma referência no que tange a aviação militar. Alguns anos antes, em 1928, um jovem aviador norte-americano iria retirar da boca do chefe da Missão Francesa do Exército, após um voo de exibição, que aquela demonstração foi “a mais prodigiosa exibição de habilidade de voar” (MCCANN, 2007, p.324). Este piloto era o tenente James Doolittle³⁴, que veio mostrar a capacidade do novo caça do Exército norte-americano, o *CurtissHawk* e as habilidades dos pilotos daquela força. Em 1932 a Aviação Militar comprou da empresa norte-americana *Boeing* alguns caças, sendo 14 no modelo 256 e 9 do modelo 267 (BOEING, s/d).

³⁴James Doolittle foi depois Comandante da 8ª Força Aérea do Exército dos Estados Unidos, durante a Segunda Guerra Mundial, responsável pelos bombardeiros com aeronaves pesadas a Alemanha, além de ter sido o comandante do famoso Bombardeio a Tóquio, em que decolou de um porta-aviões com bombardeiros médios convencionais.



Figura 3.1 – CurtissHawk, modelo demonstrado por James Doolittle em 1928.

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Curtiss_P-3_Hawk_with_no_engine_cowling_060831-F-1234P-011.jpg

Enquanto a Marinha tinha como referencial os Estados Unidos nas questões de equipamentos, comprando diretamente deles, diversas aeronaves e navios, o Exército buscava na Alemanha a artilharia e fuzis. A Marinha, na década de 1930, veio a comprar algumas aeronaves da alemã *Focke-Wulf*.

Para os militares, a modernização do parque industrial nacional e a implantação de uma siderúrgica era uma questão importante, como afirma Svartman (2008, p.80), pois era visto como um fortalecimento da instituição a longo prazo. Neste ponto há uma série de observações a serem analisadas. A Argentina até um período anterior disputava uma parte do nosso território e ainda dispunha de forças armadas mais bem equipadas e preparadas que as nossas, além disso, foi vitoriosa ao conseguir barrar o arrendamento de navios norte-americanos a nossa marinha (SVARTMAN, 2008, p.82). Ele ainda afirma:

Desde o início da década e, de forma mais dramática, depois da guerra civil de 1932, havia um nítido consenso na cúpula militar brasileira em torno da debilidade da capacidade de defesa de suas forças armadas. A guerra do Chaco, a escalada militar na Europa e na Ásia, e o programa de rearmamento argentino – o então tradicional rival e inimigo potencial do Brasil – compunham um cenário cuja avaliação pelos militares brasileiros não era nada favorável ao seu país (SVARTMAN, 2008, p.79).

Com um rival próximo, forças armadas despreparadas e sem capacidade própria, os militares advogavam que era preciso uma indústria bélica desenvolvida no Brasil e que isso dependia de um parque industrial moderno e forte. Desde 1934 o Exército passou a se aproximar dos Estados Unidos, através das missões militares, mas a dificuldade por parte

dos norte-americanos em fornecer armamentos modernos para que pudessem rivalizar com a Argentina em Poder Militar, fez com que buscassem apoio na Alemanha (SVARTMAN, 2008, p.82).

A Marinha tinha uma relação muito forte com os Estados Unidos até o início da era Vargas, onde rompeu com a missão militar daquele país por “contenção de despesas” (BUENO, 2008, p.233). Os Estados Unidos já vinham prestando assessoria a Marinha desde 1893, depois da ocasião da Revolta da Armada. Isso se intensificou com a vinda de uma missão naval em 1922, onde “teve uma função estratégica de longo alcance, na qual se inseria, entre outros objetivos, a manutenção do equilíbrio entre as principais nações da América do Sul” (BUENO, 2008, p.201). A missão naval americana foi renovada em 1926 e se entendeu até 1930.

Com a intensificação das relações com a Alemanha, competindo com o tradicional parceiro do Brasil, os Estados Unidos, parte dos escalões de decisão ficou dividida entre uma aliança com estes dois países, com objetivo de fortalecer o Brasil. Parte da oficialidade do Exército era favorável a uma aliança pró-germânica, principalmente com a eclosão da Segunda Guerra Mundial. Ao lado deles estavam algumas personalidades, além do fato de que a Alemanha tinha um número grande de colônias no sul do Brasil. Opondo-se aos germanófilos, havia os que eram favoráveis ao pan-americanismo e um alinhamento com os Estados Unidos, dentre eles, o Ministro das Relações Exteriores, Osvaldo Aranha.

O período que precede a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial é particularmente conturbado, e serve de ponto de inflexão para as relações exteriores brasileiras. Sua singularidade provém do fato de que o Brasil não somente se aproxima, em vários planos, da Alemanha e da Itália, países outrora afastados de suas preocupações, mas também de ideologia autoritária.

Diante dessa situação, os Estados Unidos desenvolvem uma atividade crescente, a partir de 1934, e sem interrupção até o final da guerra, com o exclusivo objetivo de afastar do hemisfério ocidental a influência de Roma e Berlim. O Brasil encontra-se no centro da luta anti-Eixo e obterá vários benefícios da rivalidade entre a democracia e o totalitarismo (SEITENFUS, 2000, p.319).

No final da década de 1930, Vargas teve que optar por uma das duas nações que disputavam a influência no Brasil. A Segunda Guerra Mundial, veio a conduzir o alinhamento. Logo o Brasil entraria no conflito.

3.2-Alinhamento do Brasil com os aliados na 2ª Guerra Mundial

A partir do final da década de 1930, que o Brasil passou a se aproximar cada vez mais dos Estados Unidos e o papel da Alemanha começou a ser abalado, mesmo que se mantivesse de grande importância ainda, pelo fornecimento de armamentos modernos ao Exército. A disputa entre Estados Unidos e Alemanha pela inserção no Brasil se intensificou até o início da Segunda Guerra Mundial, quando o fiel da balança se desloca para o eixo norte-americano.

Os Estados Unidos passaram a entrar no Brasil nas mais diversas formas. Esta entrada no mercado e a inserção do Brasil em sua órbita de influência eram medidas que visavam o distanciamento brasileiro da órbita de influência alemã.

A região sul do Brasil era povoada principalmente por imigrantes alemães e italianos. O comércio entre as duas nações era por compensação, que dispensava moeda, escassa em tempos pós-crise. Além, as rotas aéreas que ligavam o litoral brasileiro a Europa e a outros países da América do Sul, eram operados pela *Condor Syndikat*, uma empresa alemã, com ligações na *Luftwaffe* (Força Aérea Alemã). Outro fator que pesava a favor da Alemanha era o das comunicações, já que os colonos sulistas podiam ouvir rádios diretamente de Berlim e no idioma materno.



Figura 3.2 – Aeronave DornierWalda Condor Syndikat que operava no Brasil
Fonte: http://ninja-brasil.blogspot.com.br/2012/03/especial-de-domingo_18.html

Hitler tinha olhos e interesse sobre a América do Sul e particularmente no Brasil, onde chegou a dizer: “criaremos lá uma nova Alemanha” (MCCANN, 1995, p.71). Tanto

queria que logo o partido nazista passou a operar no Brasil, nas colônias alemãs. Como a ação ia contra os interesses centralizadores de Vargas, este passou a condenar a atuação de partidos políticos com vínculos estrangeiros.

As atividades nazistas foram gradativamente colocando uma ameaça à soberania do Brasil e uma afronta ao nacionalismo brasileiro. [...] No Rio Grande do Sul, sob a supervisão dos Coronéis Osvaldo Cordeiro de Faria, Chefe do Estado-Maior do Comando de Área³⁵, e Aurélio da Silva Py, chefe da policia estadual³⁶, as autoridades do Estado começaram a agir contra o nazismo em dezembro de 1937. Proibiram o uso da insígnia nazista e a publicação de propaganda em jornal defendendo o Nacional Socialismo. Determinaram aos nazistas que fechassem todas as organizações diretamente conectadas com as matrizes no estrangeiro, o que incluía algumas escolas de expressão alemã, e determinaram a todas as outras escolas estrangeiras que iniciassem o ensino intensivo da língua portuguesa (MCCANN, 1995, p.73)

Sob o auspício dos americanos, outras medidas passaram a ser tomadas, favorecendo a expulsão da influência alemã direta, onde só restaram os apoiadores dos feitos germânicos. Os que eram favoráveis ao alinhamento com a Alemanha ou ao defenderem sua atuação, em grande parte eram os militares, principalmente aqueles que foram estagiar no exército alemão ou participaram da Missão Indígena. Na América do Sul, vários exércitos de diversos países receberam missões técnicas vindas da Alemanha (MOURA, 1991, p.4). Com o desenrolar das ações da Segunda Guerra Mundial, estes militares ficaram ainda mais fascinados com aquele exército.

Com a chegada dos norte-americanos, o Brasil passou por uma “americanização” como afirma Tota (2000, p.19). Os Estados Unidos, numa política de aproximação e magnetismo, no sentido de atrair o Brasil para sua esfera de influência, passou a buscar os interesses brasileiros e moldar a opinião pública a seu favor. Desenvolveu um esforço para conhecer o Brasil e divulgar nossa realidade no exterior, onde os Estados Unidos seriam o porta-voz do continente americano.

McCann (1995, p.91), ao abordar sobre o interesse dos Estados Unidos no afastamento da influência alemã no Brasil, expõe que os norte-americanos estavam atrasados e para isso, precisaram correr atrás para não perder espaço. Reformularam a seção latino-americana do Departamento de Estado, sendo que o próprio presidente

³⁵ Do Comando Militar do Sul, do Exército Brasileiro

³⁶ Brigada Militar

Roosevelt concedeu recursos, em fevereiro de 1938, para a criação de uma comissão interministerial para a formulação de uma política de transmissões radiofônicas internacionais (MCCANN, 1995, p.92). Nos meses seguintes, Roosevelt solicitou as pastas de Estado, Guerra e Marinha, para formularem outra comissão interministerial para o estreitamento das relações com a América Latina e apoiou a criação da Divisão de Relações Culturais do Departamento de Estado (MCCANN, 1995, p.92). Esta rápida postura era necessária pelos exemplos que a Alemanha vinha apresentando, como na Guerra Civil Espanhola e na presença de oficiais de seu exército na Bolívia, nos combates da Guerra do Chaco.

A americanização da nossa sociedade quebraria possíveis resistências à aproximação política entre os Estados Unidos e o Brasil. A Política de Boa Vizinhança de Roosevelt era o instrumento, de amplo espectro, para a execução do plano de americanização. A sintonia fina da operação ficou a cargo, [...] de uma verdadeira “fabrica de ideologias”, criada pelo governo americano nessa conjuntura mundial (TOTA, 2000, p.19)

Dentre as medidas culturais que os Estados Unidos passaram a desenvolver, consta a concessão de emissoras de rádio internacional, produção de programas de rádio nos dois idiomas, produção de filmes – dentre eles a criação do personagem da *Walt Disney*, o *Zé Carioca* – e a criação de estereótipos tal como a *Carmen Miranda*.

Outro espaço que os norte-americanos ampliaram foi o da aviação comercial. Tanto que a concorrência entre eles e a Alemanha passou a ser desigual. Enquanto a *Condor Syndikat* operava seus *clippers*³⁷ na costa, a *Pan-American Airways* (empresa aérea norte-americana), com apoio do governo dos Estados Unidos, passou a competir com ela. Boa parte da frota mercante que operava no litoral era de hidroaviões, com poucos aviões convencionais. Estas empresas faziam juntamente com a *LATI* italiana e a *Aéropostale* francesa, a ligação do Brasil com outros continentes, mais precisamente com a Europa e os Estados Unidos.

³⁷Tipo de avião da época. Eram geralmente hidroaviões de grande porte, com capacidade elevada de carga e passageiros, além de longo alcance para voos intercontinentais.



Figura 3.3 – Clipper da Pan-American Airways

Fonte: <http://asteroide-leonel.blogspot.com.br/2012/05/clippers-quando-voar-era-chique.html>

Para quebrar a hegemonia da Alemanha na operação das rotas aéreas, já que várias outras empresas de menor porte ou eram subsidiárias ou tinham ligação com a *Condor Syndikat*, os norte-americanos foram ganhando concessões de operação nas mesmas rotas que a empresa alemã. Mas passaram a investir em infraestrutura de apoio, e com isso, garantindo todo o conjunto de estruturas para a operação da rota, incluindo redes de rádio e meteorologia e a construção de diversos campos de pouso (MCCANN, 1995, p.176). Com a chegada dos aviões norte-americanos, por mais que eles tivessem receio de que fossem inferiores em relação aos alemães, estes foram consolidando a presença estadunidense em céus brasileiros.

Somente a viagem aérea conseguiria reduzir a grande distancia entre os dois países. Gastavam-se quatorze dias para ir de navio de Nova York ao Rio de Janeiro e cinco por ar (em 1940, a entrada em operações do DC-3 e o uso de uma nova rota através do Brasil Central³⁸ encurtaram o tempo de viagem para três dias) (MCCANN, 1995, p.176).

A dependência das empresas aéreas em relação aos equipamentos era enorme, tanto que a *Pan-American Airways* empregava aviões emprestados de uma empresa francesa (MCCANN, 1995, p.177). Como a indústria norte-americana mal conseguia suprir as

³⁸As aeronaves que vinham dos Estados Unidos, entravam no Brasil por Belem (Pará) e desciam até o Rio de Janeiro contornando o litoral, passando, principalmente por Natal (Rio Grande do Norte), Recife (Pernambuco) e Salvador (Bahia), algo entorno de 5.000Km. Com a nova rota, partindo de Belem, os DC-3 voavam até Barreiras (Bahia) e depois diretamente para o Rio de Janeiro, reduzindo em cerca de 2.000km a distancia percorrida.

demandas internas, a substituição da frota alemã, que operava nas linhas brasileiras, foi lenta. Tão logo que a *Pan-American Airways* passou a assumir rotas internacionais que estavam canceladas, o governo brasileiro passou a eliminar a influência do Eixo (aliança Italo-germânica que depois incorporaria o Japão) sobre as outras empresas aéreas (MCCANN, 1995, p.181).

Visando a segurança e a defesa aérea das rotas, o governo norte-americano passou a buscar soluções que viessem a resolver tal problema, culminando com a criação, em 1941, do Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (ADP), numa parceria entre a *Pan-American Airways* e a Força Aérea do Exército norte-americano (MCCANN, 1995, p.178). A carência em campos de pouso era sentida em toda a América Latina, e as demonstrações da capacidade dos aviões mostravam que era necessário um número maior de campos de pouso para auxiliar o emprego das forças aéreas e a respectiva defesa do espaço aéreo. No Brasil, a ADP buscou construir ou melhorar as instalações dos aeroportos e rampas de hidroaviões das localidades de: Macapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Fernando de Noronha e Salvador (SALGADO; CORREA, 2007, p.42). Estas bases seriam as que viriam auxiliar nos esforços de envio de material dos Estados Unidos aos ingleses no Teatro de Operações do Mediterrâneo.



Figura 3.4 – DC-3 da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos
Fonte: http://www.travelcentre.com.au/travel/airshows/DC3/dc3_history.htm

O Brasil passou a ser alvo da disputa pela influência, tanto alemã, quanto norte-americana. Enquanto os Estados Unidos tinham a percepção de ameaça sobre a Alemanha, em relação ao Brasil, a Alemanha buscava cada vez mais se aproximar do Brasil. Vargas

queria, com sua política, modernizar o parque industrial brasileiro e a readequação da estrutura militar a nova forma de guerra. Assim, os militares passaram a reivindicar equipamentos mais modernos e os planejadores do governo uma siderúrgica. O fiel da balança penderia para quem fornecesse estes dois itens e poderia ser ou a Alemanha ou os Estados Unidos, quem primeiro assistisse aos interesses brasileiros. Vargas aproveitou a disputa das duas nações para barganhar não só estes itens, mas também mais vantagens, inclusive políticas, a seu favor.

Mas a questão que os militares brasileiros queriam eram os armamentos modernos. Enquanto os Estados Unidos prometiam a liberação da venda ao Brasil, uma vez que a venda de armamentos deve ser aprovada pelo congresso do país, a Alemanha, em 1938, efetuou uma venda de material de artilharia, além da concessão que havia feito para a construção, no Arsenal da Marinha, no Rio de Janeiro, dos aviões que haviam sido comprados dela. Assim, os Estados Unidos passaram a ser vistos com receio por parte dos militares.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, em 1939, a relação entre Brasil e Alemanha passou a ser estremecida pelo embargo imposto a ela pela Inglaterra. Os navios alemães eram bloqueados fazendo com que as remessas de material ao Exército, comprado antes da guerra, ficassem retidos na Europa, criando atritos com os Ingleses. Foi necessária a intervenção dos Estados Unidos para que os ânimos entre o Brasil e a Inglaterra fossem amenizados, fazendo com que os ingleses liberassem alguns carregamentos para o Brasil.

Por mais que as análises flutuem entre as questões políticas, militares, econômicas e culturais, o ponto central desta disputa foi a criação da Companhia Siderúrgica Nacional. O alinhamento seria concretizado com qual das duas nações fornecesse os meios para a construção de tal empreendimento. Analistas estadunidenses vieram ao Brasil em fins da década de 1930, mas não desenvolveram o projeto da planta siderúrgica devido a conjuntura econômica do país. Em tempos anteriores o Brasil tinha decretado a moratória da dívida externa, para reorganizar a economia nacional. Mas a Alemanha havia feito uma proposta de construção da siderúrgica pela *Krupp* (MCCANN, 1995, p.163).

Observando que a balança pendia agora para o lado alemão, os Estados Unidos logo mudaram de postura, onde, somando a participação de diversos fundos, eles financiariam a

nova instalação no Brasil (MOURA, 1991, p.20). Esta questão passou por todos estes pontos e amarrou a relação Brasil-Estados Unidos até 1941, quando o foi assinado o contrato com o *Eximbank* para a aquisição dos equipamentos (BUENO, 2008, p.261; MOURA, 1991, p.21).

Após o ataque a base de *Pearl Harbor*, os Estados Unidos entraram oficialmente na guerra. Vargas se solidarizou com os norte-americanos e Roosevelt, com a bandeira do pan-americanismo, clamou pela segurança de toda a América. Este gesto solidário fez parte das negociações, fazendo com que o Brasil conseguisse quebrar a resistência que os norte-americanos impunham as demandas brasileiras. Após a declaração de guerra dos Estados Unidos ao Eixo, os norte-americanos passaram a enviar, mesmo que não fossem as quantidades desejadas, os materiais solicitados pelas forças armadas brasileiras, estabelecendo um fluxo contínuo e crescente de envio de materiais.

Neste momento, como afirma Hirst (2009, p.27) e Moura (1991, p.5), o Brasil e outros países da América do Sul passaram a ter uma importância para os Estados Unidos, pois além do papel político, eram vitais para “o suprimento de materiais estratégicos e/ou a cessão de bases militares”. O Brasil ainda buscava a solução para dois de seus maiores problemas: a modernização do parque industrial, no caso, uma siderúrgica e a modernização das Forças Armadas, agora não só Marinha e Exército, mas também da Força Aérea, com a criação do Ministério da Aeronáutica em janeiro de 1941.

Nas Reuniões de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, realizadas no Panamá (1939), Havana (1940) e no Rio de Janeiro (1942), se estruturaram os eixos para o isolamento do continente frente à Segunda Guerra Mundial. Foram propostas a declaração de neutralidade (Panamá – 1939), os esforços pela cooperação na defesa da América (Havana – 1940), culminando com o rompimento das relações diplomáticas (Rio de Janeiro – 1942) com os países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) (HIRST, 2008, p.27).

Na ocasião da IIIª Conferência, o então diplomata brasileiro Oswaldo Aranha, em 28 de janeiro de 1942, rompeu as relações diplomáticas com os países do Eixo – Alemanha, Itália e Japão - reafirmando o engajamento do Brasil com a causa dos Estados Unidos. Em fevereiro de 1942, os submarinos alemães começam a atacar os navios brasileiros. Primeiramente o mercante de borracha Buarque, na saída de Belém - Pará

(MCCANN, 1995, p.221). Mas com o desenrolar da campanha naval alemã, os ataques de submarinos aos navios de bandeira brasileira passaram a aumentar e faziam mais vítimas. No dia 22 de agosto de 1942, o governo brasileiro declarou guerra aos países do Eixo (MCCANN 1995, p. 231), que, de acordo com Bandeira (2007, p.396), se deu por pressão popular, depois que “os estudantes lançaram-se as ruas”.

O período que se segue à Conferência do Rio de Janeiro é um dos mais ricos na história da cooperação entre o Rio de Janeiro e Washington. O ceticismo de alguns dirigentes brasileiros diante das promessas norte-americanas mostra-se infundado e os dois países estabelecem sólidos vínculos.

Os acordos brasileiro-americanos concluídos durante o período entre fevereiro e agosto de 1942 dividem-se em três grupos: os estratégicos e militares [vide *Lend & Lease* e o programa ADP], os de luta contra o Eixo [as conferências pan-americanas, requisição de bens e contas do Eixo e o combate a influência política] e os econômicos [CSN e acordos bilaterais] (SEITENFUS, 2000, p.297) [nota do autor].

O pragmatismo brasileiro, de acordo com Bueno (2008, p.258), na área comercial se deu até 1939, quando a Alemanha iniciou a guerra, pois ela criou dificuldades de fluxo marítimo alemão e estreitou outros laços, principalmente com os Estados Unidos e Inglaterra. O mesmo autor ainda afirma que:

Embora a guerra e, mais especificamente, o bloqueio naval inglês tenham imposto significativa diminuição nas relações comerciais com a Alemanha, o poder de barganha do Brasil ainda não estava totalmente esgotado, sobretudo se não se perder de vista as vitórias alemãs no teatro de operações. O afã de rearmar as forças militares e de construir uma usina siderúrgica poderia ser satisfeito pela Alemanha (BUENO, 2008, p.252).

A aproximação Brasil-Estados Unidos não foi um processo de troca de favores mútuos. Na verdade foi uma disputa por interesses que em muitos casos foi de encontro com os interesses da outra parte. No Brasil, a cessão das bases aéreas no nordeste foi um desses focos de disputa, pois vinha contra a posição dos militares brasileiros que não aceitavam a ocupação de seus territórios por forças estrangeiras. Para os Estados Unidos, coube a negociação junto a Marinha inglesa para a liberação de navios alemães com armas para o Brasil, compradas antes do início das hostilidades (BUENO, 2008, p. 252)

Com a entrada do Brasil na guerra, o que se viu foi uma intensa cooperação com os Estados Unidos para os esforços de guerra. O que se vê é um alinhamento em todas as esferas. Svartman (2008, p.78) afirma que neste alinhamento, no que se refere a esfera

militar, a relação entre o exército norte-americano e o brasileiro “não foi uma relação entre iguais, mas tampouco foi de subordinação” que se construíram os vínculos institucionais desde a década de 1930.

Com a Europa ocupada depois da queda da França, bloqueando e ameaçando a Inglaterra e a ocupação do norte da África pelas forças do Eixo, além da campanha naval no Atlântico, via-se o perigo da aproximação da guerra na América. Os Estados Unidos estavam no esforço para a manutenção do status da Inglaterra, fornecendo materiais e proteção aos comboios logísticos. A ameaça da queda das tropas aliadas no norte da África exigiria um esforço logístico e o “Saliente Nordestino” era a menor distância entre a América e a África.

Assim, era necessário para os Estados Unidos estabelecer um trampolim para a África a partir do Brasil. Os norte-americanos queriam ocupar a região do “Saliente Nordestino” e dispor tropas lá. Mas os militares brasileiros, temendo uma ocupação militar, não aceitaram a proposta. Ficou a cargo de uma empresa aérea norte-americana a construção e melhorias das instalações aeroportuárias no nordeste e norte do país, para que as forças dos Estados Unidos operassem a partir dali.

O governo norte-americano não aceitava as demandas “exageradas” de armamento requisitado pelo Brasil, usando a lei do *Lend & Lease*. O Estado-Maior do Exército dos Estados Unidos dizia que era necessário o “reforço à defesa de certas regiões do Brasil” (MOURA, 1991, p.27), vide nordeste, pois naquele momento eram vulneráveis a um ataque do Eixo. Graças ao estabelecimento de comissões de defesa entre os dois países, é que se puderam estreitar os laços “estratégicos” para ambos. Ficou definida a necessidade de defesa da costa brasileira e a necessidade de reequipar as nossas Forças Armadas com materiais no estado-da-arte daquela época.

Com a expulsão das tropas do Eixo no norte da África e o avanço das tropas aliadas na Europa, o Brasil passou a ser mais uma ponte de suprimentos ao front europeu e fornecedor de matérias-primas para os Estados Unidos (MOURA, 1991, p.28), na medida em que a ameaça de invasão da região nordeste brasileira havia sido repelida. Logo, a necessidade de material das forças de defesa brasileiras não era mais necessária. Ainda havendo a necessidade de modernizar as nossas forças, pleiteou-se o envio de armamento,

mesmo sem ter sido solicitado pelos aliados, mas como um papel político do Brasil nas relações exteriores (BUENO, 2008, p. 264).

Logo que acertado a participação do Brasil no conflito, ficando subordinadas ao Exército norte-americano, as tropas foram enviadas ao front. Há que se chamar a atenção que boa parte de todo o contingente brasileiro enviado a Europa, tanto do Exército, quanto da Força Aérea, foram treinadas pelos Estados Unidos e equipados com os mesmos materiais e uniformes dos norte-americanos. Os demais foram treinados em centros de instrução montados no Brasil, a priori, com instrutores norte-americanos e logo que formados, por brasileiros.

Ainda em 1945, o Brasil deu mais um passo no alinhamento com os Estados Unidos, ao declarar guerra ao Japão em junho daquele ano, mesmo depois do fim da guerra na Europa (BUENO, 2008, p.267). Nos combates no Pacífico os norte-americanos levaram praticamente sozinhos os esforços para a conclusão da guerra contra o Japão.

No pós-guerra, o Brasil ainda teve um saldo positivo, de acordo com Bueno (2008, p.267), pois pôde ficar com os materiais da guerra e ainda se beneficiou com os equipamentos modernos que viriam a ser cedidos. No ponto de vista de pessoal, este alinhamento e participação no conflito renderam uma grande quantidade de mão-de-obra bem capacitada e orientada por um dos melhores centros de ensino.

O que deve ficar entendido é que esta política de barganha, executada pelo governo brasileiro, como alguns autores afirmam, não rege todo o período. Há a participação dos diversos tomadores de decisão dos três países que também tem importância neste jogo. Ele se resume em uma situação conjuntural, onde o momento era propício e foi explorado bem pelo Brasil.

Esta convergência de interesses que reinou o período não foi um acordo entre cavalheiros, mas se pautou em diversas rodadas de negociação, muitas vezes sob tensão, buscando estabelecer um compromisso em que ambos pudessem ter contra partidas de seu interesse, mesmo quando a Alemanha estava considerada fora do jogo, havia certa influência sobre as negociações com os Estados Unidos.

Para um entendimento maior no que diz respeito às relações do Ministério da Aeronáutica brasileiro com os Estados Unidos, o capítulo a seguir irá se desdobrar sobre o tema com mais precisão. Tendo o entendimento de que o ponto central das relações Brasil-Estados Unidos no final da década de 1930 foi consequência dos desdobramentos da Segunda Guerra Mundial e das demandas de modernização nacional, fica mais clara a conjuntura em que o Ministério da Aeronáutica e seu braço armado, a Força Aérea Brasileira, foram criados. Relembrando que as questões que tangem a FAB, ou melhor, o emprego de Poder Aéreo, e a evolução do uso do avião como arma, já foram discutidos em partes anteriores.

CAPITULO 4—O PAPEL DOS ESTADOS UNIDOS NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA DE 1940 A 1948

A criação do Ministério da Aeronáutica em meio a Segunda Guerra Mundial trouxe uma série de implicações, tanto de meios quanto de estrutura. A forma de se pensar a guerra aérea, nos moldes da Primeira Guerra, fez com que toda aquela ideia de aviação passasse por uma reestruturação. Ainda mais em tempos caóticos de prenúncio de uma guerra às portas.

Este capítulo tenta elucidar como surgiu a ideia da unificação das aviações e como os Estados Unidos tiveram sua participação no processo de estruturação, pensamento e formação de pessoal, tanto técnicos quanto de mentalidades, amparados pelas teorias de Poder Aéreo daquela época.

4.1-A Criação do Ministério da Aeronáutica e da FAB

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, a partir das lições tiradas dos primeiros usos em combate dos aviões, começam a serem assentados os primeiros pilares do que viria a ser o pensamento sobre Poder Aéreo, como o uso sistêmico militar da aviação, idealizado por Hugh Trenchard e Giulio Douhet (BRASIL, 1991, v3, p. 35), e por J. F. C. Fuller (PROENÇA JR, 1999, p.144), que norteariam o pensamento tanto tático quanto estratégico sobre o emprego militar do ar.

Hugh Montague Trenchard foi o responsável pela criação da primeira força aérea independente, em 1918, em plena Primeira Guerra Mundial, a partir da fusão da *Royal Flying Corp* (pertencente ao Exército) e da *Royal Navy Air Service* (pertencente à Marinha). Baseando-se no Relatório *Smuts*, que avaliava os bombardeios alemães a Londres em 1917, criou-se o embrião da RAF, o *Independent Bombing Force*, com o objetivo de melhorar as ações aéreas por parte dos ingleses nas operações durante a guerra. Terminado o conflito, as forças terrestres e navais tentaram restaurar a subordinação da

aviação aos seus respectivos comandos, daí surgindo a figura de Trenchard na manutenção da independência da Força Aérea e um status estratégico para suas operações (SANTOS, 1989, p.60).

A independência da força aérea inglesa foi seguida pela Itália em 1923 e pela França em 1928. A França teve grande influência no Exército Brasileiro, pois de 1920 a 1940, a missão francesa ajudou a modernizar a força, tanto em métodos como em doutrinas. Em fins de 1930 ela veio sugerir ao Ministério da Guerra a criação de uma força aérea independente, respaldando o pensamento de Lysias Rodrigues, que há algum tempo já pregava a unificação das aviações (INCAER, 1991, v3, p. 39).

São atribuídos a Lysias Augusto Rodrigues, os primeiros esforços aqui no Brasil para transformar a aviação em uma arma independente (INCAER, 1991, v3, p.37). Em 1928, o então Major Lysias, publicou no suplemento de domingo do periódico “O Jornal”, de 7 de outubro, um ensaio em que era favorável a criação de um Ministério do Ar, onde destaca os feitos do oficial do Exército norte-americano James Doolittle e o *Air Ministry* da Inglaterra (INCAER, 1991, v3, p. 39). Após esta publicação, sucederam-se outras, inclusive vários livros abordando temas aéreos. Em sua obra *Geopolítica do Brasil*, de 1947, o autor ressalta em vários momentos, o papel que a aviação desempenha dentro do pensamento estratégico e geopolítico de uma nação, respaldando a atuação de Lysias Rodrigues como teórico geopolítico brasileiro.

Ao longo da década de 1930, várias figuras militares passaram a reforçar as ideias de Lysias, a ponto de criar movimentos e campanhas a favor da criação do novo ministério. Em 1934, alguns oficiais aviadores navais foram enviados a Europa para estagiarem e, ao retornarem, após três meses, passaram a debater sobre a unificação da Aviação Militar, Naval e comercial sob uma mesma pasta (INCAER, 1991, v3, p.42). Os debates atraíram o interesse de oficiais aviadores do Exército, sensibilizando também a cúpula de comando, onde expunham em palestras suas ideias sobre o Ministério do Ar. Em 1935, oficiais tanto do exército quanto da armada, se reuniram entorno da “Campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica” (INCAER, 1991, v3, p. 53) e em 1937, o contra-almirante de Lamare, estudioso das estruturas que vários outros países montaram para a organização da aviação, fez apreciações sobre a aeronáutica de diversos países, avalizando a necessidade do Brasil em seguir os mesmos caminhos (INCAER, 1991, v3, p.55).

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, a aviação passou a desempenhar um papel fundamental nas operações. Em raras ocasiões, durante este conflito, não há a presença de aeronaves. Para se compreender melhor, é preciso se levar em conta a dinâmica da guerra moderna e os avanços tecnológicos que foram postos a disposição dos objetivos militares.

Para vários autores, tal como Bouthoule Carrère(1979, p.68), Lind (2005, p.12) ou Pinheiro (2007, p.17), a guerra moderna, pelo viés polemológico, pode ser estruturada em quatro gerações: 1ª Geração (1775) – massa – está mais ligada a mobilização de uma grande massa de combates, principalmente devido a conscrição universal para o serviço militar; 2ª Geração (1914) – fogo – com as metralhadoras e artilharia, o volume de fogo cresceu exponencialmente se comparado às guerras anteriores, travadas com mosquetes e baionetas. Esta inovação foi uma das responsáveis pela imobilização ocorrida durante a Primeira Guerra Mundial, onde ambos os lados possuíam grande volume de fogo, e foi usada a estratégia defensiva, cujos lados aguardavam entrincheirados o avanço do inimigo para dizimá-lo; 3ª Geração (1945) – manobra – como o imobilismo da Primeira Guerra Mundial havia gerado um saldo de mortos de dimensão nunca antes vista, buscou-se dar uma dinâmica maior na guerra, na tentativa de resolver os conflitos de maneira rápida e com o menor número de mortos. A *Blitzkrieg* alemã, durante a Segunda Guerra Mundial, foi o ícone deste tipo de guerra, que também leva em conta outros fatores; 4ª Geração (atual) – assimetria - leva em conta as novas formas de atuação dos exércitos frente a mudança das ameaças.

O que deve ficar claro é que a Segunda Guerra Mundial foi onde a manobra teve seu emprego mais destacado. A forma como o exército alemão avançava é bem caracterizada pela ação rápida em que os obstáculos eram contornados ou cercados. Assim, as aeronaves eram o vetor que melhor poderiam sustentar e dar suporte a tal estratégia, uma vez que pode se deslocar em mais que duas dimensões no espaço, além da velocidade.

A Missão Francesa, como abordado anteriormente, exerceu uma influência muito grande no Exército Brasileiro. Há que se levar em conta que quando eclodiu a Segunda Guerra Mundial, o exército francês ainda pensava nos moldes da guerra anterior, e este pensamento acabou por refletir aqui no Brasil, pela presença da Missão. Logo, quando eclodiu a Segunda Guerra Mundial, o Exército brasileiro não estava preparado para a nova

guerra. O conceito manobra, que a nova forma de guerra impunha, só era viável com o uso de meios modernos e que pudessem operar de forma conjunta entre as forças, explorando ao máximo as comunicações entre meios e a flexibilidade dos vetores de mobilidade. O avião era o abre-alas da *blitzkrieg*. Logo seria também o defensor, principalmente da Inglaterra.

Depois de muita discussão, pelo paternalismo do Exército e da Marinha a respeito de suas respectivas aviações, em janeiro de 1941, o governo decidiu extinguir a Aviação Militar e a Aviação Naval e criar um comando de operações aéreas centralizado, originando o Ministério da Aeronáutica, tendo como primeiro comandante, um civil, o Dr. Salgado Filho (INCAER, 1991, v3, p. 75).



Figura 4.1 – Salgado Filho, ao centro, na cerimônia de recebimento das aeronaves das aviações da Marinha e Exército em 1941.

Fonte: http://www.mv-experience.com/info/index.php?option=com_content&view=article&id=731:71-anos-da-criacao-do-ministerio-da-aeronautica&catid=51:defesa-e-combate&Itemid=55

A escolha de um civil para comandar a nova força militar se deu pela questão política, uma vez que a disputa entre o exército e a marinha pelo comando era grande. A Marinha se negava a entregar sua aviação ao Exército, que buscava capitanear o novo ministério e mantê-lo sob sua jurisdição (MCCANN, 1995, p.184). Nesta época o Exército

exercia um papel político muito forte, algo que incomodava Getúlio Vargas. Como medida para enfraquecer esta atuação do Exército, Vargas acabou optando pela nomeação de seu amigo (MCCANN, 1995, p.185).

Todo o pessoal envolvido com as operações aéreas no Exército e na Marinha, instalações e equipamentos, foram transferidos à nova força, também, os aviões a eles pertencentes. Como herança, recebeu 430 aviões, sendo 99 da Aviação Naval e 331 da Militar, de 35 modelos diferentes (INCAER, 1991, v3, p.90/119), praticamente todos obsoletos, onde não possuíam qualquer qualificação para reagir a um ataque e em pouca quantidade.

As estruturas e unidades pertencentes tanto a Aviação Militar, Naval e da pasta de aviação civil do Ministério de Viação e Obras Públicas passaram diretamente para o novo ministério. Por sua estruturação ser militar, teve-se que criar uma nova identidade para aquela força recém-criada, gerando assim inúmeras comissões, tal como de uniformes, de cocar (insígnia de nacionalidade em aeronaves militares) e de equiparação de hierarquia. Como o Brasil tinha se alinhado com os Estados Unidos, e a importância dada por aquele país na aviação militar fez com que a FAB moderniza-se toda sua frota com aeronaves de origem norte-americana, criou-se a Comissão de Compras de Material em Washington. Logo a FAB teve que se estruturar como força, onde, pelo decreto 3.730 de 18 de outubro de 1941 (BRASIL, 1941, p.805) o organizou da seguinte forma:

- Estado-Maior da Aeronáutica
- Comandos de Zona Aérea
 - 1ª ZA – Norte – Amazonas, Pará (sede em Belém), Maranhão e Território do Acre;
 - 2ª ZA – Nordeste – Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco (sede em Recife), Alagoas, Sergipe e Bahia;
 - 3ª ZA – Centro-Sudeste – Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal (sede);
 - 4ª ZA – Sul – Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (sede em Porto Alegre);
 - 5ª ZA – Oeste – Mato Grosso (sede em Campo Grande).
- Diretorias
 - Pessoal;

- Ensino;
 - Técnica Aeronáutica;
 - Obras;
 - Material;
 - Rotas Aéreas;
 - Defesa Antiaérea;
 - Aeronáutica Civil.
- Serviço de Fazenda.

Sobre este modelo de organização, é preciso observar que quando, anterior a criação do Ministério da Aeronáutica, estavam ligadas a outros ministérios, estes possuíam um sistema fazendário, cujas pastas de aviação eram subordinadas. Com a criação do novo ministério, não só as estruturas foram transferidas a ele, mas também os recursos destinados a cada pasta, sendo necessária uma secretaria que gerisse estes recursos e mais as subvenções que o governo cedia. As diversas unidades de aviação e de guarda ficavam subordinadas as Zonas Aéreas em que estavam situadas.

Este arranjo funcionava como um guarda-chuva, onde tudo que diz respeito a atividades aéreas, estão subordinadas ao Ministério da Aeronáutica, desde as atividades militares até as civis, mesmo por que o Estado de Guerra impunha o direcionamento dos esforços para as ações de defesa e para a guerra, sendo muito característico a exaltação do papel militar. Em 1946, o Ministério passou por uma reestruturação, pelo decreto 9.888 de 16 de setembro (BRASIL, 1946, p.1096) ficando da seguinte forma:

- Estado-Maior da Aeronáutica
- Comandos de Zona Aérea
 - 1ª ZA – Norte – Amazonas, Pará (sede em Belém), Piauí, Maranhão e Territórios do Acre, Guaporé (atual Rondônia) e Rio Branco (atual Roraima);
 - 2ª ZA – Nordeste –Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco (sede em Recife), Alagoas, Sergipe e Bahia;
 - 3ª ZA – Leste – Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, e Distrito Federal (sede);
 - 4ª ZA – Centro-Sudeste– São Paulo (sede em São Paulo), Paraná, Goiás, Mato Grosso, parte de Minas Gerais;
 - 5ª ZA – Sul –Santa Catarina e Rio Grande do Sul (sede em Porto Alegre).

- Diretorias
 - Pessoal;
 - Ensino;
 - Saúde;
 - Intendência (antigo serviço fazendário);
 - Material;
 - Rotas Aéreas;
 - Engenharia (antiga diretoria de obras);
 - DAC - Aeronáutica Civil.
- Comissões Especiais
 - Promoções;
 - Aeronáutica Brasileira (em Washington);
 - Estudos Relativos a Navegação Aérea Internacional (CERNAI);
 - Desportos da Aeronáutica;
 - Mista FAB/SPVEA-Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia ;
 - COCTA-Organização do Centro Técnico de Aeronáutica.

Com a nova estrutura, as diretorias passaram a ter mais liberdade de ação, vide que o DAC passou a ser o setor responsável pela organização e regulamentação das atividades aéreas comerciais e civis. Com o fim da guerra, a lei que regulamentava o Programa de *Lend & Lease* teve que ser revogada, uma vez que a lei era para garantir além dos esforços aliados, a segurança dos Estados Unidos. Logo, o papel da Comissão Aeronáutica Brasileira, localizada em Washington, que organizava e fiscalizava as demandas e recebimento de materiais para o Ministério da Aeronáutica teria que ser desfeito. Mas, visando a manutenção do Brasil na sua orbita, os Estados Unidos iniciaram um novo programa, que veio a dar continuidade na dependência em material militar e aeronáutico dos brasileiros, o *Surplus* – excedentes de guerra (INCAER, 2005, p.312), garantindo assim, estoques de aeronaves e peças por longo tempo. As compras de material feitas nos Estados Unidos, após 1946, passaram a ser regulamentadas pela portaria 241, de 24 de setembro de 1947 (BRASIL, 1947, p.715). O Surplus só fornecia peças de reposição e equipamentos estocados após o fim da guerra como excedentes.

Muitas das aeronaves utilizadas pela FAB durante a Segunda Guerra Mundial eram emprestadas, uma vez que eram retiradas das áreas de combate e entregues “ainda em uso”

aos brasileiros. Com a lei de *lend & lease*, as aeronaves eram compradas a preços irrisórios, mas eram aeronaves novas. Com o decorrer da guerra, o Brasil foi recebendo estas aeronaves. Para controlar o recebimento do material pelo programa a FAB foi publicado o Aviso 31, de 1945 (BRASIL, 1945, p.232), instruindo a Comissão da Aeronáutica Brasileira a receber tais materiais ainda em solo norte-americano e, quando da chegada deles no Brasil, pela Diretoria de Material (BRASIL, 1945, p.476), sendo assim, incorporado ao patrimônio nacional.

4.2-A relação do Ministério da Aeronáutica com os Estados Unidos entre 1941 e 1948

A relação da aviação para fins militares com os Estados Unidos é de longa data. Durante a campanha do Paraguai, o então marquês de Caxias teve conhecimento das experiências norte-americanas durante a Guerra da Secessão e decidiu, após o insucesso da construção de um balão nacional, importar diretamente daquele país os dois balões empregados por ele na campanha. Provavelmente ele deve ter tido acesso a informes e publicações sobre o desenrolar das ações nos Estados Unidos, alguns anos antes de sua ação no Paraguai.

Boa parte da estrutura do Ministério da Aeronáutica, e do seu braço militar e operacional, a Força Aérea Brasileira, é oriunda da Aviação Militar. Os norte-americanos já prestavam assistência à aviação da Marinha, numa cooperação técnica desde 1916, quando da compra dos *Curtiss F* por aquela força, para a criação da Escola de Aviação Naval. Mas a partir de 1918 a Missão Militar Francesa passou a atuar junto ao Exército para modernizá-lo “frente aos novos desafios da guerra moderna”. Mas, em 1917, houve uma missão técnica francesa também, para a implantação e estruturação da aviação do Exército.

Num período mais próximo ao do nosso objeto de estudos, em 1932, após a Revolução de 1932, o Exército brasileiro comprou dos Estados Unidos 14 aeronaves de caça, iniciando assim uma quebra da influência material francesa na aviação daquela força. A Missão Francesa que atuava na modernização do Exército perdeu um pouco seu foco, que era a atualização do Exército brasileiro e a consultoria sobre o melhor equipamento

para ela, e passou a ser a porta de entrada de material francês, mesmo de materiais obsoletos ou de qualidade inferior ao de outras nações. O declínio da Missão Francesa se deu, principalmente, pela percepção da oficialidade da aviação do Exército de que o pensamento, no caso, a doutrina francesa, não era compatível com a realidade brasileira e nem os materiais (aviões) refletiam o que havia de melhor em qualidade e tecnologia. A atração e o entusiasmo que o Exército teve na década de 1920 com a presença da Missão Francesa, no decênio seguinte foi contrastada por uma sucessão de movimentos de oposição. Isto pode ser observado pelo crescente número de aeronaves de origem norte-americana e pelas missões do Correio Aéreo Militar.

Depois desta compra, e das várias demonstrações que as empresas aeronáuticas norte-americanas fizeram no país, o material norte-americano passou a ser visto como moderno e referência em tecnologia pelos militares brasileiros. Tanto que, quando o Ministério da Aeronáutica foi criado, absorvendo as aeronaves das aviações da Marinha e do Exército, das 99 aeronaves entregues pela Aviação Naval, 52,5% eram de origem alemã, 17,2% inglesa e 30,3% norte-americana. Já a Aviação Militar, das 331 aeronaves entregues a nova pasta, 7% eram nacionais, 0,9% italianas, 0,6% alemãs, 4,8% inglesas e 86,7% dos Estados Unidos (INCAER, 1991, v3, p.90/119).

Destas aeronaves, as alemãs, boa parte foi montada no Brasil, na Fábrica do Galeão (INCAER, 1990, p.563), pertencente ainda nos anos de 1930 à Marinha do Brasil. As americanas, em grande parte, vieram voando, mas algumas, principalmente os modelos NA-44 e *Fairchild M-62*, foram montados e depois construídos em instalações nacionais como a Fábrica de Lagoa Santa (BRASIL, 1941, p.180) ou na Fábrica do Galeão (BRASIL, 1941, p.947). Por mais que tivessem sido adquiridos alguns modelos ainda antes da criação do Ministério da Aeronáutica, foi só após 1941, em meio aos acordos de cooperação com os Estados Unidos, que os NA-44 (popularmente conhecido como T-6) e o *Fairchild M-62* (conhecido por PT-19) passaram a ser incorporados a nova força aos montes e montados no Brasil.

Além, durante os debates pela criação do Ministério da Aeronáutica, e do interesse do Exército brasileiro em assumir o comando da nova pasta, uma ação que veio a respaldar ainda mais tal atitude, em 1935, foi a criação nos Estados Unidos do GHQ Air Force (Quartel-General da Força Aérea), subordinando todas as unidades do *USArmy Air Corps*

(INCAER, 1991, v3, p. 53). Por mais que a aviação da *USNavy* não estivesse sob sua tutela, e tendo um emprego diferenciado dela, a unificação das aviações do Exército norte-americano foi o responsável pela centralização das operações e a unificação dos procedimentos e operações por aquela força. Isso indica, pelo envio de pessoal do Exército brasileiro para estagiar nas escolas daquele exército, que muitos tiveram inspiração nesta forma de comando e quiseram replicar aqui no Brasil.

A aproximação dos Estados Unidos com a América Latina, e mais precisamente, com o Brasil, deu-se pela questão estratégica. Os norte-americanos almejavam uma posição de líder global, que já vinha sendo construída desde o século XIX. A obra de Mahan em consonância com o Destino Manifesto e a Doutrina Monroe, caminham neste sentido, para se construir esta posição. Para se ter um status de potência global, era necessário o apoio e a presença de maneira que seus meios pudessem ter um alcance global. Durante a Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos estavam se inserindo na Comunidade Internacional como uma potência emergente, sendo satélite do Concerto Europeu. Quando eclode a Segunda Guerra Mundial, após um período de declínio da presença europeia, mais pelas condições econômicas que estavam ainda fragilizadas, os Estados Unidos passaram a ser a potência global, ocupando a posição que antes era da Inglaterra.

Deve-se levar em conta que, o Brasil para os Estados Unidos tinha ainda outra importância. A fonte de matéria-prima estratégica, tal como metais nobres, ferro, bauxita, etc. A perda desta fonte, não que inexistisse concorrentes para suprir o mercado norte-americano, mas com os acordos de favorecimento e exclusividade de fornecimento deles do Brasil aos estadunidenses, o custo por estes materiais seria maior, sendo mais vantajosa a manutenção das fontes destes recursos com uma nação aliada. Assim a atuação dos Estados Unidos em meio ao reerguimento do comércio mundial pós-crise de 1929 e seu envolvimento nos esforços de guerra, visavam à consolidação desta política internacional.

Já o Brasil apresenta um retrato diferente, pois estava mais preocupado com a situação regional e interna. No contexto regional, a Argentina representava uma ameaça à segurança da região sul, sempre deixando os militares alarmados com os movimentos próximos a fronteira. Além, ainda no contexto regional, o Brasil buscava se manter como referência ou líder regional na América do Sul, na tentativa de quebrar tal atitude da

Argentina. Somava-se a presença de líder regional, o idealismo em ser reconhecido como uma grande nação pela comunidade internacional. No âmbito interno, o Brasil buscava se reestruturar da crise de 1929, pois sua economia estava construída entorno do comércio internacional do café, e tinha sido o que puxou para o vermelho a economia brasileira; e a luta por modernizar o país com inúmeros desafios, tal como melhorar a educação, saneamento básico, industrialização, ligação entre as regiões e administração pública. Por isso o contexto em que o Brasil se inseriu na conjuntura internacional do final da década de 1930 e a barganha que fez entre os Estados Unidos e a Alemanha visava conquistar os objetivos estratégicos brasileiros, arrumando a base do comércio e a estrutura político-social nacional.

Assim, a parceria que o Brasil fechou com os Estados Unidos, no que tange as atribuições do Ministério da Aeronáutica, visava adequar as estruturas, meios e capacidade operacional. Para os Estados Unidos, este vínculo era temporário, visando a consolidação da sua atuação global. Logo era necessário, para os Estados Unidos, para a segurança do continente e a presença na Europa, que o Brasil não fizesse oposição e auxiliasse na conquista dos seus interesses. Como parte da sua busca pela posição global, num primeiro momento, os Estados Unidos buscaram a hegemonia das rotas aéreas comerciais brasileiras, que, juntamente com o governo brasileiro, por meio de incentivos, como a construção de aeroportos e fornecimento facilitado de aeronaves, buscaram ocupar o espaço antes ocupado pela Alemanha.

Nos cadernos de boletins do Ministério da Aeronáutica, de 1941 até 1946, constam nos despachos do ministério e depois nos despachos da Diretoria de Aviação Civil, um grande número de solicitações por parte das empresas vinculadas com os Estados Unidos (*Pan-American Airways* e sua subsidiária no Brasil, a Panair do Brasil), sendo muito maiores em comparação a das outras nações que atuavam, tal como a Alemanha (Lufthansa e Condor Syndikat, além das subsidiárias e de vínculo com alemães: a VASP, VARIG e Sindicato Condor – transformada depois em Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul), a França (com a AirFrance, Aéropostale e sua subsidiária Cia Aeronáutica Brasileira) e da Itália (LATI).

É interessante notar que no final da década de 1930, os Estados Unidos mal conseguiam operar as suas rotas que passavam pelo Brasil. As instalações que a *Pan-*

American Airways utilizava para apoiar as operações de seus hidroaviões eram cedidas pela AirFrance (MCCANN, 1995, p.177; BRASIL, 1941, p.857). Em pouco espaço de tempo, os Estados Unidos iriam ser o responsável pela modernização do sistema de navegação aérea nacional e suas aeronaves ocupariam a maioria das rotas aéreas comerciais.

O gráfico abaixo ilustra proporcionalmente as solicitações feitas pelas empresas aéreas comerciais, publicadas nos cadernos de Boletins entre 1941 e 1948. Há que se observar, que ao longo dos anos, o formato dos boletins foi sendo alterado, passando os despachos a não serem mais deliberados pelo Ministério ou pelo Estado-Maior, mas pela respectiva diretoria, a de aviação civil, chegando somente ao gabinete do ministério os recursos dos indeferimentos.

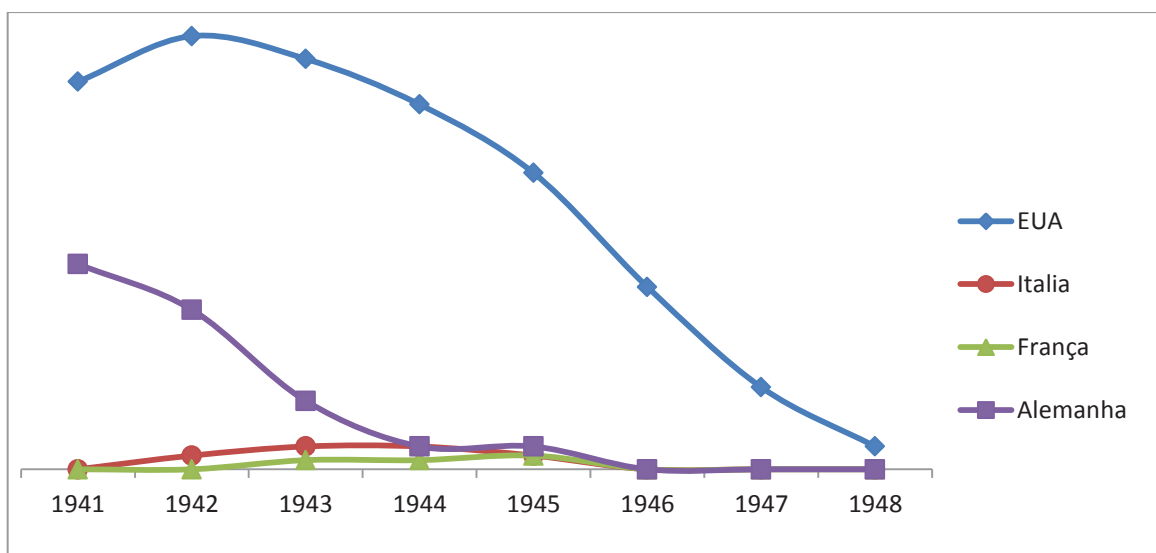


Figura 4.2 – Gráfico em que são ilustradas as solicitações feitas pelas companhias aéreas, separadas por seus vínculos. Imagem meramente ilustrativa.

Aos poucos os norte-americanos foram entrando no Brasil, ocupando o espaço que as empresas com vínculos alemães tinham. Uma das primeiras medidas, como McCann (1995, p.178) traz, foi a proibição de pilotos estrangeiros em voos comerciais e em aeronaves de matrícula nacional. Mas o que esbarrava e atrapalhava a entrada dos norte-americanos no espaço ocupado pela Alemanha, era o fornecimento de aeronaves e subsídios para a compra delas. McCann (1995, p.94/181) também afirma que a capacidade industrial dos Estados Unidos estava em seu limite, mal atendia as demandas internas.

Mas com o desenrolar da guerra na Europa, a Alemanha foi reduzindo sua atuação no Brasil, principalmente pela redução dos vínculos entre o governo nazista com as subsidiárias brasileiras, onde estas passaram a adquirir aeronaves norte-americanas. Num primeiro momento, consta nos cadernos de boletins do Ministério da Aeronáutica, em 1941, que o Sindicato Condor (subsidiária da homologada alemã) solicitou informações sobre o DC-2 operado pela Panair do Brasil, sendo aceito e entregue a ela tais informações (BRASIL, 1941, p.715). Estas solicitações feitas pela Condor ao Ministério da Aeronáutica foram repedidas em 1942 (BRASIL, 1942, p.724), mas neste caso, negadas. Em 1944, a VARIG, que possuía vínculos com a Alemanha, pois seus sócios proprietários em sua maioria eram germânicos e possuía em seu acervo aeronaves daquela origem, solicitou ao Ministério da Aeronáutica a importação de um *Lockheed Electra 10A* dos Estados Unidos (BRASIL, 1944, p.438). Nos anos seguintes, a compra de material estadunidense continua por parte das empresas com vínculos alemães.

A política de “desgermanização” era lenta em atingir seus resultados devido à grande necessidade de transporte aéreo no Brasil. Tão logo os Estados Unidos puderam fornecer equipamentos para substituir as aeronaves alemãs, e a *Pan-American* assumiu o controle de algumas rotas internacionais canceladas, os brasileiros cooperaram na eliminação da influência e do controle do Eixo na Varig, Vasp e Condor. Essa política estabeleceu um verdadeiro sistema de linhas aéreas nacionais no Brasil e eliminou uma ameaça potencial à segurança do Continente e às importantes rotas de suprimento que o Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (ADP) criou (MCCANN, 1995, p.181).

Há que se levar em conta que o afastamento da Alemanha da operação das rotas aéreas comerciais brasileiras leva em conta o desenrolar da guerra e a busca pela hegemonia norte-americana sobre a prestação dos serviços no Brasil. Em primeiro, o ponto máximo das operações aéreas da *Luftwaffe* (Força Aérea Alemã), se deu até o início da batalha da Inglaterra e da abertura do front leste, com a Rússia. A partir deste momento, a aviação alemã, tanto militar, quanto civil, ficou empenhada em manter os esforços de suprimento das duas frentes de combate, assim, diminuindo a disponibilidade de aeronaves para serem comercializadas. A capacidade industrial norte-americana foi crescendo ao longo da guerra e as vantagens para a compra de aeronaves também foi facilitada. Logo, as empresas que antes tinham vínculo com a Alemanha por questões materiais, passaram a buscar nos Estados Unidos estes equipamentos.

Pode-se observar um favorecimento aos norte-americanos, no que tange as operações aéreas comerciais. A partir de 1942, na coletânea de cadernos de boletins analisados, é comum ver pedidos de empresas com influência alemã ou mesmo italianas, serem negados pelo Ministério da Aeronáutica. A Condor foi negada a solicitação para levantamento aerofotogramétrico da bacia do Paraíba em São Paulo, em 26 de julho de 1941, pelo ministro da aeronáutica, pela presença de “elementos estrangeiros que interveem na execução do serviço” (BRASIL, 1941, p.471). Sobre a LATI, para impedir a atuação dela em apoio às forças do Eixo, a Diretoria de Aviação Civil, subordinada a pasta da Aeronáutica, requisitou em fevereiro de 1942, seus bens e instalações (BRASIL, 1942, p.160).

Mas sobre as empresas norte-americanas, o que se observa é um favorecimento, com concessões de voos excepcionais (BRASIL, 1942, p. 388) onde a *Pan-American* operava linhas interiores, algo que só poderia ser feito pela sua subsidiária Panair. Estas solicitações pela *Pan-American* se repetem inúmeras vezes, chegando ao ponto, ainda em 1942, de ser feita uma concessão “excepcionalíssima [sic]” pelo diretor daquela seção (BRASIL, 1942, p.507), proibidas a partir da portaria 257, de 1 de janeiro de 1945 (BRASIL, 1944, p.471).

Além da construção de meios que dificultavam cada vez mais a presença dos alemães e suas aeronaves das linhas aéreas, o que resultou na saída deles do mercado aeronáutico brasileiro, os norte-americanos, por meio de manobras políticas, colocaram em prática um plano em que auxiliava o Brasil num dos seus pontos mais fracos, a disposição de campos de aviação em regiões fora do eixo político-econômico. Devemos levar em conta que o Brasil naquela época era desprovido de infraestruturas que ligassem as capitais dos estados com as demais regiões nacionais. Éramos como ilhas, onde cada região do Brasil não possuía ligação com outras. O único meio disponível para uma viagem da capital federal, Rio de Janeiro à Natal, ou era por navio (navegação de cabotagem) ou por avião. Mas a infraestrutura aeroportuária no Brasil era precária e só atendia satisfatoriamente nas capitais, tal como Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Natal, Fortaleza, Belém, Manaus e Macapá. Além de serem construções antiquadas para as novas aeronaves, muitas eram antigas e as que estavam em melhores condições eram de empresas aéreas internacionais.

Para reverter este quadro, uma vez que seria de suma importância às bases brasileiras para apoiar as operações de segurança do continente (CONN; FAIRCHILD, 2000, p.35) e de apoio das operações dos aliados na zona de conflito (MCCANN, 1995, p.191), houve o apoio dos Estados Unidos, mais precisamente, o Departamento de Estado, da Guerra e da Marinha, por intermédio de uma empresa. A *Pan-American Airways*, por meio da sua subsidiária, a *Pan-American Airports Corporation*, passou a construir e melhorar a infraestrutura aeroportuária brasileira, principalmente da região norte e nordeste do país. A ADP (Programa de Desenvolvimento de Aeroportos) foi o carro-chefe da *Pan-American* no Brasil, fazendo com que fosse admirada e respeitada, ao mesmo tempo em que gerou hostilidade por parte dos germanófilos nacionalistas (MCCANN, 1995, p.176).

Autorizada verbalmente por Vargas a Cauby Araújo, ainda em janeiro de 1941 (MCCANN, 1995, p.185), iniciando de imediato os trabalhos preparatórios, foi só regularizada em julho daquele ano (BRASIL, 1941, p.430), num mecanismo político bem arranjado, onde a Panair do Brasil, como subsidiária da *Pan-American*, iria fazer intervenções em certos aeroportos, visando a melhoria para suas operações. Na verdade, o que objetivavam era a construção de uma rede de campos de pouso e instalações que formariam uma rede de apoio às operações norte-americanas entorno da segurança hemisférica, mais precisamente a construção de uma barreira no “Saliente nordestino” impedindo a entrada das forças do Eixo e a defesa do Canal do Panamá e seus arredores (CONN; FAIRCHILD, 2000, p.30).

Não só a região nordeste do Brasil era de interesse norte-americano. Se observarmos, a ADP investiu também em aeroportos na região amazônica, tal como Belém, Manaus e Macapá. A partir de 1946 a FAB também buscou atuar na região norte brasileira, não só com as linhas do CAN, mas também apoiou o desenvolvimento daquela região com a Comissão Mista FAB-Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. No boletim do ministério de 1942 consta, por exemplo a seguinte solicitação ao DAC, onde é possível observar um pouco a trama de relação entre o Ministério da Aeronáutica com os Estados Unidos:

AH) PLANO AEROVIARIO DA AMAZONIA – No memorial em que a Defense Supplies Corporation e a Rubber Reserve Company, por intermédio da Embaixada dos Estados Unidos da America do Norte, submeteram à consideração do Sr. Ministro da Aeronáutica o plano aeroviário da Amazonia, proferiu S. Excia. o despacho seguinte – Aprovado. Diante das promessas feitas,

aguardamos sua concretização, sobretudo no fornecimento de material à Panair, e à criação de suas novas linhas. Esta concessão é feita à Defense Supplies Corporation, por companhia que escolher, para fins oficiais, e enquanto durar o estado de guerra. A.D.C. – 19-11-942. (ass.) *Salgado Filho*. Ref. 7.617-942.[sic] (BRASIL, 1942, p.1737).

Mas o mais importante sobre a relação do Brasil com os Estados Unidos, sobre questões aeronáuticas, é a mudança no paradigma da aviação. No caso da FAB, observando as aeronaves e seus sistemas de navegação, este alinhamento do Brasil com os EUA resultou na mudança, no jargão da aviação, do voo “arco-e-flecha”, onde a navegação é estimada e utiliza principalmente dos recursos visuais, para uma navegação aérea moderna, com auxílios em terra e a introdução da navegação por instrumentos.

Existiam no Brasil, antes de 1940, pouquíssimas estações de rádio para comunicação com as aeronaves. Com a abertura de novas rotas aéreas pelo interior do país, antes só operadas pelos militares do Correio Aéreo Militar, havia a necessidade da instalação de auxílios para maior segurança na operação daquelas rotas pelas empresas aéreas. Esta mudança na forma de voo, vinha em auxílio às operações feitas pela *US Navy*, juntamente com a FAB, em patrulhas marítimas ao longo do litoral brasileiro.



Figura 4.3 – Rádio receptor BC-AH-229 utilizado em aeronaves CATALINA, modelo utilizado pela FAB e US Navy durante a Segunda Guerra Mundial.

Fonte: <http://www.gavppinda.com.br/curiosidades.html>

Diferentemente em como era feito o voo “arco-e-flecha” no continente, onde era possível ir voando acompanhando feições do terreno, voos de longa duração sobre o mar tem um pequeno empecilho, não há referência na superfície para serem seguidas, daí a necessidade de auxílios eletrônicos de navegação.

A *Pan-American* foi pioneira em muitos aperfeiçoamentos da aviação no Brasil, e de outras áreas, estabelecendo as primeiras estações meteorológicas e sistemas de comunicação terra-ar para a segurança dos voos. Seus engenheiros lançaram muitos dos campos de pouso do País (MCCANN, 1995, p.176).

Deve ser compreendido que está política norte-americana de afastamento da influencia alemã na aviação comercial, não foi algo dada somente pela *Pan-American*, mas sim, uma política do governo estadunidense para inserção não só do Brasil, mas de toda a América Latina sob a sua influencia. A *Pan-American* foi um instrumento para a concretização de tal política. A entrada dos Estados Unidos na aviação comercial brasileira foi de suma importância para o país, não só por modernizá-la, mas por colocá-la em sintonia com as normas para a operação das rotas internacionais de aviação, fazendo com que, logo após a guerra, o Brasil viesse a fazer parcerias e acordos aeronáuticos com outros países, sendo primeiro os Estados Unidos em 1946 (BRASIL, 1946, p.1079) e depois, em 1948, com Dinamarca, Suécia e Holanda (BRASIL, 1948a, p.713/847/1100).

Esta modernização não é somente refletida pela utilização e implantação de uma série de estações de rádio de origem norte-americana. A forma como eram utilizadas estas estações, segue o modelo estadunidense, com identificação, frequência e formas de contato semelhantes. Por exemplo, a torre de controle do aeroporto e base aérea do Galeão, uma das mais importantes da capital federal naquele período, era identificada como ATC-Rio (*Airport Tower Control-Rio de Janeiro*), onde esta possuía quatro frequências de operação: 2870kc para aeronaves norte-americanas em serviços de transporte regular; 4495kc para aeronaves militares brasileiras e norte-americanas; 3370kc para radiotelefonia de aeronaves comerciais; e 6210kc para radiotelefonia com quaisquer aeronaves (BRASIL, 1943, p.785).

Como parte dos trabalhos da CERNAI, a partir de 1946, o Brasil passou a fazer parte dos países membros da Convenção de Chicago (BRASIL, 1946, p.1111), tratado este que ratificava as normas internacionais para o voo comercial e civil. Dentre os estudos desenvolvidos pela CERNAI, o Ministério da Aeronáutica passou a incentivar que empresas aéreas nacionais operassem linhas aéreas ligando o Brasil aos Estados Unidos (BRASIL, 1946, p.1259).

É interessante notar que dentre os esforços de cooperação da FAB, com os Estados Unidos, a Panair tinha uma dificuldade para compor a tripulação de suas aeronaves, sendo muitas vezes solicitava o empréstimo de pilotos e atendido pela arma aérea brasileira (BRASIL, 1943, p.117/ 1945, p.242). Este pessoal militar emprestado a Panair se fazia, pois um decreto de Getúlio Vargas, anterior a guerra, obrigava que as tripulações em voos nacionais fossem somente feitas por cidadãos brasileiros natos. Na verdade, todos os cursos de piloto, obrigatórios para a obtenção dos breves, só poderia ser feito por brasileiros natos.

Por mais que fosse uma exigência, a natalidade nacional, alguns norte-americanos solicitaram ao Ministério da Aeronáutica a permissão para frequentar no Brasil o curso de pilotagem, como o sr. Robert Lynn Nowell (BRASIL, 1943, p.135), do American Consulate General, em nome de varias pessoas (BRASIL, 1943, p.58) e do sr. Wallace Scott Murray (BRASIL, 1947, p.463), para atuar na aviação civil nacional, dentre outras solicitações.

Da mesma forma, para que brasileiros fossem cursar fora do país, era necessária aprovação do ministério. Os militares, como de praxe, solicitavam a autorização ao comando da FAB, os civis solicitavam ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica, até 1946 e depois da reformulação do ministério, a Diretoria de Aviação Civil. A Panair, com subsidiária da norte-americana *Pan-American*, solicitava ao gabinete do ministro seus pedidos, tanto para os militares a seu serviço, quanto para os civis.

É também, principalmente a partir de 1946 que as normas para compra e importação de aeronaves passam a ser publicadas, onde é necessária a solicitação junto ao Ministério da Aeronáutica para que seja liberada ou não tal compra no exterior, tal como a portaria 416 de 1946 (BRASIL, 1946, p.1383), onde tal burocracia é discriminada.

Devido o aumento no fluxo de voos e da quantidade de aeronaves registradas no Brasil, o numero de acidentes aeronáuticos cresceu significativamente. Para prevenir e investigar tais acidentes, em 1948 criou o Serviço de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, seguindo os preceitos do Anexo 13 da Convenção de Chicago, sobre a prevenção de acidentes. O serviço estava subordinado as Bases Aéreas e as respectivas ZAs, sendo de responsabilidade do Serviço de Informações de tal base (BRASIL, 1948a, p.273). Em complemento a tal serviço, o DAC ficava responsável por aplicar sanções e

infrações aos infratores em casos que atentem a segurança das atividades civis e as bases pela aplicação das devidas punições em casos de acidentes (BRASIL, 1948a, p.663).

Ainda, no início da estruturação do Ministério da Aeronáutica, a legislação que passou a regulamentar as atividades aéreas civis, teve de alguma forma, contato com as normas regulatórias norte-americanas, uma vez que, quando ela era revista e modificada, logo a emenda era publicada aqui no Brasil, de modo a dar conhecimento e mesmo tornar similar tais procedimentos como em 1942, quando a Aeronáutica acatou e modificou seu estatuto de aviação civil, após a publicação de uma emenda nos Estados Unidos, de modo a emparelhar com documento similar norte-americano (BRASIL, 1942, p.1240).

4.2.1-O envolvimento da FAB nos esforços de guerra

O envolvimento do Brasil na Segunda Guerra Mundial ocorreu antes do alinhamento definitivo com os Estados Unidos, e também anterior a declaração de guerra ao Eixo (formado ainda pela Alemanha e Itália), dada em 22 de agosto de 1942. Durante as negociações pelo alinhamento, entre final da década de 1930 e início da década de 1940, durante o desenrolar das ações na Europa, em várias situações o governo brasileiro fez vistas grossas as ações tanto da Alemanha quanto dos Estados Unidos.

As companhias aéreas alemãs, quando ainda operavam sem restrições nas linhas brasileiras, em muitos casos, os pilotos das aeronaves que faziam as rotas que ligavam o Brasil a Europa, eram oficiais da *Lufthwaffe*, em esquema de rodízio, com o objetivo de se adaptarem e conhecerem os trajetos no continente americano. Da mesma forma, a LATI aproveitava seus voos pra contrabandear materiais estratégicos leves, como diamantes industriais, além de ser o meio de transporte entre a América do Sul e a Europa para oficiais e autoridades do Eixo (MCCANN, 1995, p.177), até ser apropriada pelo governo brasileiro e conseqüentemente, encerrada sua rota.

No caso dos estadunidenses, ao inserirem o Brasil como cúmplice de suas políticas, o fizeram de modo direto e premeditado. Assim que a ADP passou a entregar os campos de pouso e algumas instalações, o país passou a ser a rota de passagem das aeronaves fornecidas aos aliados. Mas a princípio, isto gerou um incidente. O sobrevoos de aeronaves

4.2.2-A participação da FAB na Segunda Guerra Mundial

A Segunda Guerra Mundial iniciou em 1939, diante da invasão alemã na Polônia. A *Blitzkrieg* alemã, uma manobra onde a tropa terrestre avançava, com a aviação abrindo caminho na frente do exército, neutralizando a resistência do rival, arrasou rapidamente a Europa, colocando a aviação em primeiro plano com suas ações coordenadas com as forças terrestres. Durante a Segunda Guerra Mundial a aviação mostrou seu ápice como arma, podendo destacar alguns momentos em que teve importância significativa no curso das batalhas, principalmente na Batalha da Inglaterra, nos bombardeios contra cidades e da Batalha do Atlântico. No Pacífico o avião também foi imprescindível pelas longas distâncias a serem vencidas.

Quando foi criado o Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941, foram instituídas as Forças Aéreas Nacionais, a parte operacional do ministério. Mas logo foi alterado para Força Aérea Brasileira, em maio do mesmo ano, pela individualidade mundial da nomenclatura da força (INCAER, 1991, v3, p. 146). Com o Brasil envolvido nos esforços de defesa do hemisfério em relação à guerra na Europa, a Força Aérea buscou seu desenvolvimento. Primeiramente se preocupou em formar pessoal, cujo resultado foi a formação de 829 oficiais, boa parte, nos Estados Unidos (LAVANÈRE-WANDERLEY, 5ª ed.).

Na III Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, o então diplomata brasileiro Oswaldo Aranha, em 28 de janeiro de 1942, assinou o termo onde o Brasil rompeu as relações diplomáticas com os países do Eixo – Alemanha, Itália e Japão - reafirmando o engajamento do Brasil com a causa dos Estados Unidos. Em fevereiro de 1942, os submarinos alemães começam a atacar os navios brasileiros. Primeiramente o mercante Cabedello, na costa dos Estados Unidos. Mas com o desenrolar da campanha alemã, os ataques de submarinos se aproximavam da costa brasileira e faziam mais vítimas. No dia 22 de agosto de 1942, o governo brasileiro declarou guerra aos países do Eixo (GARCIA, 2008, p.444).

O que se viu foi uma intensa cooperação dos Estados Unidos com o Brasil para os esforços de guerra. Na fase que antecedeu o empenho das forças no conflito, foi feita uma estruturação das forças e a preparação delas para o emprego nas operações de guerra. Assim, era necessário para os Estados Unidos estabelecer um trampolim para a África a partir do Brasil.

Neste pacote, toda a frota de aeronaves que o Brasil possuía, ultrapassadas para as circunstâncias que a nova guerra impunha, foi substituída por material norte-americano, cuja indústria aeronáutica já possuía uma tradição e produzia algumas das melhores aeronaves da época, rivalizando com a máquina alemã em pé de igualdade no que diz respeito à tecnologia. Desta tradição de produção, havia também a capacidade intelectual, pois para se operar boas máquinas e mantê-las em condições de uso, necessitava-se de pessoal capacitado.

Boa parte dos pilotos da recém-criada Força Aérea Brasileira tinha experiência nos voos a longa distância, pois operavam nas linhas do Correio Aéreo Nacional até o norte do país, numa época em que nem mesmo as regiões mais ricas tinham muita infraestrutura. A estes pilotos foi delegada a missão de trazer dos Estados Unidos, mais de 300 aviões de treinamento em voo, por uma distância de aproximadamente 15 mil quilômetros, fazendo 44 etapas, entre os anos de 1942, 43 e 44 (LAVANÈRE-WANDERLEY, 5ª ed., p.3). Além destes aviões, os Estados Unidos forneceram treinamento de pessoal e o financiamento, empréstimo/arrendamento de material.

O envio do Grupo de Aviação de Caça e a esquadrilha de ligação que apoiava a missão do Exército na Itália estavam condicionados ao envio da Força Expedicionária Brasileira aos combates na Europa. Num primeiro momento, o governo brasileiro não havia cogitado a participação das forças militares no front da Segunda Guerra Mundial. Mas com a crescente relação com os Estados Unidos e o envio de material para as Forças Armadas, a possibilidade foi cogitada junto com os norte-americanos, que apoiaram no início tal empreitada.

Se o papel do Brasil na guerra era o de ser um fornecedor de matérias-primas e áreas para bases militares estrangeiras, seu papel no mundo do pós-guerra seria, provavelmente, de natureza semelhante. Sua beligerância era simbólica. Mas a guerra oferecia aos líderes brasileiros uma oportunidade de materializar os acalentados sonhos de poder e

prestígio internacionais, e esperavam que a participação nos combates assegurasse o *status* pós-guerra do Brasil. Tinham que mostrar ao mundo que sua gente não se limitava a uma raça de plantadores de café e sambistas, mas também de corajosos combatentes que podiam defender sua terra e seus interesses (MCCANN, 1995, p.271).

A oficialidade do Exército passou a cogitar o envio de pessoal para a guerra, mas, por mais que possuísse uma aspiração às forças germânicas, não iriam se posicionar a favor dos “perdedores”, visto que a máquina de guerra que os Estados Unidos tinham se tornado. Ao mesmo tempo, havia algumas reticências com os aliados, uma vez que algumas atitudes deles incomodavam os responsáveis pela defesa brasileira. A presença de tropas estadunidenses incomodava o comando do Exército, por mais que estivessem defendendo o país da ameaça ítalo-alemã, não havia garantias que deixariam a região nordestina depois da guerra. Contra os ingleses, os atritos por causa dos navios que traziam os canhões comprados da Alemanha bloqueados, ainda deixava os militares com sentimentos negativos contra eles.

Optado pelo sacrifício de pessoal nos combates da Segunda Guerra Mundial, alguns pontos passaram a gerar dúvidas quanto à possibilidade real de tal missão. Será que o Brasil possuía tropas capazes, no que tange a treinamento e material, para tal ação? Em que front iria atuar? Junto com quem iriam atuar? E, até quando iriam atuar?

Após a discussão entre os aliados e do desenrolar da guerra, foi decidido o envio de uma força expedicionária para atuar no Teatro de Operações europeu. Num primeiro momento, cogitou-se o envio daquela força para atuar na segurança dos arquipélagos portugueses de Açores e da Madeira (MOURA, 1991, p.30), dentro do contexto de defesa do hemisfério. Neste mesmo período, os ingleses vinham sofrendo sucessivas derrotas frente às tropas ítalo-germânicas no norte da África.

Entre os anos de 1942 e 1943 a Inglaterra atuava principalmente em dois cenários da guerra, na defesa de seu próprio território e na segurança de suas colônias na África. Na visão dos Estados Unidos, caso a Inglaterra fosse derrotada, o passo seguinte alemão seria o continente americano, logo, era necessário, para a manutenção da segurança do hemisfério, auxiliar os esforços de guerra da Inglaterra (CONN; FAIRCHILD, 2000, p.94). Mas, por mais que os ingleses estivessem por um fio, eles foram contra o envio de tropas brasileiras para apoiar as operações no norte da África. Ocorreu que, enquanto discutiam se

os brasileiros iriam ou não atuar junto com ingleses no norte da África, aquele cenário foi estabilizado com a expulsão dos ingleses em meio à invasão da Rússia, para onde o grosso da tropa alemã que estava ali, foi atuar na frente leste.

A criação da Força Expedicionária Brasileira foi uma manobra política nacional, tanto interna quanto externa, em meio às trocas com os norte-americanos. A FEB foi uma criação genuinamente brasileira, como afirmam McCann e Ferraz (2011, p.134), pois ela foi um instrumento pelo qual o Brasil buscou a ter maior participação no que foi a nova ordem mundial do pós-guerra, como a única nação sul-americana a ter uma participação efetiva naquela guerra. Os Estados Unidos acataram a solicitação do governo brasileiro para o envio de tropas a guerra como uma troca de favores, já que o Brasil apoiava aquele país nos esforços da guerra (MOURA, 1991, p.27), além de que a presença de uma força latino-americana ao lado dos aliados melhoraria em muito a imagem dos Estados Unidos junto a aquelas nações do continente americano (MCCANN; FERRAZ, 2011, p.133).

Com a FAB recém-criada e sem experiência de combate no que era a nova forma de emprego da aviação, e dada a importância que os Estados Unidos davam ao uso militar de aeronaves, a criação do 1º Grupo de Aviação de Caça foi a reboque da FEB, onde já que iria uma brigada de exército, por que não um grupo de aviação, pois a marinha já fazia parte da força de defesa do Atlântico. Assim, após escolhido o envio das tropas Brasileiras para atuarem na Itália, já que o norte africano havia sido estabilizado, a FAB também decidiu enviar um pequeno contingente para aquele cenário de guerra.

Para a Força Aérea Brasileira a guerra pode ser dividida em duas frentes de operação, conforme atribuições. A primeira diz respeito ao patrulhamento da costa e de comboios no Atlântico contra os submarinos do Eixo ainda durante a consolidação do alinhamento com os Estados Unidos, a partir de 1941, e a segunda, a participação do Brasil no Teatro de Operações Europeu, incorporado às forças aliadas na Itália.

Quando os norte-americanos começaram a desembarcar no litoral nordestino, uma das primeiras medidas feitas foi o treinamento e preparação de pessoal para as missões de patrulha marítima com as novas e modernas aeronaves daquela época. Tão logo se iniciou este treinamento, os brasileiros foram designados para executar algumas missões. Aos poucos a Força Aérea Brasileira foi assumindo as missões, até a formação completa das equipes que compunham o quadro das aeronaves serem somente de brasileiros.



Figura 4.5 – Aeronave PB5Y-5 Catalina dos Estados Unidos na Base Aérea de Natal embarcando tripulantes do submarino alemão U-598, afundado no litoral do Rio Grande do Norte em 23 de julho de 1943.

Fonte: http://monitorilaraujo.blogspot.com.br/2012_04_01_archive.html

Os alemães sabiam que as patrulhas em nosso litoral eram reduzidas. O Brasil possui um litoral extenso e com poucas bases de onde partiam as aeronaves de patrulha. Para constar, as principais bases de operação eram Belém (Pará), Fortaleza/Natal (Ceará/Rio Grande do Norte), Salvador (Bahia), Rio de Janeiro e Florianópolis (Santa Catarina). Sabendo da dificuldade de serem localizados e mesmo quando eram avistados, os submarinos ainda respondiam com fogo antiaéreo, e aproveitaram para atacar navios na costa brasileira.

Em 22 de maio de 1942, um bombardeiro B-25, em voo de adaptação, pilotado por brasileiros, mas acompanhados de um oficial e demais tripulantes norte-americanos, realizaram o primeiro ataque a um submarino do Eixo. Mesmo a postura do Brasil sendo neutra ao conflito, ao ser avistado pelo submarino italiano, a aeronave foi atacada. De imediato responderam o fogo atacando com algumas bombas que dispunham, danificando-o (BRASIL, 1991, v3, p. 426). As aeronaves não podiam atacar de imediato os navios do Eixo, a não ser se fossem atacados, como foi o caso. Só depois da declaração de guerra que os ataques aos submarinos inimigos poderiam ser desferidos assim que avistados.

O ponto alto desta etapa da guerra foi o afundamento do submarino alemão U-199. Em 31 de julho de 1943, um Catalina norte-americano, localizou e o atacou. Sem munição, contatou a base e passou a posição do alvo, enquanto ficou orbitando sobre ele. Ao ataque

vieram duas aeronaves da FAB, um bombardeiro A-28 Hudson e um patrulheiro anfíbio PBY-5 Catalina. O A-28 atacou o submarino, mas não o acertou, mas o Catalina, na ocasião, pilotado por Alberto Martins Torres, o fez afundar (INCAER, 1991, v3, p. 475). Algumas fontes afirmam que este foi o primeiro afundamento/ataque realizado pela Força Aérea Brasileira. Alberto Martins Torres, depois viria a ser o piloto com o maior número de missões na Itália. A FAB manteria os esforços até o fim da guerra com as missões de patrulha antissubmarino e escolta de comboios logísticos pelo Atlântico.

Desde meados de 1942, Oswaldo Aranha e Getúlio Vargas vinham advogando uma participação brasileira mais efetiva no conflito mundial. Até então, o Brasil estava apenas executando operações de defesa da nossa costa e no apoio a logística aliada no Atlântico. Em meados de 1943, quando já estava decidido que seria enviado para a Europa um contingente terrestre e naval, Salgado Filho, então Ministro da Aeronáutica, também expôs sua vontade de enviar um pequeno contingente aéreo, pois, mal a FAB havia completado dois anos de existência, a experiência da guerra poderia ser muito compensadora para o futuro dela e da sua identidade (INCAER, 1991, v3, p. 511).

Logo que se acertou o envio da FAB a guerra, escolheram-se as aeronaves que operariam e que tipo de missão realizariam lá. O foco das instruções, que eram somente voltadas para a defesa, teve que se ajustar a nova necessidade, passando também ao caráter ofensivo. Também foram revistas as doutrinas de emprego, a logística das operações e sua subordinação, culminando com a escolha do Teatro de Operações Europeu. A princípio, o contingente aéreo brasileiro seria enviado para o norte da África, em apoio às ações inglesas. Mas, com a vitória inglesa sobre o *Afrikakorps* alemão e o desenrolar no continente europeu se modificando, optou-se pelo envio a Itália.

Foram criadas duas unidades de aviação para serem enviadas a Europa. O Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa), equipado com caças-bombardeiros P-47, em 18 de dezembro de 1943, e a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1º ELO), com os pequenos *PiperCub*, em 20 de julho de 1944 (INCAER, 1991, v3, p. 519). Em 1944, o Brasil enviou para as escolas norte-americanas o pessoal que iria para a guerra, desde pilotos, mecânicos e especialistas em armamento, até intendentess e médicos (LAVANÈRE-WANDERLEY, 5ª ed., p.11).



Figura 4.6 – Os integrantes do 1º GAvCa, após a guerra, retornando dos Estados Unidos com as aeronaves. Ao fundo o P-47, avião que usaram na Itália e acima a bolacha do esquadrão.
 Fonte: <http://1500brasil.files.wordpress.com/2010/09/senta-pua-2.jpg>

Devidamente prontos, foram embarcados para a Europa, desembarcando em 6 de outubro de 1944 em Livorno – Itália, sendo que o 1º GAvCa foi incorporado ao 350º Regimento de Caça, que prestava apoio ao 5º Exército Norte-Americano, realizando interdição e ataques as posições alemãs (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.283), já o 1º ELO, pertencia a Artilharia Divisória da Força Expedicionária Brasileira (FEB), contingente do Exército Brasileiro enviado ao combate na Europa (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.307). Ao 1º ELO cabia a missão de correção dos tiros de artilharia e ligação do pessoal da FEB.

A partir de Tarquinia, os pilotos dos P-47 começaram a voar em missões, mas acompanhando esquadrilhas norte-americanas para se familiarizarem com as condições da guerra e o ambiente europeu. A partir de novembro de 1944, começaram a voar e ter missões só de brasileiros, independente dos norte-americanos. Mas devido à precariedade das instalações e da distância da linha de frente, em 4 de dezembro de 1944, foram deslocados, sem interrupção das operações, para o aeródromo de Pisa (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.284).

A ofensiva aliada da primavera de 1945 foi o ponto máximo das operações do 1ºGAvCa, principalmente em 22 de abril. Havia a necessidade de impedir que o inimigo se agrupasse ao norte do rio Pó e oferecesse resistência ao avanço aliado. Neste dia, houve o

maior número de missões realizadas pelo pessoal da FAB, num total de 11, com 44 saídas de aviões. Cabe citar que durante aquela ofensiva, o 1ºGAvCa realizou 5% das saídas do XXII Comando Aéreo Tático, sendo que lhe foram atribuídos 15% dos veículos danificados, 28% das pontes destruídas, 36% dos depósitos de combustível danificados e 85% dos depósitos de munição danificados (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.299).

O custo das operações foram altos, até o final da guerra, onde os pilotos do 1ºGAvCa tiveram varias baixas. Dos 48 pilotos do 1ºGAvCa, 6 morreram em missão, 6 foram afastados por problemas de saúde, 4 ficaram prisioneiros de guerra (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.302).

Em uma ocasião, os P-47 brasileiros apoiaram os pracinhas da FEB na resistência alemã em Mazzanca, em 20 de fevereiro de 1945, nas vésperas da tomada de Monte Castelo (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.290).

Terminada a guerra na Europa em 8 de maio de 1945, logo os contingentes brasileiros retornariam a pátria. O 1ºELO, depois de retornar, foi extinto em 11 de outubro de 1945 (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.309), e em 18 de julho de 1945 o 1ºGAvCa é recebido como honras, na Parada da Vitória, no Rio de Janeiro, junto com o pessoal da FEB. O 1ºGAvCa até hoje é o mais tradicional esquadrão da FAB e responsável pela defesa do principal polo econômico do país, o eixo Rio-São Paulo.

4.3-Os Estados Unidos na estruturação da FAB e no pensamento estratégico sobre Poder Aéreo

O pensamento sobre o emprego de poder aéreo passa não só pela aplicação dele em sua atividade final, tal como o bombardeio ou a interdição do espaço aéreo em si, mas pela estrutura que sustenta e garante a capacidade de realização do seu objetivo proposto. É importante entender que o ser humano por trás da aplicação, demanda de outros profissionais. O profissional militar, sendo ele de terra, mar ou ar, está condicionado à natureza e as condições que o ambiente em que opera lhe impõe (SANTOS, 1991, p.24).

Diferente do profissional da marinha, que atua no coletivo e em cadeia, exercendo uma função específica dentro da nau (SANTOS, 1991, p.40) ou do profissional do exército, que atua em frações com a função de choque contra as forças adversas (SANTOS, 1991, p.32), a pessoa responsável pela aplicação da atividade a fim do poder aéreo é o piloto. É ele que irá até o inimigo com sua aeronave e vai realizar ou o ataque ou abater as aeronaves do rival. Pode ser, falando sobre as equipagens da Segunda Guerra Mundial e o período seguinte, o piloto sozinho em sua aeronave, com uma tripulação que operava aviões de médio e grande porte, em voos solitários ou em esquadrilhas (SANTOS, 1991, p.40).

Mas para que tal profissional possa exercer sua função, é necessária toda uma cadeia de profissionais atuando juntamente com ele para que ele consiga concluir tal objetivo. E é neste ponto em que os Estados Unidos passaram a ter uma influência não só no pensamento, mas na estruturação do poder aéreo no período estudado. Quando a FAB foi criada em 1941, ela tornou-se o elemento responsável pelo poder aéreo. Hoje existem outros elementos que complementam o poder aéreo da FAB, tal como a aviação da marinha e do exército, além das polícias estaduais. Mas no período em questão, tudo o que se referia a poder aéreo ficou sob a tutela do Ministério da Aeronáutica e da FAB.

Tendo sido criado e estruturado o novo ministério, em meio à guerra, fez com que sua organização operacional demanda-se revisão devido à nova forma de guerra aérea. Os resquícios da Missão Francesa passaram a ser descartados a favor de uma nova política de emprego de poder aéreo. Durante a Segunda Guerra Mundial, a FAB, apoiando os esforços dos aliados, abriu as portas para a entrada do *modus operandi* norte-americano, seguindo o modelo do exército daquele país. Esta entrada se deu em toda estrutura, como o treinamento de pessoal, materiais e bases e em parte no pensamento.

Os Estados Unidos, observando ainda durante a década de 1930 as mudanças no cenário estratégico internacional, já observavam o papel da aviação na nova forma de guerra. Durante os anos 1930 os norte-americanos, principalmente o exército, reformularam completamente sua aviação, de modo que ela apoiasse os interesses daquele país no cenário internacional global. A partir de 1937 começaram a serem desenvolvidas séries de modelos de aeronaves que, durante a Segunda Guerra Mundial, aperfeiçoadas, passaram a ser o pilar da estratégia aérea dos aliados.

Com o alinhamento do governo brasileiro e norte-americano, foram montadas estruturas para que a comunicação e as trocas provenientes da política da barganha entre as duas nações pudesse ser efetivada. Como a comissão de compras de materiais, depois denominada Comissão Aeronáutica Brasileira em Washington, organizada em setembro de 1941, com o envio de delegados representantes para a negociação junto com as empresas aeronáuticas, criada em 21 de agosto de 1945 (BRASIL, 1945, p.607). A principal forma de troca de solicitações entre os Estados Unidos e o Brasil, no que diz respeito a demandas militares e de defesa, foi a JBUSDC – Comissão Conjunta de Defesa Brasil-Estados Unidos, criada em maio de 1942 (MOURA, 1991, p.27).

Estas organizações foram as bases da relação entre o Ministério da Aeronáutica e o governo norte-americano. Juntamente com a lei de *Lend&Lease*, que fornecia a preços irrisórios os materiais solicitados pela FAB aos Estados Unidos, cuja JBUSDC avaliava as necessidades e sugeria as opções dentro da estratégia desenvolvida entre os dois países para a proteção do hemisfério, a presença norte-americana dentro da FAB foi sendo construída. A vinda, em 1943 de Roosevelt a Natal, para se encontrar com Vargas, selou definitivamente o vínculo das estruturas militares brasileiras com o governo estadunidense. Foi neste encontro que a FEB foi criada e apoiada pelos Estados Unidos e conseqüentemente o envio da FAB a guerra também.

Um fato curioso é que Vargas, ao conhecer o comandante da Força Naval do Atlântico Sul, almirante Ingram, logo se tornaram amigos. A relação de confiança entre os dois foi tanta que Vargas entregou a Ingram o planejamento da defesa do litoral brasileiro, algo que o exército norte-americano queria há tempos. Ingram passou a ser um porta-voz do Brasil nos Estados Unidos e o melhor representante dentro da esfera de poder mais próxima de Vargas que os estadunidenses tiveram. Em uma carta enviada a Salgado Filho, em 1943, Ingram agradece ao então ministro pela ajuda da FAB nos esforços de guerra e defesa continental e afirma que até aquele momento, está satisfeito com a organização das Forças Aéreas Unidas na área nordestina, de modo que estão a contento, ressaltando o ponto crítico da cooperação entre as forças do Brasil e Estados Unidos, os materiais de defesa, onde ele pretende ir pessoalmente a Washington negociar mais (BRASIL, 1943, p.625).

Uma vez que os acordos políticos foram acertados, vinculando o Brasil na órbita de influência dos Estados Unidos, o governo brasileiro, buscou-se adequar a forma com que a economia norte-americana operava. Para isso, buscou, ao conhecer o modelo de exportação dos estadunidenses, preparar um regulamento para que o recebimento dos diversos materiais solicitados a eles fosse atendido de forma correta, observando o modelo de notas trimestrais, para que os pedidos chegassem no devido tempo (BRASIL, 1942, p.816).



Figura 4.7 – Visita do Presidente dos Estados Unidos, Roosevelt a Natal, em 1943. No jipe, ao lado do motorista, Roosevelt, atrás dele, Vargas e atrás do motorista, o almirante Ingram.

Fonte: <http://www.ailtonmedeiros.com.br/o-grande-encontro/2012/05/11/vargas-e-roosevelt-em-natal/>

Para uma melhor compreensão da forma com que os Estados Unidos tiveram uma relação, podendo ser de um simples contato a uma influência mais direta, iremos dividir em três tópicos, exaltando de uma forma mais objetiva a interação entre os dois agentes. Não que elas tenham sido direcionadas, pois faziam parte de uma só política, que começou a ser construída ainda antes da Segunda Guerra Mundial, mas passou a ser retrabalhada conforme o desenrolar da guerra e do contexto estratégico, tanto o norte-americano, quanto o nacional e internacional, no que veio a ser a nova ordem mundial do pós-guerra.

4.3.1 – Material

A relação material aborda tanto a questão de investimento em infraestruturas aeroportuárias, como também o fornecimento de equipamentos. Os laços criados por questões materiais criaram amarras fazendo com que se mantivesse um vínculo por tempo certo e/ou dependência de suprimentos e manutenção.

4.3.1.1 – Bases

Construção de infraestrutura aeroportuária há muitos anos é algo muito caro. São necessárias grandes áreas desapropriadas para a implantação de tais benfeitorias, mais espaços para expansão e inabitáveis para operações seguras. São infraestruturas duradouras, com vida útil além dos 50 anos, mas que demandam manutenção constante.

Das atuais 17 bases aéreas (sem contar os centros de pesquisa, escolas e outras instalações que não operacionais ou destacamentos), cerca de 29,5% delas tiveram intervenção dos Estados Unidos via ADP e mais outras foram utilizadas como base de operações por norte-americanos durante a Segunda Guerra Mundial.

A ADP foi a contribuição mais importante da *Pan-American* à defesa continental a vitória dos aliados na Segunda Guerra Mundial. Sob um contrato secreto com o Departamento de Estado, a *Pan-American* construiu uma cadeia de cerca de cinquenta e cinco campos de pouso e bases, que se desenvolveram a partir dos EUA como braços de uma torques – um através do Panamá, Colômbia e Venezuela e o outro através das Índias Ocidentais e Guianas, convergindo sobre Natal no Nordeste brasileiro, a área há oito horas por ar de Dacar, que havia muito tempo vinha causando intranquilidade em Washington. Natal tornou-se o “trampolim para a vitória” que permitiu um permanente fluxo de homens, aeronaves e equipamentos para a frente de batalha (MCCANN, 1995, p.181).

Uma das cláusulas do contrato da ADP, lembrando que ele era desenvolvido pela *Pan-American Airways* e que esta possuía uma subsidiária no Brasil, visava a operação por

aquela empresa em um determinado tempo, para recuperar o investimento feito. Por mais que eles tivessem construído e melhorado vários aeroportos pelo país, esta não foi uma ação de caridade, nem só pelo contexto da guerra, mas garantia a continuidade das operações da *Pan-American* no Brasil por mais algumas décadas.

Com o término das instalações a Panair deveria entregá-las às autoridades brasileiras para fins de propriedade, manutenção e operação. Quando transferisse os aeroportos, a Panair deveria receber um arrendamento, antecipadamente pago, de 20 anos, a uma taxa anual de 1350 contos ou \$67,500 (1 conto equivalia a \$50). [...] Com isso, a empresa obteria a livre utilização e o controle operacional dos aeroportos (MCCANN, 1995, p.186).

A presença da ADP deixou muitas marcas no país, podendo ser observada até hoje na arquitetura similar das bases aéreas de Salvador, Natal, Fortaleza, Belém e parte de Recife. Um fato a ser observado é que em Parnamirim – Natal – a pista principal tinha capacidade para operar bombardeiros pesados. Logo, teve que ser construída com tal intenção, já que o peso deste tipo de aeronave é superior ao das comerciais operadas na época.

A 2ª ZA, onde estão situadas as bases aéreas de Salvador, Recife, Natal e Fortaleza, foi, durante a guerra e período sequente, a região militar que mais recebeu recursos que qualquer outra ZA, tendo como exemplo, a receita de agosto de 1942, cuja região militar nordestina recebeu um total de 25,22% da verba daquele mês, sendo superior inclusive a da Diretoria de Obras, 23,55% (BRASIL, 1942, p.1122). Isto vem a corroborar o papel que tanto a diretoria de obras, quanto a região nordestina tiveram nos esforços de guerra, sendo a 2ªZA a que mais movimentou pessoal durante o período da guerra. No pós-guerra, veio a ter um decréscimo de pessoal, mobilizado para outras regiões.

A guerra impôs, principalmente á 2ª ZA, uma reformulação na questão da estruturação de organização e do espaço físico utilizado por ela. É claro que o Ministério da Aeronáutica e a FAB não estavam preparados para a guerra, visto pelo volume de desapropriações de terras no entorno das bases aéreas ou da requisição de instalações. No caso da 2ªZA, em 1941, na implantação dela, foi requisitada as instalações da AirFrance, em Recife, para abrigar o comando da ZA, dentre outras instalações de apoio, como hangar e depósitos de combustível (BRASIL, 1941, p.857).

Outras empresas norte-americanas se beneficiaram das relações entre FAB-EUA. A *Standard Oil Company of Brazil*, subsidiária da *Standard Oil Co.* passou a ser a responsável pela construção, em 1943, dos depósitos de combustível e lubrificantes na Base Aérea de Recife (BRASIL, 1943, p.71), logo sendo estendida para outros aeroportos e bases da região. Há que se notar que Recife foi o primeiro local de instalação de depósitos de combustível de grande volume, na mesma localidade onde estava o QG da 2ªZA e do comando e base principal da frota da marinha norte-americana.



Figura 4.8 – Composição da atual área da Base Aérea/Aeroporto de Natal, sendo destacadas as áreas construídas pela ADP e de uso norte-americano na época da Segunda Guerra Mundial.

Fonte: http://www.fundacaorampa.com.br/af_parna.htm

Por vários anos a Panair foi uma das empresas aéreas mais importantes do país, sendo ela uma das fundadoras da ponte-aérea Rio-São Paulo. Ainda, a instalação de auxílios de navegação, estações de rádio e meteorológicas haviam sido montadas e operadas pelo pessoal da *Pan-American* e Panair. Até hoje, parte da infraestrutura

construída por estas empresas ainda é utilizada, principalmente as construídas nas décadas de 1950 e 1960.

4.3.1.2 – Equipagens

Uma das formas de amarração de um país é pela dependência. Talvez este seja o maior dos vínculos que a FAB criou com os Estados Unidos. Até porque é um dos únicos países que tem uma capacidade científico-tecnológica e industrial no que se refere à aviação. Durante a Segunda Guerra Mundial, a capacidade industrial dos Estados Unidos foi o diferencial, de modo que se tornou fornecedora de materiais até para a Rússia, além dos aliados europeus. Com o pós-guerra, foi a maior fornecedora de materiais bélicos para a OTAN.

Até então o Brasil não possuía capacidade de desenvolvimento e produção de aeronaves em larga escala. Apenas alguns modelos de produção nacional haviam sido adquiridos pelas forças armadas antes de 1941. Com o alinhamento com os Estados Unidos, o Ministério da Aeronáutica comprou alguns modelos de aeronaves com a observação de que após um número de aeronaves fosse entregue, por meio de traslado dos Estados Unidos para cá, pudessem ser produzidas em instalações aqui no país, tal como os T-6 e os PT-19. Existiam no país pequenas indústrias com a capacidade de produzir, de modo artesanal, aeronaves e parte delas. Com os contratos, a maioria passou a produzir de modo *standard* as partes de aeronaves e alguns protótipos de modelos.

Como as aeronaves herdadas das antigas aviações não atendiam aos novos requisitos, quase toda a frota da FAB teve que ser adquirida, para atender as demandas de defesa nacional e do continente, e elas foram fornecidas pelos norte-americanos. O avião de tempos em tempos deve passar por revisão, mas os motores, partes móveis, hidráulicas e elétricas, além dos instrumentos de bordo, devem ser substituídos com uma frequência maior. Tanto que, em 1941 a *BendixCo.*, empresa de fornecimento de materiais aeronáuticos e sobressalentes, por meio da representação da firma Luiz F. Braga e Filhos, solicita a instalação de uma unidade para estoque de peças aqui no Brasil, de modo a atender aos pedidos da FAB (BRASIL, 1941, p.694).

Para manter um esquadrão com capacidade de pronto emprego e operacional, deve-se ter em estoque uma grande quantidade de sobressalentes, que na medida em que vão sendo consumidos, necessitam ser adquiridos dos fabricantes. E neste momento, os fabricantes, junto com o governo norte-americano, decidem se fornecem ou não tal tipo de sobressalente e a seu preço, causando vulnerabilidade na capacidade operacional das unidades.

Com a lei de *Lend&Lease*, que facilitava a aquisição de materiais e equipamentos bélicos, a FAB conseguiu modernizar sua frota. Há que se observar que esta modernização não foi só percebida pelos brasileiros, mas de uma maneira geral, colocou a FAB em contato com o que havia de mais moderno na época.

Como descrito no anexo 1, algumas aeronaves operadas pela FAB, a grande maioria eram as mesmas operadas pelos norte-americanos, em suas últimas versões. A única diferença era o contexto de aplicação delas. Claro que os norte-americanos possuíam equipamentos mais modernos, tal como o caça P-51 e o bombardeiro B-29, mas elas só foram operadas pelos Estados Unidos. O P-51 foi concebido como caça de escolta, para proteger as grandes formações de bombardeiros nos ataques às cidades alemãs, missão que não foi assumida pela FAB e o B-29 foi um bombardeiro de longo alcance empregado no front do Pacífico, teatro em que o Brasil não fez parte.

Uma das provas desta transferência direta dos Estados Unidos para a FAB é a transferência de 4 canhões antiaéreos, que defendiam Nova York, diretamente para o Brasil (CONN; FAIRCHILD, 2000, p.381). Isso vem a corroborar com a tese de que não foi fornecida sucata para a FAB. A principal questão da transferência de materiais e equipamentos para o Brasil era a capacidade industrial dos Estados Unidos em suprir as demandas. Com as tropas norte-americanas envolvidas em ações por toda a Europa e parte do Pacífico, uma grande quantidade de suprimentos e materiais era demandada por suas tropas, acarretando atrasos nos repasses para os aliados e até mesmo o não fornecimento.

Até para as próprias tropas eram negados alguns equipamentos. Num ofício expediente da representação norte-americana no Rio de Janeiro, de 17 de julho de 1942, é

solicitado um avião para apoiar as atividades do departamento de inteligência³⁹. A resposta vem em setembro daquele mesmo ano, que a aeronave (um LockheedLordestar) estava sendo empregada em apoio às atividades do Exército norte-americano em outra região⁴⁰.

O Nordeste era a chave das defesas atlânticas do Continente. Uma vez coberto o flanco brasileiro, os EUA poderiam preparar o grosso de suas forças para a ação, no decisivo teatro-de-operações europeu. Contudo, mais uma vez, a incapacidade de os EUA fornecerem armas suficientes para assegurar igualdade nas operações conjuntas obstou a entrada de tropas norte-americanas (MCCANN, 1995, p.197).

A própria unidade em que o 1º GAvCa foi subordinada é testemunha disso. A unidade de caça da FAB foi criada para ser enviada a Itália, junto com o 350th Fighter Group (350FG) da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos. Geralmente os Fighter Groups são compostos por três unidades, os Squadrons e este subdividido em quatro Flights (BUYERS, 2006, p.2).

O 350FG era formado por três esquadrões norte-americanos, o 345th, 346th e o 347th. Ao chegar a Itália, foi incorporado junto ao 350FG o 1º GAvCa, já se diferenciando do padrão de organização da USAAF. Mas quando foi criado o 350FG e conseqüentemente o 345th, 346th e o 347th, pelo general Carl Spaats, não havia aeronaves para compor as unidades, sendo agregados a princípio, os já obsoletos P-39 de outros esquadrões que estavam iniciando a substituição por aeronaves mais modernas; não havia instalações para abrigar os esquadrões; e não havia pilotos, sendo 50% de reservistas em treinamento na Inglaterra e também não havia mecânicos, sendo emprestados de outras unidades, uma vez que as aeronaves estavam desmontadas e não havia pessoal para montá-las (BUYERS, 2006, p.15). Este era um retrato de que a capacidade de fornecimento de material e pessoal também era crítica nos Estados Unidos.

³⁹ Carta-ofício enviada pelo então Major de Infantaria James R. Hughes ao Chefe do Serviço de Inteligência, do Departamento de Guerra – Washington-DC. Escrita em 8 de julho de 1942 e enviada em 17 de julho de 1942. NARA, nº 745073, desclassificado.

⁴⁰ Carta-ofício respondendo a solicitação de 17 de julho de 1942. Enviada pelo Coronel Claude M. Adams, representante militar no Rio de Janeiro, escrita e enviada em 1 de setembro de 1942. NARA, nº 745073, desclassificado.

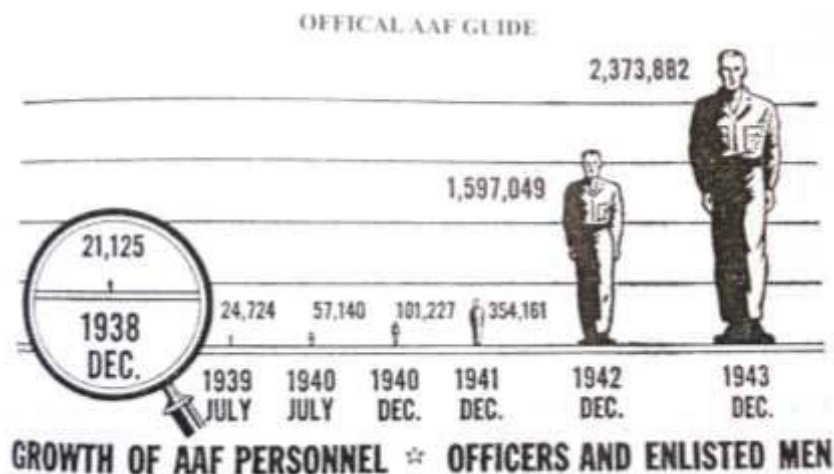


Figura 4.9 – Evolução do número de oficiais e alistados na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos entre 1938 e 1943. Fonte: BUYERS, 2006, p.5.

Não que, a isso, não tenha somado o interesse do governo norte-americano em nos fornecer itens de segunda mão ou mesmo com vida útil reduzida, mas que a incapacidade de suprir as múltiplas demandas é algo que precisa ser observado em primeiro plano, observando o desenrolar da guerra.

Com o fim da guerra surgiu uma nova era da aviação, a do jato. Ainda durante os combates da Segunda Guerra Mundial, alemães, britânicos e japoneses testaram máquinas impulsionadas a motor a jato, elevando exponencialmente a velocidade das aeronaves. Logo após a guerra os Estados Unidos e Rússia também passaram a desenvolver tal tipo de motor. Mas junto com o motor, havia o refinamento das técnicas de construção e aerodinâmica.

Ao final da guerra, em maio de 1945 e até meados de 1946, o Brasil pode se beneficiar da lei de *Lend&Lease* e se equipar com os materiais de sobra da guerra, já que havia muito material e sobressalentes a preços irrisórios. Mas, com a mudança de paradigma da defesa com a introdução das turbinas e foguetes, o Brasil levou um tempo a sentir a necessidade deles, e quando solicitada a ajuda ao parceiro norte-americano, lhe foi negada a compra. Negada no sentido de que os Estados Unidos estavam em guerra contra a Coreia e não tinham como tirar das linhas de combate as aeronaves e os custos eram muito superiores à capacidade de pagamento brasileira.

Ex-integrantes do esquadrão que serviu na Itália durante a guerra foram enviados aos Estados Unidos para aprenderem a voar em aeronaves a jato, trazendo mais incentivo a tal aquisição. A compra de uma aeronave a jato só seria feita na década de 1950, com a compra do jato inglês *GlosterMeteor*, numa espécie de escambo, em troca de dezenas de toneladas de algodão.

Estas aquisições diretamente dos Estados Unidos, e somente deles, pela Lei de *Lend&Lease*, foi num ritmo e volume tão grandes que o Ministério da Aeronáutica elaborou uma portaria, a 197, de julho de 1945, a fim de padronizar os pedidos de materiais daquele país (BRASIL, 1945, p.550). Sem contar que, ainda sobre materiais, os Estados Unidos doaram a FAB os uniformes e vestimentas de frio para o pessoal que estava treinando lá e os que estavam envolvidos nas operações de guerra na Itália (BRASIL, 1945, p.98). Além, tornou-se padrão, como arma individual, as pistolas *Colt* e revólveres *Smith & Weasson*, ambos de calibre .45” e de procedência norte-americana.

O que ocorreu mesmo foi a dependência exclusiva de material norte-americano, fazendo com que o Brasil ficasse amarrado a vontade deles em nos fornecer equipamentos. Num caso eventual de atrito com eles, de imediato seria cortada esta fonte, deixando-nos completamente vulneráveis. A mudança desta dependência começou a ser construída quando, em 1946, houve a criação de um departamento de pesquisa aeronáutica, o embrião do que é hoje o DCTA/ITA (BRASIL, 1946, p.158). Para isso, vieram dos Estados Unidos professores para compor o quadro docente do centro técnico (BRASIL, 1946, p.1445).

PROFESSORAS E ASSISTENTES NORTE-AMERICANOS DESTINADOS
AO CTA – Ao Sr. Adido Aeronáutico à Embaixada do Brasil em Washington.

Declaro a Vossa Excelência, para os devidos efeitos, que fica delegada competência ao engenheiro contratado, - Arthur Soares Amorim – para, na qualidade de substituto e nos impedimentos eventuais do Professor R. H. Smith, entrevistar e negociar a vinda ao Brasil dos professores e assistentes norte-americanos destinados ao CTA, mediante prévia aprovação, por parte deste Ministério, dos nomes escolhidos e respectivos salários. (Aviso n. 118, de 11-12-946). [sic] (BRASIL, 1946, p.1445).

O último ponto sobre a questão material é a dos recursos financeiros e capacidade de pagamento. A FAB, quando escolheu o P-47 foi, não só pela capacidade de sobrevivência, mas também pelo baixo custo operacional, de aquisição e mecânica simples.

A falta de recursos financeiros nos impedia de comprar itens com maior capacidade tal como o P-51. O mesmo ocorreu com o *Gloster Meteor* que possuía a melhor relação custo-benefício e menor valor operacional e de aquisição frente aos concorrentes norte-americanos.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial e conseqüentemente o *Lend&Lease*, a FAB ficou sem uma canal de obtenção de material. Com a mudança dos interesses norte-americanos, visando logo após a guerra, a contenção da ameaça soviética, os Estados Unidos criaram, entre 1946 e 1955, o MAP (Military Assistance Program). Por este canal a FAB buscou se adequar as novas tecnologias que estavam despontando no pós-guerra, no caso, o motor a jato e os primeiros mísseis e foguetes. As dificuldades impostas pelo congresso norte-americano, já que a região latino-americana já não possuía prioridade em relação a segurança, fez com que a FAB buscasse outras opções, vindo a comprar o *Gloster Meteor*, mas, já extrapolando o espaço temporal deste estudo, o MAP viria a ser o mecanismo de compra de material estadunidense, como o caça F-5, o cargueiro C-46 e o helicóptero Bell47.

4.3.2 – Pessoal

Outro ponto que deve ser observado é a questão do treinamento de pessoal, oficiais, subalternos, tripulantes e técnicos. Os pilotos e tripulantes (nem todos eram oficiais, havia sargentos e cabos pilotos) já haviam se brevetado antes da criação do Ministério da Aeronáutica, mas com a grande demanda de pilotos, e também a qualificação para o voo nas novas e modernas aeronaves, a grande maioria dos pilotos teve que ir aos EUA, para terem contato com uma aviação que para a época era referência.

Os pilotos anteriores ao ministério foram aos EUA fazer adaptação às novas técnicas de voo e táticas modernas, grupo este onde parte dele foi enviada a Itália. Por exemplo, a formação dos integrantes do 1ºGAvCa que foi a Itália, realizou-se em Aguadulce Air Field – Panamá, e na Army Air Force School of Applied Tactics – EUA (BRASIL, 1947, p.145). Já os futuros pilotos, nesta situação, somente oficiais reservistas, fizeram toda a escola, desde o aprendizado de voo e adaptação, nos EUA e conforme a

guerra evoluía, foi sendo transferida esta instrução para o Brasil. Em 1943, a FAB e a USNAVY criaram a USBATU (*United States Brazilian Training Unit*) para formar o pessoal que fora designado para atuar na defesa da costa nordestina (INCAER, 1991, p.479), principalmente os que iriam operar a aeronave PV-1. Mas como a demanda de pilotos era muito superior à formada, os reservistas oriundos dos também recém-criados CPORAer, assim que eram aprovados nos cursos, já eram incorporados à ativa.

Dos técnicos (mecânicos e especialidades de apoio às atividades aéreas) alguns eram oriundos das escolas técnicas da aviação da marinha e do exército. Mas, também, pela nova necessidade e demanda de pessoal, uma vez que há a necessidade de uma quantidade de pessoal de apoio para cada aeronave, e a FAB havia incorporado uma quantidade muito elevada de novas aeronaves e materiais em seu acervo, logo deveria dispor de pessoal que atendesse a todas estas novas máquinas.

Salgado Filho, em viagem aos EUA, conheceu os métodos de treinamento privado das escolas de formação de pessoal técnico da aviação do exército norte-americano, contatando o reitor daquela escola, que logo em seguida, assinaram um contrato, vindo a se instalar em São Paulo, como Escola Técnica de Aviação. Esta instituição foi, com a fusão da antiga escola do Galeão, a base para o que hoje é a Escola de Especialistas da Aeronáutica, em Guaratinguetá-SP. Até os moldes de como era o treinamento no período da guerra são similares aos de hoje.

PORTARIA N. 218 – DE 30 DE NOVEMBRO DE 1943

Cria a Escola Técnica de Aviação do Ministério da Aeronáutica, em São Paulo

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, de acôrdo com as disposições do decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941 e tendo em vista a necessidade de intensificar a formação de especialistas para a Reserva da Aeronáutica, resolve, nos têrmos do decreto-lei n. 5.983, de 10 de novembro corrente:

Criar a Escola Técnica de Aviação do Ministério da Aeronáutica, em São Paulo, nos moldes da Embry Riddle, de Miami, Estados Unidos da América do Norte, entregando a sua administração ao sr. John Paul Riddle, por si ou delegados seus, sendo observadas as instruções que nesta data vão ser baixadas. – *Joaquim Pedro Salgado Filho*. [sic] (BRASIL, 1943, p.998).

Com o fim da guerra, o fluxo de pessoal enviado aos EUA a fim de estudo foi sendo reduzido. O envio era de tal forma que a FAB criou regulamentos de envio de

bagagem de pessoal aos EUA. Em 1947 a Escola Técnica de Aviação foi desfeita, dando prosseguimento à formação de técnicos exclusivamente pela Escola de Especialistas da Aeronáutica e por um quadro de instrutores totalmente brasileiro.

A questão financeira também influenciou neste ponto. Da mesma forma que ao abordar a relação material, na de pessoal, as poucas escolas de formação de pessoal, tanto de subalternos técnicos, quanto de oficiais nas diversas modalidades, foi afetada pela quantidade de centros de formação e a duração dos cursos (subalternos – 2 anos; oficiais – 4 anos mais especialização). Enquanto nos EUA a formação era feita em diversas escolas, cada uma com uma especialidade e finalidade e seguiam uma padronização, no Brasil era concentrado em poucas (técnicas-3 e de oficiais-1) e seguiam diferentes métodos de ensino.

Como a demanda por pessoal era muito grande, já que as aeronaves operadas eram as dezenas e a manutenção de cada uma demandava vários especialistas, a capacidade em operar tais aeronaves era afetada. O ritmo de manutenção era crescente, fazendo com que as aeronaves disponíveis para as operações diminuíssem. Tanto que, durante as operações do 1º GAvCa na Itália, não houve recompletamento de pessoal, nem dos mortos ou feridos, nem para troca de pessoal para descanso dos que estavam lá. Esta é outra questão pela qual não se podiam operar equipamentos de mecânica complexa, sendo preferíveis equipamentos simples, mas com relação custo-benefício grande.

Um fato curioso que pode ser observado nos Boletins do MAer é que há a presença de graduados (cabos, sargentos e sub-oficiais) pilotos e também oficiais especialista em mecânica e radio-telegrafia, diferente de como é hoje na FAB. Sobre os oficiais da FAB, hoje há três especialidades: aviador (voltado para a prática da pilotagem, função fim da FAB), intendência (administração, finanças e suporte as atividades da FAB) e infantaria (para segurança e proteção das instalações). Mas, durante o período estudado, da criação da FAB, em 1941, até a publicação do primeiro esboço de doutrina, em 1948, os oficiais formados na Escola de Aeronautica seguiam outras especialidades além destas atuais, tal como radio-telegrafia, mecânico de radio e mecânico de aeronaves. Estas especialidades eram mais voltadas para a administração da manutenção dos equipamentos e gestão das unidades que prestavam tal serviço. Hoje, o comando das unidades de manutenção é feita por oficiais aviadores, mas possuem oficiais oriundos do quadro de graduados, intitulados

oficiais especialistas, para dar suporte a gestão. Estas antigas especialidades também eram formadas em escolas norte-americanas (BRASIL, 1943, p.849).

Da mesma forma haviam graduados pilotos. Isto é um herança das aviação da Marinha e do Exército que já naquelas forças era permitido. No caso da FAB, os graduados foram absorvidos das aviações das outras forças, sendo empregados como pilotos em voos com mais de um tripulante, tal como bombardeiros ou de transporte, seguindo a logica de que o oficial que acompanhava o graduado como piloto era o comandante da aeronave e lhe ditava as ordens. Era a replicagem do pensamento oficial comanda, graduado executa. Este arranjo foi abolido em 1948, com a publicação do Aviso 33-G2 de 28 abril de 1948, a proibição de condução de aeronaves por pessoal subalterno (BRASIL, 1948a, p.313).

Dentro do Ministério havia pessoal norte-americano, dando suporte à estruturação da nova pasta. Ainda em 1944, tendo um numero exato, o EMAer publicou uma portaria a fim de regularizar tal presença em sua estrutura⁴¹.

4.3.3 – Pensamento

Quando foi criado o Ministério da Aeronáutica o que se buscou foi romper com o antigo pensamento e *modus operandi* que a Missão Francesa nos impôs. O maior problema é que esta ruptura de paradigma veio em meio a uma crise internacional, a Segunda Guerra Mundial. Com o alinhamento junto aos norte-americanos, a introdução do modelo de emprego e pensamento deles foi inevitável. Mas já começou a se pensar num modelo de pensamento sobre Poder Aéreo próprio, de modo que melhor atendesse aos interesses nacionais.

Os norte-americanos possuíam dois modelos de emprego de aviação, o do USAAF e do USNAVY, lembrando que não possuíam força aérea ainda. O modelo USNAVY é mais voltado para apoio às operações navais e de defesa costeira, empregado tanto pela marinha quanto pelos fuzileiros navais daquele país, tal como a FAB operava entre 1941 e

⁴¹ ESTADO-MAIOR DA AERONAUTICA. Boletim Reservado nº4. PERMANENCIA DE MILITARES EXTRANGEIROS NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA – TRANSCRIÇÃO DE AVISO. Rio de Janeiro, 2 de outubro de 1944. (desclassificado pela SPADS-EMAER em 20-04-2012)

1945 na defesa e proteção das águas territoriais e na segurança dos comboios na guerra. Já o modelo USAAF foi o que a FAB absorveu, sendo ele o responsável pelas diretrizes e ações das Forças Aéreas Aliadas. Este modelo segue os preceitos de Mitchell sobre o emprego do Poder Aéreo, estando condicionada a proteção do território, bombardeios a longa distância e exclusão do espaço aéreo.

Quadro 4.1 – Comparação entre as doutrinas de 1930 até 1948

| | Francesa- MMF ⁴² | USAAF-Mitchell ⁴³ | USNavy ⁴⁴ | FAB ⁴⁵ |
|---|--|-------------------------------------|--------------------------------|--|
| Principal característica | Defensiva | Ofensiva | Ofensiva | Intermediária-desenvolve além da defensiva, mas não se aprofunda na ofensiva |
| Alcance | Limitado, próximo a linha de combate | Longo, atuando em profundidade | Longo, atuando em profundidade | Intermediário, operações aeroestratégicas nos TO táticos |
| Bombardeio Estratégico | Limitado | Principal força | Não desenvolve tal capacidade | Não desenvolve tal capacidade |
| Interdição do Espaço aéreo-Caças | Sobre o TO | Acompanha junto com os Bombardeiros | Defesa da Frota | Exclusão do TO e limites territoriais |
| Apoio Aéreo Aproximado | Foco principal | Atividade secundária-tática | Atividade secundária-tática | Atividade secundária-tática |
| Ligação | Complementar ao apoio aéreo, auxiliando a artilharia | Complementar a tática | Atividade secundária-tática | Complementar a tática |
| Anti-navio | Limitado | Atividade secundária-tática | Principal força | Atividade secundária-tática |
| Ações conjuntas com outras armas | Não | Limitado | Limitado | Sim |

No quadro acima é possível observar que a FAB, ao longo da década de 1940 seguiu o modelo USAAF, até por que ele apresenta uma similaridade física da origem – ambos os países são continentais, o que explica também a causa da não aceitação ao modelo francês, que vem de outro contexto. Além, o modelo USAAF foi sendo adequado a

⁴² MELLO, Gustavo de. **Idas e vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores da Missão Militar de Aviação**. In: Anais do I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira. UNIFA: Rio de Janeiro, 2012.

⁴³ MITCHELL, William. **Our Air Force: The Keystone of National Defense**. New York: E.P. Dutton & Company, 1918.

⁴⁴ Identificado pela análise das operações aéreas da USNavy na Segunda Guerra Mundial, no front Pacífico em MASSON, Philippe. **A Segunda Guerra Mundial – história e estratégias**. São Paulo: Contexto, 2011..

⁴⁵ Identificado na análise dos documentos estudados e no BRASIL, Ministério da Aeronáutica. **Doutrina de Emprego da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: EMAER, 1948b.

realidade tanto econômica quanto militar, uma vez que não seguimos um modelo de projeção militar estratégica, mas incorporamos um modelo tático, e ainda adaptando-o.

A partir da segunda metade da década de 1930, os Estados Unidos reestruturaram suas defesas focando principalmente na nova forma de emprego da aviação. Para isso renovou sua frota e buscou elevar sua capacidade e quantidade de meios. Conn e Fairchild (2000, p. 25) afirmam que o próprio presidente Roosevelt, ao se dar conta que o poderio aéreo nazista era de maior grandeza que o norte-americano, determinou um levantamento da capacidade da cadeia de indústrias aeronáuticas e, em 1938, promulgou uma política para a produção de dez mil aeronaves de combate e a capacidade para produzir mais dez mil por ano, uma vez que a defesa estadunidense “era mais fraca em aviões”.

De todas as forças apoiadas pelos pacotes norte-americanos de defesa continental, o da Força Aérea foi a que recebeu maiores incentivos e ajudas. Observando a capacidade que as aeronaves possuíam naquela época, era possível, por exemplo, e o que os norte-americanos temiam, um ataque alemão vindo de Dacar, na África ocidental, atingindo o nordeste brasileiro e logo em seguida, após a tomada de uma parte da região, atacar o canal do Panamá e a região do Caribe e Golfo do México.

Por isso a responsabilidade pela proteção marítima e defesa do litoral recaiu mais sobre a FAB. Com a presença de Ingram gerenciando a estruturação da defesa brasileira, coube as Forças Armadas do Brasil seguirem o modelo norte-americano. Se observarmos nosso enquadramento em relação à guerra, podemos ter dois tipos de atuação, uma estratégica e outra tática. Motta (2001, p.18) afirma que durante os anos 1940, a FAB foi intrinsecamente **tática**. Isto se dá pela forma com que foram empregadas as forças, subordinada aos norte-americanos em um teatro de operações de menor escopo.

Enquanto a Europa em si era um teatro de operações, sendo pensado pelos aliados de uma forma única, a nível estratégico, ao fragmentar em várias frentes, tal como a Leste, Itália, França, Países Baixos, cada um passou a ser um nível tático. Não que ações estratégicas não pudessem ser desenvolvidas nestas frentes, mas estas ações diziam respeito à estabilização da frente. Isso reflete na seguinte consideração: a FAB podia ter capacidade aeroestratégica, mas condicionada a um cenário tático, dentro da estratégia global, logo sendo uma força aerotática. O próprio modelo de aeronaves que a FAB optou em utilizar não possuía a capacidade estratégica.

Da mesma forma quando falamos na defesa do litoral e da proteção aos comboios no Atlântico, isto pode também ser considerado tático, pois por mais que fosse imprescindível tal ação na consolidação dos objetivos da estratégia global da guerra, a FAB também atuou num cenário diminuto da guerra. Sem tal ação, os alemães teriam uma liberdade muito grande, e conseguiriam impedir o fluxo de suprimentos, material e tropas para os aliados. Isto também pode ser observado nos modelos de aeronaves empregadas pela FAB.

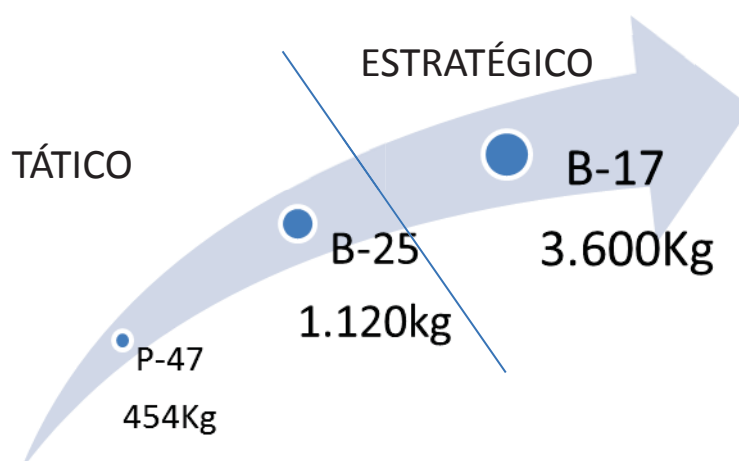


Figura 4.10 – Capacidade ofensiva das aeronaves em seu enquadramento.

Após a guerra, a FAB passou a construir o seu conhecimento e pensamento, mesmo que baseado nos métodos e programas norte-americanos (MOTTA, 2001, p.19). Em 1946 foi criado o curso de Estado-Maior provisoriamente na ECEME, composto por oficiais das três forças armadas, além de civis contratados (BRASIL, 1946, p.274). O curso era dividido em dois períodos, o fundamental e superior, com nove meses de duração cada. Os oficiais formados em Estado-Maior no *Fort Leavenworth* – EUA, eram dispensados do período fundamental, ingressando diretamente no superior (BRASIL, 1946, p.1399). A ECEMAR só seria criada em dezembro de 1947, mas regulamentada em abril de 1948 (BRASIL, 1948a, p.248).

O Estado-Maior da Aeronáutica foi realmente criado e instituído pelo decreto 22.429, de 11 de janeiro de 1947, onde foi regulamentada sua estrutura e funcionamento. Antes, havia um Estado-Maior, mas ele era composto tanto por brasileiros, quanto por estadunidenses, de modo que o intercâmbio visava à preparação do pessoal brasileiro aos métodos de planejamento (BRASIL, 1947, p.7). Neste mesmo sentido, o decreto 9.520, de 25 de julho de 1946, criou o Estado-Maior Geral, predecessor do EMFA (criado em 1948),

subordinado diretamente ao presidente da república, para assessoramento das decisões sobre organização das defesas nacionais (BRASIL, 1946, p.716).

Outro passo importante foi à criação do Curso de Táticas Aéreas, em setembro de 1947 (BRASIL, 1947, p.686), estabelecido no 1º Grupo Misto de Instrução da Escola Técnica, na Base Aérea de Cumbica – São Paulo. Este curso passou a desenvolver as novas formas de emprego, que junto com o EMAer, passaram a desenvolver o pensamento próprio do Ministério da Aeronáutica. A criação da ESG em 1948 veio a contribuir ainda mais para a origem de um pensamento próprio da FAB. Neste mesmo ano, o EMAer publicou sua primeira doutrina. Na verdade ela era um esboço, uma vez que o próprio regulamento do EMAer já apontava algumas diretrizes operacionais. Neste documento, o que se caracteriza é a forma com que a FAB irá operar em apoio as atividades das demais forças (BRASIL, 1948b, p.5/7).

Enquanto o Poder Aéreo era somente visto como emprego militar em muitos países, tal como Mitchell pregava, o pessoal que antes da guerra voava nas linhas do CAN, passaram a desenvolver a ideia de um poder aéreo focado para a defesa, mas também para a integração nacional. Parte das aeronaves que foram utilizadas na proteção do litoral, que possuíam grande autonomia de voo, foram adaptadas para operarem na região amazônica após a guerra. Logo a FAB passou a desenvolver um poder aéreo não convencional, ficando as unidades de combate na defesa da região sul, sudeste e nordeste e as unidades de “assistência” nas regiões centro-oeste e norte. Esta ligação foi de tal importância que o CAN não ligava somente o país, mas também o continente, com voos para, além dos Estados Unidos, Bolívia, Guianas e Paraguai (BRASIL, 1946, p.1200).

Por mais que hoje, o CAN seja uma atividade secundária na doutrina da FAB, na década de 1940, foi uma artífice de integração, sendo observado em alguns momentos uma atenção maior a esta função do que a reestruturação da força de defesa, com a manutenção de caças já antiquados a tal função, cuja modernização só viria a ser feita em meados da década de 1950.

A eclosão da Segunda Guerra Mundial criou o ambiente necessário para a criação de uma força aérea independente no Brasil. A criação da FAB deu-se em meio a um tempo

conturbado, onde o Brasil buscava o apoio de uma nação mais forte para promover seu projeto de modernização, o que incluía as bases de uma indústria aeronáutica e uma Força Aérea no estado-da-arte. O que se viu foi a construção de uma parceria cujo resultado material foi positivo num primeiro momento, mas deixou cicatrizes visíveis até hoje. Até 1946, a FAB seguia o modelo de operação da USAAF, mas a partir daí, passou a construir um modelo próprio, adaptando os ensinamentos daquela força aérea parceira a realidade nacional, buscando um distanciamento doutrinário a partir de então. Mas os laços firmados eram tão profundos que não podiam ser desfeitos em pouco tempo. Na medida que o Brasil perdia importância na estrutura defensiva do hemisfério, a FAB passava a ter dificuldades em obter material dos Estados Unidos. Não que o laço tenha sido desfeito em algum momento, mas em questões de necessidade, buscou-se não só aquele parceiro, mas outras fontes, cuja resposta a esta fuga, remetia um acordo de vantagens em negociações futuras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação entre a FAB e os Estados Unidos, entre 1941, anos da criação do Ministério da Aeronáutica e 1948, ano da publicação do primeiro esboço de doutrina daquela força se deu de diversas maneiras. Relação, no sentido de que a FAB teve contato com um considerado volume de informações, saberes e *modus operandi* norte-americanos, absorvendo, incorporando ou assimilando de diversas formas.

É possível observar que os Estados Unidos levaram em consideração a geopolítica como instrumento para a conquista da hegemonia mundial e regional. As Doutrinas Monroe e Roosevelt, juntamente com os princípios de Mahan sobre o domínio dos mares, Haushofer com as pan-regiões, e mais próximo do período estudado, William Mitchell com o poder aéreo de alcance global, tornaram-se instrumentos de orientação da política de defesa aérea norte-americana.

O “Pan-americanismo” e a “América para os americanos”, marcou o fim do papel europeu nas decisões na região e a consolidação dos Estados Unidos como principal parceiro econômico e político, cuja influência seria vista principalmente no período subsequente ao da Segunda Guerra Mundial.

Entre 1930 e 1945 os Estados Unidos procurou estreitar suas relações com os países da América do Sul, através de uma política de diálogo cordial. Esta política foi recebida de maneira diferente entre as principais nações do continente sul-americano. O Brasil passou buscar alavancar seu desenvolvimento econômico e um melhor posicionamento no cenário internacional, e para isto era necessário o alinhamento e a aproximação com uma das potências da época. Após pressão internacional e vantagens econômicas ofertadas, optou-se pelo alinhamento com os Estados Unidos, mesmo sob certas condições.

Com a eclosão do segundo conflito mundial, viu-se no Estado Novo a necessidade de se reaparelhar as Forças Armadas diante da hipótese da erupção de reflexos da guerra na Europa e até mesmo a invasão do país. Vargas buscava uma mudança na postura econômica do país. Para isso, precisava de um parque industrial que, a partir dele, o Brasil se modernizaria. As Forças Armadas também tinham esta visão e também buscavam a

modernização de seus meios, convergindo às posturas das esferas políticas e militares. Assim, o país foi ao exterior buscar alianças para a consolidação da sua modernização.

Neste período, buscando uma aliança para sua modernização, o Brasil estabeleceu um jogo de negociações entre os EUA e Alemanha diante do interesse de ambos em diversas áreas, buscando barganhar vantagens comerciais nas relações entre aqueles países, numa postura pragmática de troca de interesses. Nesta disputa, os Estados Unidos saem vitoriosos e se estabelecem como parceiros políticos e econômicos do Brasil.

Este alinhamento, favorecido pelos interesses da política externa norte-americana, resultou numa aproximação com os países da América Latina. Os Estados Unidos passam a agir como polícia internacional e mantendo toda a América sob sua tutela. Este alinhamento político entre os Estados Unidos e Brasil foi sendo estabelecido por diversas políticas desde 1930, e culminou com o engajamento do Brasil no conflito.

Em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica, absorvendo a Aviação Naval (Marinha) e Aviação Militar (Exército), com aparelhos de diversos modelos e obsoletos em sua totalidade, englobando também o controle da aviação civil. Com a Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, criada em 23 de abril de 1942, foi decidida como seria a participação do Brasil na guerra; quais equipamentos receberia; e como seria utilizada as bases nacionais pelas forças norte-americanas (construídas por empresas aéreas dos Estados Unidos). Com a Força Aérea devidamente equipada com aeronaves modernas e seus pilotos treinados em solo *yankee*, o que se seguiu foi o envio dos pilotos brasileiros para o Teatro de Operações europeu, viu-se o emprego desta força sob a égide norte-americana.

Os norte-americanos queriam ocupar a região do “Saliente Nordestino” e dispor tropas lá. Mas os militares brasileiros, temendo uma ocupação militar, não aceitaram a proposta. Ficou a cargo de uma empresa aérea norte-americana a construção e melhorias das instalações aeroportuárias no nordeste e norte do país, para que as forças dos Estados Unidos operassem a partir dali. Em troca, o Brasil negociou a modernização de suas forças e crédito para a construção e implantação da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda – Rio de Janeiro.

Neste pacote, toda a frota de aeronaves que o Brasil possuía, ultrapassadas para as circunstâncias que a nova guerra impunha, foi substituída por material norte-americano, cuja indústria aeronáutica já possuía uma tradição e produzia algumas das melhores aeronaves da época, rivalizando com a máquina alemã em pé de igualdade. Desta tradição de produção, havia também a capacidade intelectual, pois para se operar boas máquinas e mantê-las em condições de uso, necessitava-se de pessoal capacitado.

Para o Brasil, mas especialmente no caso da Força Aérea Brasileira, a guerra pode ser dividida em duas frentes de operação, conforme atribuições. A primeira diz respeito ao patrulhamento da costa e de comboios no Atlântico contra os submarinos do Eixo e a segunda, a participação do Brasil no Teatro de Operações Europeu, incorporado às forças aliadas na Itália.

Quando os norte-americanos começaram a desembarcar no litoral nordestino, uma das primeiras medidas feitas foi o treinamento e preparação de pessoal para as missões de patrulha marítima com as novas e modernas aeronaves daquela época. Tão logo se iniciou este treinamento, os brasileiros foram designados para executar algumas missões. Aos poucos a Força Aérea Brasileira foi assumindo as missões, até a formação completa das equipes que compunham o quadro das aeronaves serem somente de brasileiros.

Logo que se acertou o envio da FAB a guerra, escolheram-se as aeronaves que operariam, e que tipo de missão realizariam lá. O foco das instruções, que eram somente voltadas para a defesa, teve que ser ajustar a nova necessidade, passando também ao caráter ofensivo. Também foram revistas as doutrinas de emprego, a logística das operações e sua subordinação, culminando com a escolha do Teatro de Operações Europeu. A princípio, o contingente aéreo brasileiro seria enviado para o norte da África, em apoio as ações inglesas. Mas, com a vitória inglesa sobre o Afrikakorps alemão e o desenrolar no continente europeu se modificando, optou-se pelo envio a Itália.

Boa parte da estrutura do Ministério da Aeronáutica, e do seu braço militar e operacional, a Força Aérea Brasileira, é oriunda da Aviação Militar. Os norte-americanos já prestavam assistência para a aviação da marinha, numa cooperação técnica desde 1916, quando da compra dos *Curtiss F* por aquela força, para a criação da Escola de Aviação Naval. Mas a partir de 1918 a Missão Militar Francesa passou a atuar junto ao Exército para modernizá-lo “frente aos novos desafios da guerra moderna”. Mas, em 1917, houve

uma missão técnica francesa também, para a implantação e estruturação da aviação do Exército.

No caso da FAB, observando as aeronaves e seus sistemas de navegação, este alinhamento do Brasil com os EUA resultou na mudança, no jargão da aviação, do voo “arco-e-flecha”, onde a navegação é estimada e utiliza principalmente dos recursos visuais, para uma navegação aérea moderna, com auxílios em terra e a introdução da navegação por instrumentos.

A principal influência dos EUA foi a mudança no paradigma da aviação de apoio por uma com caráter estratégico (nas operações de patrulha oceânica, de projeção de poder no mar e defesa da costa brasileira) e a implantação de uma defesa aérea estruturada na tecnologia, com a introdução dos radares no pós-guerra, mas com a aviação de caça operacional.

Doutrinariamente isto refletiu com a mudança da perspectiva do emprego da aviação no pós-guerra, onde a FAB se posicionou como uma força focada na integração do território nacional, com raids de longa distância e um sistema defensivo (mesmo que limitado) no litoral e na região sul.

Boa parte da oficialidade, que nos anos subseqüentes a criação da FAB continuou a frequentar as escolas norte-americanas, passou a introduzir parte do que se pensava naquele país no Brasil, mas adaptando a nossa realidade (adaptação no sentido de que não possuímos recursos como aquela força). Ainda hoje, se compararmos as doutrinas de emprego das aviações dos EUA e do Brasil, pode-se observar que os pilares de estruturação do pensamento são praticamente os mesmos.

Com o alinhamento do Brasil com os EUA, nos princípios da década de 1940, houve sim, uma presença norte-americana dentro das forças armadas brasileiras e conseqüentemente, na FAB. Esta presença gerou reflexos que permanecem nesta força até hoje. Desdobrando esta presença em 3 aspectos – doutrinário, pessoal e material - observa-se que a relação destes três elementos, no que se refere ao perfil operacional, segue em muito o pensamento norte-americano.

Durante o período da guerra o Brasil ficou condicionado as vontades e capacidade produtiva dos Estados Unidos, uma vez que o Brasil era imprescindível para a defesa do

continente e dos territórios estadunidenses. Enquanto havia o interesse na parceria com o Brasil, os Estados Unidos incentivaram as relações entre os dois países, mas, com a mudança de foco nas relações internacionais, o Brasil passou para o segundo plano, uma vez que o foco passou a ser a Guerra Fria e a defesa da Europa.

Estes reflexos podem ser vistos pela forma com que a arma aérea se estruturou e forjou seu pensamento, incorporando no princípio de sua origem, o pensamento de uma nação que surgia como referência em termos de material e pensamento. Ainda hoje, os princípios que norteiam a doutrina de emprego da FAB são muito similares aos da Força Aérea dos Estados Unidos. Identificando as raízes do nosso pensamento, podemos ver a forma de nossa evolução e o caminhar ao longo dos anos.

Tão breve quanto foi a presença física norte-americana dentro da FAB, com o afastamento deles de dentro da estrutura, buscou-se retomar o que o CAN buscava, a integração do território nacional, empregando o nosso poder aéreo de modo além do militar, levando assistência para as regiões mais distantes do país. Parte do que o Brasil é hoje, é graças às asas do CAN.

A elaboração deste trabalho traz a tona a importância do conhecimento da forma com que se dão as relações, mostrando o papel que as pessoas e as instituições possuem na condução das relações entre atores internacionais e das próprias Relações Internacionais. Além, o estudo de história é de grande importância para a compreensão do pensamento e origem da concepção estratégica da FAB e da forma como é refletida para a sociedade.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ALSINA JR., João Paulo Soares. **Política Externa e Poder Militar no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2009.
- ALAMINO, Aparecido Camazano. **Bombardeiros bimotores da FAB**. São Paulo: C&R, 2008.
- _____. **GlosterMeteor – o primeiro jato do Brasil**. São Paulo: C&R, 2010.
- ANDERSON, Benedict R. **Comunidades imaginadas – reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo**. São Paulo: Cia das Letras, 2008.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. São Paulo: Ática, 1995.
- ANGELUCCI, Enzo. **Os Aviões**. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, 1974.
- ARARIPE, Luiz de Alencar. Primeira Guerra Mundial. In: MAGNOLI, Demétrio (org.). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- BEAUFRE, André. **Introdução a Estratégia**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1998.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia**. Artigo publicado na revista Estudos Avançados, nº 53, ano 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24081.pdf>, acessado em 30/12/2011.
- BENTO, Cláudio Moreira. **CAXIAS um precursor da Aeronáutica Militar Brasileira**. In: <http://www.ahimtb.org.br/caxiasaerost.htm>, sem data de publicação, acessado em 14/06/2011.
- BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo, Sociedade – por uma teoria geral da política**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- BOEING. **Relatório sobre o histórico de relações com o Brasil**. In: <http://www.boeing.com.br/A-Boeing-no-Brasil/Boeing-Defesa-e-Seguranca/>, s/d.
- BONFIM, Uraci Castro. **Geopolítica**. Apostila do Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército - Ensino a Distância (CPEAEx / EAD), 2005. Disponível em: http://www.ensino.eb.br/cpeceme/docs/03_INTRO_GEOPOLITICA_2011.pdf, acessado em 30/12/2011.
- BOUTHOU, Gaston; CARRÈRE, René. **O desafio da guerra – dois séculos de guerra 1740-1974**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1979.
- BUENO, Clodoaldo. Da agroexportação ao desenvolvimento (1889-1964). In: CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **Historia da política exterior do Brasil**. Brasília: UNB, 2008.
- BURNS, E. Brandford. **Aliança não escrita – o Barão de Rio Branco e as relações do Brasil com os Estados Unidos**. Rio de Janeiro: EMC, 2003.

- BUYERS, John W. **A história do 350th Fighter Group da Força Aérea Americana: 23 de setembro de 1942/01 de agosto de 1945 no teatro de operações do mediterrâneo.** Maceió: UFAL, 2006.
- CALAZA, Claudio Passos. **Aviação no Contestado – investigação e análise de um emprego militar inédito.** 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais) –Universidade de Força Aérea: Rio de Janeiro, 2007.
- CAMBESES JR., Manuel. **O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932.** Rio de Janeiro: Incaer, s.d.
- CARBONARI, María Rosa. **De como explicar la región sin perderse en el intento. Repasando y repensando la Historia Regional.** In: História Unisinos, v.13, nº1, janeiro-abril de 2009.
- CARVALHO, Luiz Paulo Macedo. **Consequências e Reflexos da Participação da FEB na Segunda Guerra Mundial.** In: Revista Ideias em Destaque. nº 18, Rio de Janeiro: Incaer, maio-agosto de 2005.
- CAVALCANTI, Berilo de Lucena. **Trajatória Especialista – ensaio sobre a Escola de Especialista de Aeronáutica.** Brasília: Ideal, s/d.
- CERVO, Amado Luiz. A instabilidade internacional (1919-1939). In: SARAIVA, Jose Flavio Sombra (org.). **Relações Internacionais – dois séculos de historia. Entre a preponderância europeia e a emergência americano-soviética (1815-1947).** Brasília: IBRI, 2001.
- _____. A conquista e o exercício da soberania (1822-1889). In: CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **Historia da política externa do Brasil.** Brasília: UNB, 2008a.
- _____. Brasil e Estados Unidos: a parceria estratégica. In: CERVO, Amado Luiz. **Inserção Internacional: formação dos conceitos brasileiros.** São Paulo: Saraiva, 2008b.
- CLAUSEWITZ, Carl von. **Da guerra.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- COLDFELTER, Mark A. Molding Airpower Convictions: Development and Legacy of William Mitchell's Strategic Thought. In: MEILINGER, Philip S. (org.) **The Paths of Heaven: the evolution of airpower theory.** Maxwell AFB; Air University Press - Alabama, 1997.
- CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. **A estrutura de defesa do hemisfério ocidental.** Rio de Janeiro: Bibliex: 2000.
- COSTA, Fernando Hippolyto da. **Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira (1685 – 1941).** Rio de Janeiro: Incaer, 2000.
- CUNHA, Ioneida Cavalcante da. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil-Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas.** Dissertação do Mestrado em Relações Internacionais. Brasília: UNB, 2008.
- DIBELIUS, Wilhelm. **England.** London, 1930.
- DOMINGOS NETO, Manuel. **Gamelin-o modernizador do Exército.** In: revista Tensões Mundiais, Fortaleza v.3 nº4, jan.-jun. 2007

DORATIOTO, Francisco. Guerra do Paraguai. In: MAGNOLI, Demétrio (org.). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006.

FAUSTO, Boris; DEVOTO, Fernando J. **Brasil e Argentina: um ensaio de historia comparada**. São Paulo: Ed34, 2004.

FÁVERO, Altair Alberto; GABOARDI, Ediovani Antonio. **Apresentação de trabalhos científicos: normas e orientações práticas**. Passo Fundo: Ed. UPF, 2008.

FLORES, Mario Cezar. **Bases para uma Política Militar**. Campinas: Editora da Unicamp, 1992.

FILHO, João Roberto Martins. **As políticas militares dos EUA para a América Latina (1947-1989)**. In: Revista Teoria e Pesquisa, nº46, janeiro de 2005, p.101-135.

FONSECA, Sandra Rodrigues Braga M. da; VLACH, Vânia Rúbia Farias. **Uma introdução à geopolítica clássica: de Ratzel a Haushofer**. II Simpósio Regional de Geografia – Perspectivas para o Cerrado no Século XXI. Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

GARCIA, Eugenio Vargas (org.). **Diplomacia Brasileira e Política Externa – documentos históricos (1493-2008)**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2008.

GRANT, R. G. **Flight – the complete history**. London: PenguinCompany, 2010.

HEINSFELD, Adelar. A Região: algumas considerações. In: _____ (org.). **A Região em Perspectiva: diferentes faces da história catarinense**. Joaçaba: Edições UNOESC, 2001

_____. **O americanismo de Rio Branco: a recepção no Brasil da doutrina do “big stick”**. In: Anais da XXIV reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica. Curitiba, 2004, p.211-217.

_____. **Pensamento Geopolítico: da geopolítica clássica às novas geopolíticas**. Passo Fundo: Clio, 2008.

HIRST, Monica. **Brasil-Estados Unidos: desencontros e afinidades**. Rio de Janeiro: FGV, 2009.

INCAER. Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1988. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.1

_____, Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1990. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.2

_____, Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1991. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.3

_____, Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – após o termino da segunda guerra mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek como presidente da republica**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 2005. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.4

JORDAN, David; WIEST, Andrew. **Atlas da II Guerra Mundial**. São Paulo: Escala, 2008.

KASSEB, Paulo Fernando. **Mirage III EBR/DBR na Força Aérea Brasileira**. Guarulhos: ZLC, 2008.

KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2006.

KISSINGER, Henri. **Diplomacia**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1997

LAVANÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **A Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Centro de Relações Públicas da Aeronáutica, s.d, 5ª ed.

_____. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LIMA, Rui Moreira. **Senta a Pua!**Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1989.

LIND, William S. **Compreendendo a guerra de quarta geração**. In: Revista MilitaryReview, janeiro-fevereiro 2005, p.12-17.

LORCH, Carlos. **Do Can ao Sivam – A FAB na Amazônia**. Rio de Janeiro: Aerospace, 2000.

MACISAAC, David. Vozes do Azul – teóricos do Poder Aéreo. In: PARET, Peter (org.) **Construtores da Estratégia Moderna – Tomo 2**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2003.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783**. Boston: Little, Brown andCo., 1890.

MASSON, Philippe. **A Segunda Guerra Mundial – história e estratégias**. São Paulo: Contexto, 2011.

MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil: geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

_____. **A geopolítica e as projeções do poder**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

MCCANN, Frank D. **Aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1995.

_____. **Soldados da Pátria – História do Exército Brasileiro 1889-1937**. São Paulo: Cia das Letras, 2007.

_____. Brasil e Estados Unidos – dois séculos de relacionamento. In: MUNHOZ, Sidnei J.; SILVA, Francisco C. Teixeira. (orgs). **Relações Brasil-Estados Unidos: século XX e XXI**. Maringá: EDUEM, 2011.

_____;FERRAZ, Francisco César Alves. A participação conjunta de brasileiros e norte-americanos na Segunda Guerra Mundial. In: MUNHOZ, Sidnei J.; SILVA, Francisco C. Teixeira. (orgs). **Relações Brasil-Estados Unidos: século XX e XXI**. Maringá: EDUEM, 2011.

MEARSHEIMER, John J. **The Tragedy of Great Power Politics**. New York: Norton, 2001.

MEILINGER, Philip S. Giulio Douhet and the origins of airpower theory. In: MEILINGER, Philip S. (org.) **The Paths of Heaven: the evolution of airpower theory**. Maxwell AFB; Air University Press - Alabama, 1997.

_____. Trenchard, Slessor, and Royal Air Force Doctrine before World War II. In: MEILINGER, Philip S. (org.) **The Paths of Heaven: the evolution of airpower theory**. Maxwell AFB; Air University Press - Alabama, 1997.

MEIRA PENNA, Jose Osvaldo de. **Política Externa – segurança e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Agir, 1967.

MELLO, Gustavo de. **Idas e vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores da Missão Militar de Aviação**. In: Anais do I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira. UNIFA: Rio de Janeiro, 2012.

MESSARI, Nizar; NOGUEIRA, João Pontes. **Teorias das Relações Internacionais – correntes e debates**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

MITCHELL, William. **Our Air Force: The Keystone of National Defense**. New York: E.P. Dutton & Company, 1918.

MOTTA, João Eduardo Magalhães. **Emprego Estratégico do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: Incaer, 2001. col. Arte Militar e Poder Espacial – vol.7

MOURA, Gerson. **Sucessos e ilusões – Relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

MOURA, Nero. **Um voo na história**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

NAPOLEÃO, Aluizio. **Rio Branco e as Relações entre o Brasil e os Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

NEWDICK, Thomas. **Aviões de Guerra**. São Paulo: Escala, 2010.

NYE, Joseph S. **Compreender os conflitos internacionais – uma introdução a teoria e a história**. Lisboa: Gradiva, 2002.

OVERY, Richard. Air Warfare. In: TOWNSHEND, Charles. **History of Modern War**. Oxford: Oxford University Press, 2005.

PAIVA, Luiz Eduardo Rocha. **Lealdade e Disciplina**. In: Revista Ideias em Destaque – Incaer. n° 28, set/dez 2008, p.19-21.

PIMLOTT, John. **Strategy & Tactics of air warfare**. London: Marshall Cavendish Books, 1979.

PINHEIRO, Álvaro de Souza. **O Conflito de 4ª Geração e a evolução da Guerra Irregular**. In: Revista PADECEME n°16, 3º quadrimestre de 2007, p.16-33.

PROENÇA JR, Domicio et alli. **Guia de Estudos de Estratégia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

RAPOPORT, Mario; MADRID, Eduardo. Os países de Cone Sul e as Grandes Potencias. In: CERVO, Amado Luiz; RAPOPORT, Mario (orgs.). **Historia do Cone Sul**. Rio de Janeiro/Brasília: Revan/UNB, 1998.

RIBEIRO JUNIOR, João. **Curso de Teoria Geral do Estado**. São Paulo: Acadêmica, 1995.

RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti. **Historia Regional: dimensões teórico-conceituais**. In: Historia: debates e tendências. Passo Fundo, v.1, nº1, junho de 1999.

RODRIGUES, Lysias A. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1947.

ROSA FILHO, Cherubim. **Missão Militar Francesa de Aviação**. Rio de Janeiro: Incaer, 2007.

SALGADO, Maiza; CORREA, Edison. **Salgado Filho – Primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1989. col. Arte Militar e Poder Espacial – vol.3.

_____. **O caminha da profissionalização das Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Editora do Livro/Incaer, 1991.

SEITENFUS, Ricardo. **A entreda do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.

SILVA, Amanda Siqueira da. **Atuação Política Da Brigada Militar No Rio Grande Do Sul (1889 – 1930)**. In: Revista Semina V8 - n 2 – 2009.

SILVA, Golbery do Couto e. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.

SILVEIRA, Helder Gordim da. **A visão militar brasileira da Guerra do Chaco: projeção geopolítica e rivalidade internacional na América do Sul**. In: Revista Antíteses, vol. 2, n. 4, jul.-dez. 2009, pp. 649-667. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses>

SVARTMAN, Eduardo Munhoz. **O regional nas relações internacionais: conceituação e experiência histórica**. In: Revista História Debates e Tendências, Passo Fundo, v. 1, n. 1, junho, 1999.

_____. **Brazil-United States Military Relations during the Cold War: Political Dynamic and Arms Transfers**. In: Brazilian political science review, v. 5, p. 96-122, 2011.

_____. **O pragmatismo brasileiro na cooperação militar com os Estados Unidos, nas décadas de 1930 e 40**. In: Revista dos Estudos Ibero-Americanos, PUCRS, v.34, nº1, p.76-91, junho de 2008.

TORRES, Alberto Martins. **Overnight Tapachula – historias de aviador**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

TOTA, Antônio Pedro. **Imperialismo sedutor – a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

VESENTINI, José William. **Novas Geopolíticas**. São Paulo: Contexto, 2004.

VILLANOVA, Fausto Vasques. **Com o 1ºELO na Itália – crônicas**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.

WIGHT, Martin. **A Política do Poder**. Brasília: IPRI, 2002.

DOCUMENTOS

BRASIL, Comando da Aeronáutica . **Doutrina Básica Da Força Aérea Brasileira DCA 1-1**. Brasília: EMAER, 2005.

_____, Escola Superior de Guerra. **Manual Básico volume 1 – Elementos Fundamentais**. Rio de Janeiro: ESG, 2009.

_____, Estado-Maior da Aeronáutica. **Boletim Reservado nº4 – Designações de Oficiais para Constituir Equipagens para Conduzir Aviões “Vultee -Bt-5”, Adquiridos nos Estados Unidos da America do Norte**. De 30 de outubro de 1942. Livro 42 caixa até 1946. Rio de Janeiro: EMAer, 1942. (Desclassificado pela SPADS-EMAER em 20 de abril de 2012).

_____, Estado-Maior da Aeronáutica. **Boletim Reservado nº1 – Renovação de Contrato de Extranumerario – Contrato Celebrado entre FAB e Tradutor de Ingles**. De 29 de janeiro de 1945. Livro 42 caixa até 1946. Rio de Janeiro: EMAer, 1945. (Desclassificado pela SPADS-EMAER em 20 de abril de 2012).

_____, Estado-Maior da Aeronáutica. **Boletim Reservado nº10 – Autorização de Tradução de Manuais dos Estados Unidos**. De 18 de julho de 1946. Livro 42 caixa até 1946. Rio de Janeiro: EMAer, 1946. (Desclassificado pela SPADS-EMAER em 20 de abril de 2012).

_____, Estado-Maior da Aeronáutica. **Boletim Reservado nº15 – Instruções Gerais para Recebimento das Instalações e Material das Bases Aéreas da Marinha Americana Existentes no Brasil, nº 2EM4-4, Aprovadas pelo Exmo. Snr. Ministro, em 30/7/945**. De 9 de agosto de 1945. Livro 42 caixa até 1946. Rio de Janeiro: EMAer, 1945. (Desclassificado pela SPADS-EMAER em 20 de abril de 2012).

_____, Estado-Maior da Aeronáutica. **Boletim Reservado nº4 – Permanência de Militares Extranheiros na Força Aérea Brasileira – Transcrição de Aviso**. De 2 de outubro de 1944. Livro 42 caixa até 1946. Rio de Janeiro: EMAer, 1944. (Desclassificado pela SPADS-EMAER em 20 de abril de 2012).

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1941**. Rio de Janeiro: MAER, 1941.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1942**. Rio de Janeiro: MAER, 1942.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1943**. Rio de Janeiro: MAER, 1943.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1944**. Rio de Janeiro: MAER, 1944.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1945**. Rio de Janeiro: MAER, 1945.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1946**. Rio de Janeiro: MAER, 1946.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1947**. Rio de Janeiro: MAER, 1947.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Caderno de Boletins do ano de 1948**. Rio de Janeiro: MAER, 1948a.

_____, Ministério da Aeronáutica. **Doutrina de Emprego da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: EMAER, 1948b.

_____, Ministério da Defesa. **Doutrina Militar de Defesa MD51-M-04**. Brasília: SPEAI, 2007

_____, Ministério da Guerra. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Maio de 1915**, Publicado em 1915(a). In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2251/000001.html>

_____, Ministério da Marinha. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Abril de 1915**, Publicado em 1915(b). In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2148/000001.html>

_____, Ministério da Marinha. **Relatório I do ano de 1919 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Julho de 1920**, Publicado em 1920. In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2154/000001.html>

CANADA. National Defense. **Canadian Forces Aerospace Doctrine B-GA-400-000/FP-000**. Ottawa: NDHQ, 2006.




UNIÓN EUROPEA, Estado-Mayordel Aire Europeos. **Poder Aéreo: una respuesta militar eficaz a lasnecesidades de un mundo enevolución**. EURAC: Oxford, 2005.

UNITED STATES OF AMERICA. U.S. Air Force. **Air Force Doctrine Document AFDD-1**. Maxwell: HQAFDC, 1997.

UNITED KINGDON. Ministry of Defense. **British Air And Space Power Doctrine AP3000**. Lincolnshire: Centre for Air Power Studies, 2009.

ANEXOS

Anexo 1 – Algumas aeronaves operadas pelos aliados e pela FAB durante a Segunda Guerra Mundial



| CAÇAS | |
|--------------|---|
| P-40 |  <p>http://www.flickr.com/photos/luigibrasile/2092973369/sizes/l/in/photostream/</p> |
| P-51 |  <p>http://www.allfordmustangs.com/articles/ford-mustang-i-prototype-failed-appeal-to-the-crowds-1000.shtml</p> |
| P-47 |  <p>http://www.flickr.com/photos/luigibrasile/2092974241/sizes/l/in/photostream/</p> |

Operado pela FAB: SIM
País: Estados Unidos - 1941
Tipo: Caça e ataque
Fabricante/Modelo: Curtiss P-40 Warhawk
Envergadura: 11,38m
Comprimento: 10,16m
Altura: 3,76m.
Peso – vazio: 2.722Kg
 Maximo de decolagem: 4.014Kg.
Motor: 1 Allison V-1710-81, de 1.360 Hp.
Velocidade máxima: 608Km/h
Autonomia: 1.175 Km.
Altitude máxima: 11.580m
Tripulantes: 1
Armamento: 6 metralhadoras (cal. 0.50”) e aproximadamente 227kg de bombas.
 -Caça que serviu na FAB até 1954 com a entrada dos jatos Gloster Meteor. Serviu no oriente com os estadunidenses, no famoso esquadrão Tigres Voadores.
 Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241

Operado pela FAB: NÃO
País: Estados Unidos - 1942
Tipo: Caça e escolta
Fabricante/Modelo: North American P-51 Mustang
Envergadura: 11,28m
Comprimento: 9,83m
Altura: 3,71m.
Peso – vazio: 3.232Kg
 Maximo de decolagem: 5.262Kg.
Motor: 1 Rolls Royce Packard Merlin V-1650-7 de 1.490Hp.
Velocidade máxima: 703Km/h
Autonomia: 1.530 Km.
Altitude máxima: 12.770m
Tripulantes: 1
Armamento: 6 metralhadoras (cal. 0.303”) e aproximadamente 907kg de bombas.
 -Principal caça de escolta dos bombardeiros sobre a Alemanha
 Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241

Operado pela FAB: SIM
País: Estados Unidos - 1943
Tipo: Caça bombardeiro
Fabricante/Modelo: Republic P-47 Thunderbolt
Envergadura: 12,42m
Comprimento: 11,00m
Altura: 4,32m.
Peso – vazio: 4.536Kg
 Maximo de decolagem: 8.800Kg.
Motor: 1 Pratt& Whitney R-2800-59 de 2.535Hp.
Velocidade máxima: 689Km/h
Autonomia: 764 Km.
Altitude máxima: 12.800m
Tripulantes: 1
Armamento: 8 metralhadoras (cal. 0.50”) e aproximadamente 907kg de bombas.
 -Modelo operado pelo 1ºGAvCa na Itália e que serviu na FAB até 1954 juntamente com o P-40, com a entrada dos jatos Gloster Meteor.
 Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241


| | |
|---|---|
| <p>SPITFIRE</p>  <p>http://www.aeroflight.co.uk/types/uk/supermarine/spitfireI-III/spitfire.jpg</p> | <p>Operado pela FAB: NÃO País: Grã-Bretanha- 1941 Tipo: Caça e escolta Fabricante/Modelo: SupermarineSpitfire Envergadura: 9,12m Comprimento: 11,22m Altura: 3,48m. Peso – vazio: 2.297Kg Maximo de decolagem: 2.911Kg. Motor: 1 Rolls Royce Merlin 45 de 1.440Hp. Velocidade máxima: 602Km/h Autonomia: 1.827 Km. Altitude máxima: 11.280m Tripulantes: 1 Armamento: 8 metralhadoras (cal. 0.303”) -Com esta aeronave, os ingleses resistiram aos ataques alemães durante a Batalha da Inglaterra, onde interceptavam os bombardeiros antes que chegassem a costa britânica. Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.239</p> |
|---|---|

| BOMBARDEIROS | |
|---|---|
| <p>A-28</p>  <p>http://www.avionslegendaires.net/lockheed-a-28-hudson.php</p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1938 Tipo: Patrulha Marítima/Bombardeiro Leve Fabricante/Modelo: Lockheed A-28 Hudson Envergadura: 19,96m Comprimento: 13,51m Altura: 3,61m. Peso – vazio: 5.985Kg Maximo de decolagem: 10.142Kg. Motor: 2 Wright R-1830-67 de 1.200Hp. Velocidade: 397 Km/h Autonomia máxima: 3.475 Km. Altitude máxima: 8.230m Tripulantes: 4 Armamento: 4 metralhadoras (3x cal. 0.50” e 1x0.30”) e bombas – aproximadamente 725Kg. -Principal aeronave de patrulha marítima operada pela FAB até1955. Fonte: ALAMINO, 2008, p.15-23</p> |
| <p>B-25</p>  <p>http://www.flogao.com.br/gustavoadolfo75/14162885</p> <p style="text-align: center;"><u>1</u></p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1939 Tipo: Bombardeiro Médio/Transporte Fabricante/Modelo: North American B-25 Mitchell Envergadura: 20,59m Comprimento: 16,12m Altura: 4,97m. Peso – vazio: 9.570Kg Maximo de decolagem: 15.876Kg. Motor: 2 Wright R-2600-29 de 1.850Hp. Velocidade: 438 Km/h Autonomia máxima: 2.170 Km. Altitude máxima: 7.376m Tripulantes: 6 Armamento: 13 metralhadoras (cal. 0.50”) e bombas – aproximadamente 1.360Kg. -Principal aeronave de ataque operada pela FAB até1968. Fonte: ALAMINO, 2008, p.24-42</p> |

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">A-20</p>  <p>http://www.flickr.com/photos/luigibrasile/2093753596/sizes/l/in/photostream/</p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1938 Tipo: Bombardeiro Leve Fabricante/Modelo: Douglas A-20 Havoc Envergadura: 18,69m Comprimento: 14,73m Altura: 5,35m. Peso – vazio: 7.831Kg Maximo de decolagem: 12.247Kg. Motor: 2 Wright Cyclone R-2600-29 de 1.850Hp. Velocidade: 536 Km/h Autonomia máxima: 1.334 Km. Altitude máxima: 7.650m Tripulantes: 3 Armamento: 6 metralhadoras (2x cal. 0.50” e 4x0.30”) e bombas – aproximadamente 1.179Kg. -Junto com os B-25, foram à espinha dorsal em ataque e bombardeio da FAB até 1968. Fonte: ALAMINO, 2008, p.58-64</p> |
|---|---|

| BOMBARDEIROS PESADOS - ESTRATÉGICOS | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">B-17</p>  <p>http://www.luftwaffe39-45.historia.nom.br/b17.jpg</p> | <p>Operado pela FAB: SIM, a partir de 1957. País: Estados Unidos - 1941 Tipo: Bombardeiro Pesado Fabricante/Modelo: Boeing B-17 Flying Fortress Envergadura: 31,62m Comprimento: 22,66m Altura: 6,10m. Peso – vazio: 14.629Kg Maximo de decolagem: 24.041Kg. Motor: 4 Wright R-1820-97 de 1.200Hp. Velocidade: 510 Km/h Autonomia máxima: 3.860 Km. Altitude máxima: 11.155m Tripulantes: 10 Armamento: 13 metralhadoras (12x cal. 0.50” e 1x0.30”) e bombas – aproximadamente 7.983Kg. - Principal bombardeiro aliado. A FAB operou a partir de 1957 na versão busca e patrulha marítima. Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241</p> |
| <p style="text-align: center;">LANCASTER</p>  <p>http://davy59.deviantart.com/art/Avro-Lancaster-177442861</p> | <p>Operado pela FAB: NÃO País: Grã-Bretanha- 1942 Tipo:Bombardeiro Pesado Fabricante/Modelo: Avro Lancaster Envergadura: 31,09m Comprimento: 21,18m Altura: 3,48m. Peso – vazio: 16.738Kg Maximo de decolagem: 31.752Kg. Motor: 4 Rolls Royce Merlin XX de 1.460Hp. Velocidade máxima: 462Km/h Autonomia: 2.671 Km. Altitude máxima: 7.470m Tripulantes: 7 Armamento: 10 metralhadoras (cal. 0.303”)e bombas – aproximadamente 9.979Kg. -Junto com os B-17, foram a principal força de bombardeio aliado contra a Alemanha. Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241.</p> |

Anexo 2 – Algumas aeronaves citadas ao longo do trabalho

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">PT-19</p>  <p style="text-align: center;">http://en.wikipedia.org/wiki/File:Fairchild_PT-19_Cornell_USAF.jpg</p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1940 Tipo: Treinamento Fabricante/Modelo: Fairchild PT-19 Envergadura: 9,14m Comprimento: 6,55m Altura: 3,08m. Peso – vazio: 499Kg Maximo de decolagem: 726Kg. Motor: 1 Menasco L-365-I, de 125Hp. Velocidade máxima: 206Km/h Autonomia: 565 Km. Altitude máxima: 4.570m Tripulantes: 2 Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241</p> |
| <p style="text-align: center;">T-6</p>  <p style="text-align: center;">http://cafemodelismoforum.livreforum.com/t2179-na-t-6-texan-htc-ocidental-148-conclusao</p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1942 Tipo: Treinamento avançado Fabricante/Modelo: North American P-51 Mustang Envergadura: 12,80m Comprimento: 8,84m Altura: 3,55m. Peso – vazio: 1.886Kg Maximo de decolagem: 2.404Kg. Motor: 1 Pratt & Whitney R-1340-NA-1 de 600Hp. Velocidade máxima: 335Km/h Autonomia: 1.205 Km. Altitude máxima: 7.375m Tripulantes: 2 Armamento: 2 metralhadoras (cal. 0.303") Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.241</p> |
| <p style="text-align: center;">CATALINA</p>  <p style="text-align: center;">http://keysaviationpics.blogspot.com.br/2012/03/consolidated-pby-5-catalina.html</p> | <p>Operado pela FAB: SIM País: Estados Unidos - 1936 Tipo: Reconhecimento marítimo Fabricante/Modelo: Consolidated PBY-5 Catalina Envergadura: 31,70m Comprimento: 19,45m Altura: 5,64m. Peso – vazio: 7.950Kg Maximo de decolagem: 15.422Kg. Motor: 1 Pratt & Whitney R-2800-59 de 2.535Hp. Velocidade máxima: 304Km/h Autonomia: 4.830 Km. Altitude máxima: 5.520m Tripulantes: 7-9 Armamento: 4 metralhadoras (2xcal. 0.50" e 2x 0.30") e aproximadamente 1.814kg de bombas. Fonte: ANGELUCCI, 1974, p.243</p> |