Ideias em Destaque

Nº 55 - 2/2020

Edição
INCAER

Editor Responsável
Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Projeto Gráfico e Diagramação
Seção de Desenvolvimento Gráifco e Computacional

Impressão
INGRAFOTO Produções Gráficas

Nossa Capa

Participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial, por meio da Intendência, da Saúde e das Aviações de Caça, de Ligação e Observação e de Patrulha.

Ficha Catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
v. – Quadrimestral até dez. 2014; a partir, semestral.

ISSN 2175 0904

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. II. INCAER.
CDU 354.73 (05) (81)

Os artigos publicados nesta revista são de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representam, necessariamente, o pensamento do editor de Ideias em Destaque e da Direção do INCAER.
É permitida a reprodução, total ou parcial, dos artigos aqui publicados, desde que seja citada a fonte.

Ideias em Destaque
Ideias em Destaque
Ideias em Destaque
Ideias em Destaque
Ideias em Destaque
Ideias em Destaque
Ideias em Destaque

Apresentação

Passados 75 anos do término da Segunda Guerra Mundial, esta é uma oportunidade para relembrar o trágico episódio onde militares e civis, homens e mulheres, idosos e jovens, experientes e inexperientes, voluntários e designados, envolveram-se naquele conflito nos dois principais Teatros de Operações: no mar, ao longo do litoral brasileiro, e no continente europeu, no Teatro Italiano.

Ten Brig Ar
Rafael RODRIGUES FILHO
Diretor do INCAER

O cenário, aqui no Brasil, retratava a ameaça de submarinos ao tráfego marítimo, exigindo ações de vigilância e defesa para proteção aos comboios formados para levar e trazer suprimento necessário ao esforço de guerra do Brasil e dos Aliados.

Na Itália, a missão era o apoio aéreo às tropas brasileiras, a interdição de vias de comunicação, os ataques a objetivos em território dominado pelo inimigo e, também, a observação e a ligação para informação e apoio à decisão aos comandos terrestres. Assim, diretamente envolvidos no cenário de guerra, embora em diferentes teatros de operações, formaram-se as unidades aéreas de Patrulha, de Caça e de Ligação e Observação, apoiadas por uma logística eficiente.

O conflito trouxe, como na maioria das vezes, muitos lares enlutados nas cidades, grande destruição e consideráveis danos nas culturas locais que se depararam com seus monumentos, imóveis e acervos sob escombros. O mundo ficou mais triste, testemunhando a terra arrasada e as lágrimas que nunca bastarão para consolar tanto sofrimento.

Mas, como um verdadeiro paradoxo, o outro lado da guerra também provocou desenvolvimento, graças às iniciativas provocadas pelas necessidades e desafios impostos pelo conflito, que obrigaram a tecnologia a sair do seu previsível cotidiano, acelerando conquistas, descobertas e ações que redundaram em progresso para todos, não apenas àqueles que, diretamente, participaram dela.

Quando idealizamos o formato desta edição, pensamos que este documento deva simbolizar um preito de reverência a tantos que defenderam o país quando ameaçado, mostrando que o nosso modo pacífico e aparentemente tranquilo de ser pode revelar a sua outra face, de garra, fibra, destemor e amor incondicional a Pátria, retrato fiel do verdadeiro povo brasileiro.

Esta edição da Revista Ideias em Destaque traz oito artigos que apresentam a participação da Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial, numa cronologia dos acontecimentos vivenciados que começam pelas razões que motivaram o Brasil a aderir à conflagração, e a FAB a se envolver profundamente no maior conflito da história; e se encerra com a volta dos combatentes que estiveram no Teatro de Operações europeu.

Como recheio, serão vistas as várias expressões dos grupos participantes, suas preparações, atuações, dificuldades e glórias, acrescidas por uma entrevista com três militares que lá estiveram, e adornado por um tempero misto de humor, jeito brasileiro, irreverência e criatividade, que brinda esta narrativa com uma canção e uma ópera, que sem quaisquer pretensões de resistirem ao tempo, quando foram idealizadas, passaram a fazer parte da memória das mais antigas tradições da Instituição.

Nesta oportunidade, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica disponibiliza este trabalho com a finalidade de recordar, registrar e divulgar os feitos da Força Aérea Brasileira no conflito, e, principalmente, homenagear os nossos heróis que, empregando a Aviação como arma da democracia, assumiram a missão e triunfaram, mesmo com o sacrifício da própria vida.

Assim somos nós, da Força Aérea Brasileira, as asas que sempre protegeram, protegem e protegerão o País!

Sumário

O Brasil na Segunda Guerra Mundial
Historiadora Mariana Barbosa Azevedo 6

Aviação de Patrulha - A Guerra Chega ao Brasil: A Campanha do Atlântico Sul
Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas 16

Preparação das Unidades Aéreas da FAB que Combateram na Segunda Guerra Mundial
Maj Brig Ar José Roberto Scheer 32

A Aviação de Caça Brasileira na Segunda Guerra Mundial
Historiador Tiago Starling de Mendonça e
1º Ten QOCon HIS João Ignácio de Medina 59

"Olho Nele" - A 1ª ELO nos Céus da Itália
1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves 74

O Papel Exercido pela Intendência da Força Aérea Brasileira durante a Segunda Guerra Mundial
1º Ten QOCon HIS Elaine Gonçalves da Costa Pereira 94

Anjos de Branco: Dos Filhos deste Solo és Mãe Gentil!
2º Ten QOCon HIS Eneida de Oliveira Carnaval 104

O Brasil e a FAB no Período Pós-Segunda Guerra Mundial
2º Ten QOCon HIS Thatiane Piazza de Melo 120

Entrevistas
Maj Brig Ar Ivo Gastaldoni
2º Ten ENF Ocimara Ribeiro Moura
Maj Brig Ar José Rebello Meira de Vasconcelos 131

Uma Paródia, uma Canção, um Legado
1º Ten QOEA MUS Charles Willians Santos Barbosa 142

A Ópera do Danilo
Maj Brig Ar José Roberto Scheer e
Cel Av Carlos Roberto Ronconi Júnior 152

O Brasil na Segunda Guerra Mundial

Historiadora Mariana Barbosa Azevedo

Introdução e Antecedentes

Conhecida pela sua brutalidade e impacto na história mundial, a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) configurou-se como o principal conflito armado do século XX. Seu alcance abarcou, progressivamente, os grandes continentes do planeta. Desde a Europa até as Américas, passando pela África, e Ásia e Oceania, diversas batalhas foram travadas entre os Aliados e o Eixo[1]. Mas este artigo tem uma pretensão específica: responder porque o Brasil entrou na guerra. Esta questão, aparentemente objetiva, na verdade se desenvolveu em um cenário complexo, e para elucida-lá, apresenta-se um breve panorama sobre os antecedentes que culminaram no envolvimento brasileiro no esforço de guerra.

Primeiramente devemos analisar o que foi a Segunda Guerra Mundial. O porquê e o "como" ela se desenvolveu são pilares para entendermos com o quê o Brasil se engajou. Em linhas gerais, as origens da Segunda Guerra aludem a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e suas consequências, principalmente, o Tratado de

1 Os países participantes da guerra foram divididos em dois grupos: os Aliados que, inicialmente, eram compostos pelo Reino Unido, França, e, posteriormente, somaram-se a eles a União Soviética e os Estados Unidos, e o Eixo que era composto pela Alemanha, a Itália e o Japão. No decurso dos conflitos inúmeras outras nações se envolveram direta ou indiretamente.

Versalhes[2], que contribuiu para o aprofundamento da crise social, política e econômica na qual a Alemanha se encontrava.

As décadas seguintes testemunharam a consolidação dos amargos frutos daquele conflito[3]. As condições impostas à Alemanha como reparações aos países da Tríplice Entente[4] foram severas. Dentre as principais estão: a perda de territórios e colônias alemãs, o pagamento de uma soma extremamente alta, além da responsabilização total e exclusiva da Alemanha pelos danos e perdas causados pelo conflito.

Nas décadas de 1920 e 1930, o velho continente abrigou alguns ingredientes essenciais para o surgimento de um tipo particular de autoritarismo: o totalitarismo. Esta "idiossincrasia" política se consolidou num cenário de exasperação dos nacionalismos isolacionistas, principalmente o alemão, que cultivava a amargura das perdas, e acumulou os efeitos de crises econômicas[5], do aumento da xenofobia e do antissemitismo, e, finalmente, das disputas ideológicas, principalmente depois da consolidação do comunismo na recém criada União Soviética.

---

2 O Tratado de Versalhes, assinado em 1919, oficializou o encerramento da Primeira Guerra Mundial, além de responsabilizar a Alemanha pela guerra, impondo a mesma uma série de compensações e restrições.

3 Apenas em caráter de elucidação sobre a situação da Alemanha no período pós I Guerra Mundial, cita-se o historiador Richard J. Evans: "O legado do passado alemão era um fardo pesado sob muitos aspectos. Mas não tornou a ascensão e o triunfo do nazismo inevitáveis. […] Contudo, quando a Primeira Guerra Mundial chegou ao fim, essas sombras haviam se intensificado de modo quase imensurável. Os problemas legados ao sistema político alemão por Bismarck e seus sucessores foram infinitamente piorados pelos efeitos da guerra […]".

4 Consistiu numa aliança militar entre o Reino Unido, a França e o Império Russo.

5 Cabe aqui ressaltar que, no período de 1920 até meados de 1930, a economia européia sofreu com os impactos do pós-guerra, e o mundo também foi atingido por uma grave crise financeira, mais conhecida como "Crise de 29". Como resume Antony Beevor: "A crise do capitalismo acelerou a crise da democracia liberal […]. Diante do desastre financeiro, o Estado autoritário subitamente parecia ser a ordem moderna natural em toda a Europa, e uma resposta ao caos das pugnas entre as facções."

O continente americano também foi influenciado. O Brasil da Primeira República[6] conseguiu manter a elite oligárquica no poder por mais de uma década, mas a manutenção desse poder consistiu num processo turbulento. Diversos atores sociais começavam a se manifestar, buscando defender diversos interesses. A década de 1920 foi marcada por revoltas e a eclosão de movimentos que colocavam em xeque os valores da nova república.

Esse momento turbulento culminou com a Revolução de 1930 e a ascensão de Getúlio Vargas ao poder. Inicialmente líder provisório, Vargas demonstrava que sua agenda era reformista radical[7], e defendia a remodelação do Exército, a reforma do ensino e educação pública, a criação de novos ministérios como os do Trabalho, Indústria e Comércio e preocupava-se com a política trabalhista.

Seu governo, embora provisório, enfrentou, em 1932, uma grande batalha: a chamada Revolução Constitucionalista de 1932[8]. Pouco tempo depois da vitória sobre São Paulo, a Assembléia Constituinte foi convocada em 1933 e em 1934 promulgou a nova Constituição, no dia 16 de julho, e elegeram, indiretamente, Vargas para Presidente da República.

Paralelamente, a Europa entregava-se ao totalitarismo em suas diversas faces: o Nazismo alemão, corporificado por Adolf Hitler, os fascismos italiano, português e espanhol, além da emergência de Stálin como figura autoritária do comunismo soviético.

No Brasil, o germe do fascismo foi representado pela Ação Integralista Brasileira[9] (AIB). Entretanto, sua duração legal não foi

---

6 Período que compreende desde a Proclamação da República (1889) até a Revolução de 30 (1930).

7 Segundo Lilia Moritz Schwarcz no livro: "Brasil: uma biografia". 2ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

8 A Revolução Constitucionalista de 1932 foi um movimento político que resultou em uma guerra civil entre o Estado de São Paulo e o Governo Provisório de Vargas. Os paulistas visavam combater a política centralizadora do Governo Federal e reivindicavam a convocação de uma Assembléia Nacional Constituinte.

9 Segundo a historiadora Lilia Moritz Schwarcz: " Era o primeiro partido político de massas do Brasil, com capacidade de inserção nacional, crença corporativa, culto à liderança política e ao domínio do Estado, e disposição para fazer ecoar o discurso antissemita uma oitava acima do que já era corrente na sociedade brasileira.".

extensa, tendo sido cassado em 1937, com a instauração do Estado Novo, junto com outros partidos como a Aliança Nacional Libertadora (ANL) e os comunistas.

Com a instituição do Estado Novo (1937-1945), Getúlio Vargas inaugurou um período ditatorial que tinha como principais características o autoritarismo governamental, o nacionalismo, o uso de instrumentos culturais e educacionais para fomentar a legitimidade do regime, além do apoio das Forças Armadas.

Como pode-se observar, o Brasil, assim como a Europa, enfrentava momentos de crise da liberal-democracia. Naquele contexto, o Estado era protagonista na definição dos principais objetivos a serem alcançados pela nação brasileira. A modernização do país iria ser implementada através de uma economia estatizante que visava o desenvolvimento da indústria nacional, além da atuação estratégica do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que foi parte fundamental da construção de um "espírito estado novista" na cultura nacional. Um exemplo disso é a identidade nacional encarnada nos sambas, na valorização da diversidade cultural e racial, da mestiçagem como elemento positivo ao desenvolvimento da nação. Personagens como o Zé Carioca e a "baiana" de Carmem Miranda representavam o Brasil estado novista mundo afora.

Início da Segunda Guerra Mundial e o Brasil na Batalha do Atlântico

Como citado anteriormente, a Segunda Guerra Mundial foi a maior experiência bélica pela qual o planeta passou. Sua data de início, oficialmente, é 1º de setembro de 1939, com a invasão da Polônia pelas tropas alemãs. No entanto, é importante frisar o papel preponderante que o governo nazista, em especial, seu *Fuhrer*, Adolf Hitler, teve na formação desse evento. O historiador britânico Antony Beevor exemplificou esta questão:

> O maior talento de Hitler estava em descobrir e explorar a fraqueza dos seus oponentes. […] Assim que consolidou o seu poder no âmbito doméstico com decretos arrasadores e prisões em massa, ele voltou as suas atenções para a quebra do Tratado de Versalhes. O alistamento compulsório foi reintroduzido em 1935, os britânicos concordaram com uma expansão da marinha alemã, e a Luftwaffe foi instituída. […]

> Em março de 1936, as tropas alemãs reocuparam a Renânia, na primeira quebra declarada dos tratados de Versalhes e de Locarno. […] A tomada do resto da Tchecoslováquia por Hitler, em março de 1939 […] finalmente mostrou que a sua declaração de trazer os alemães étnicos de volta ao Reich era pouco mais que um pretexto para ampliar seu território. A indignação britânica forçou Chamberlain a oferecer garantias à Polônia como uma advertência a Hitler contra outras invasões[10].

Como discorrido por Beevor, a chegada de Hitler ao poder e suas ofensivas foram elementos fulcrais para o início da guerra. Nos seis anos seguintes a 1939, o conflito ultrapassou a Europa e alcançou a Ásia, a África e as Américas. As alianças militares formadas entre Reino Unido e França se ampliaram com o avanço do Eixo e suas conquistas. Contudo, volta-se a questão inicial deste artigo: como o Brasil se envolveu numa guerra aparentemente alheia?

O Brasil daquele momento adotava uma política externa neutra. Entre outros, os interesses econômicos do governo Vargas não estimulavam posturas diplomáticas polarizadas, sobretudo porque até então a Alemanha estava nos horizontes de parcerias comerciais e até mesmo de uma possível cooperação militar com o Brasil. Entrentanto, durante a gestão do Presidente norte-americano Franklin D. Roosevelt, o advento do pan-americanismo[11], apresentado como a "Política da Boa Vizinhança", também influenciou o posicionamento brasileiro no cenário internacional.

Com o interesse estratégico dos Estados Unidos no Brasil[12], alguns acordos importantes foram feitos entre estas nações: na es-

---

10 BEEVOR, 2017, págs. 14, 15 e 20.

11 Consistiu na postura de aproximação das relações entre os países do continente americano. Esta prática foi adotada pelos Estados Unidos no início da década de 1940 e foi chamada de "Política da Boa Vizinhança". Roosevelt enxergava a avizinhação com os países latino-americanos como um fator de grande relevância para proteger a hegemonia norte-americana no continente e evitar influências do Eixo na região.

12 Frank D. McCann resume bem o objetivo norte-americano: "O principal objetivo da política internacional e militar dos Estados Unidos, do final de 1938 a dezembro de 1941, era evitar o estabelecimento de bases do Eixo no Continente." (MCCANN, 1995, pág. 175).

fera cultural, os Estados Unidos, através de um sofisticado aparato de comunicação que contava com cinema, arte, música, imprensa e outros instrumentos, introduziram o *American Way of Life*[13] na sociedade brasileira.

Em 1940, o Office of the Coordinator of Inter-American Affairs, uma agência de coordenação dos negócios interamericanos, foi criada para administrar as ações nas áreas de comunicações, relações culturais, relações comerciais e cooperação na área de saúde. Além disso, a Missão Aranha[14] impulsionou visitas de cooperação militar visando evitar possíveis influências alemãs no país.

Embora não tenha sido o fator decisivo, o acordo firmado com os Estados Unidos, em setembro de 1940, para a construção da usina siderúrgica em Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro, representou uma ação relevante na consolidação de boas relações entre norte-americanos e brasileiros, que era mais que desejável naquele momento. Contudo, os objetivos almejados por Vargas não se limitavam apenas à área industrial. O governo também sabia da necessidade de modernizar as Forças Armadas, seus equipamentos bem como a aviação, que seria crucial na defesa continental durante a Batalha do Atlântico.

O ano de 1941 foi marcado por grandes acontecimentos que aproximariam ainda mais as Américas da guerra e o Brasil de mudanças drásticas. Em 20 de janeiro deste ano, o Decreto-Lei nº 2.961 criou o Ministério da Aeronáutica (MAer), consolidando uma nova Força: a Força Aérea Brasileira (FAB). Além de unir as aviações da Marinha e do Exército, o MAer também abarcou o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC). O Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho (Magistrado, Ministro do Trabalho, Senador, Professor e Ministro do STM) foi o primeiro Ministro da nova pasta, e a organização do Ministério se mostrou um grande desafio em diversos aspectos, tais como: organização administrativa, formação de oficiais, construção de uma identidade própria e modernização e equipagem.

---

13 Ou "Estilo de Vida Americano".

14 A Missão Aranha foi uma missão diplomática, realizada ainda no início de 1939, que enviou uma equipe brasileira a Washington para negociar possíveis acordos em áreas de interesse de ambos os países.

Simultaneamente, o recrudescimento da guerra preocupava os Estados Unidos, que olhavam com desconfiança a atuação das empresas de aviação ligadas ao Eixo[15] e desejavam utilizar as bases no Norte e Nordeste brasileiro, que foram sendo utilizadas gradualmente, com o consentimento de Vargas, desde meados daquele ano, como ponto de trânsito de materiais estratégicos.

O ataque japonês a Pearl Harbor, no dia 7 de dezembro de 1941, foi o gatilho que impulsionou os Estados Unidos para a guerra. E, consecutivamente, o Brasil se viu mais próximo do alinhamento aos vizinhos continentais.

O ano de 1942 começou agitado. Em janeiro, o Rio de Janeiro sediou a III Reunião de Chanceleres, que resultou no rompimento das relações diplomáticas da maioria dos países americanos com o Eixo, inclusive o Brasil. Somando-se a isso, havia a obstinação da Alemanha em estrangular a comunicação e o abastecimento das nações Aliadas, especialmente na região do Atlântico Norte e Sul. Sobre esta situação, Victor Tempone resume:

> Particularmente no decorrer de 1942, a guerra submarina encetada contra a navegação comercial aliada, em especial aquela realizada em todo o litoral das Américas, foi coroada com amplo sucesso. A Costa Leste dos Estados Unidos transformou-se em verdadeiro paraíso para os comandantes de U- boats, que ali encontraram abundância de alvos, ao que se juntava um completo despreparo da Marinha de Guerra norte-americana no que se referia à persecução de uma eficaz guerra antissubmarina. A consequência inevitável foi a destruição de um elevadíssimo volume de navios aliados. […] Os seis meses contados a partir de meados de janeiro de 1942, data do início da campanha submarina do Eixo no litoral norte-americano, seriam posteriormente denominados pelos submarinistas alemães como "tempos felizes". No decorrer deste período, os U-boats concentraram-se na costa atlântica da América do Norte e, entre janeiro e junho, afun-

15 Como era o caso da Condor (empresa subsidiária da Lufthansa alemã), da LATI (que era italiana), bem como a Varig e a Vasp (que recebiam capital alemão), segundo Francisco César Ferraz no livro: "Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial". Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2005.

> daram 325 navios aliados na região. […] Paulatinamente os norte-americanos foram acumulando experiência e, emulando os ingleses, aprimorando suas táticas de guerra antissubmarinas. Uma quantidade maior de navios-escolta foi construída ou adaptada, e as aeronaves da força aérea do Exército e da Marinha norte-americana passaram a patrulhar contínua e sistematicamente o litoral dos Estados Unidos. […] Assim, à medida que as dificuldades se tornavam maiores para o ataque a comboios mercantes aliados, os submersíveis alemães naturalmente passaram a procurar presas mais fáceis e mares mais ao sul do hemisfério. […] A subsidiariedade do Atlântico Sul, todavia, não chegava ao ponto de livrar a área de ataques. Um reduzido, mas ativo, contingente de submarinos continuou operando na região. Além de atraírem os submarinistas do Eixo pela facilidade de abate de navios, os ataques nesta área causavam também um desvio de recursos dos Estados Unidos para a proteção do comércio naval em zona de somenos importância. […] É importante observar como o momento e a localização das perdas sofridas pela marinha mercante brasileira durante a guerra estão sincronizados com o padrão de afundamentos no hemisfério ocidental, consoante o acima descrito. Em fevereiro e março, cinco barcos brasileiros foram afundados (Cabedelo, Buarque, Olinda, Arabutã e Cairu), todos ao largo da costa atlântica dos Estados Unidos. Entre maio e julho, sete navios foram perdidos (Parnaíba, Gonçalves Dias, Alegrete, Pedrinhas, Tamandaré, Piave e Barbacena), todos afundados no Caribe ou em mares adjacentes[16].

Como pode-se notar, a Segunda Guerra batia à porta da América do Sul, que à excessão da Argentina e do Chile, apoiavam os norte-americanos. E, no dia 15 de agosto de 1942, o Brasil sofre o golpe que o forçou a entrar na guerra. Neste dia, o submarino alemão U-507 torpedeou o vapor Baependi que passava pela costa de Sergipe. Nesse ataque morreram 215 passageiros e 55 tripulantes[17]. Nos dias que se seguiram, mais embarcações foram atacadas no mar territorial brasileiro.

16 TEMPONE, 2014, págs. 92-94.

17 FERRAZ, 2005, pág. 7.

Os jornais noticiavam o ataque e a população brasileira entrava em contato direto com um conflito que lhe parecia, até então, distante. Houve protestos populares e Vargas não recuou. O Brasil declarou guerra ao Eixo em 22 de agosto, e no dia 31, por meio do Decreto nº. 10.358, foi decretado o estado de guerra em todo o país.

Considerações Finais

Desde o início deste texto a pergunta feita fora: por que o Brasil entrou na Segunda Guerra? Este "porquê" não tem uma explicação simples, visto que envolve muitos "comos", "ondes" e "quandos". Por esse motivo, este artigo buscou contextualizar os fatores essenciais que formaram a trilha histórica que conduziu o Brasil a um conflito tão brutal. Portanto, é fundamental frisar que, embora o ataque alemão ao Baependi fora um estopim para a adesão do Brasil às hostilidades mundiais, ele não deve ser visto de maneira isolada, mas sim como a "ponta do iceberg" de um cenário altamente complexo que teve inúmeros desdobramentos importantes para o país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEEVOR, Antony. A Segunda Guerra Mundial. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2017.

MCCANN, Frank D. A aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

EVANS, Richard J. A chegada do Terceiro Reich. 3ª. ed. São Paulo: Ed. Planeta, 2016.

FERRAZ, Francisco César Alves. Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2005.

INCAER, História geral da aeronáutica brasileira. Vol. 3. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.

SCHWARCZ, Lilia Moritz e STARLING, Heloisa Murgel. Brasil: uma biografia. 2ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

TEMPONE, Victor. A Batalha do Atlântico e o Brasil na Segunda Guerra Mundial. Revista Navigator. Rio de Janeiro, 2014, volume 9, n. 18, págs. 89-102.

Aviação de Patrulha
A Guerra Chega ao Brasil: A Campanha do Atlântico Sul

Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas

Ao início da Segunda Guerra Mundial (II GM), em 1939, as nações americanas, percebendo que o conflito chegaria até este lado do Atlântico, resolveram estabelecer uma Zona de Segurança de 300 milhas marítimas, dentro da qual manteriam neutralidade, o que ocorreu até 1941. É importante considerar que, até 1940, o Brasil não contava com uma Força Aérea, mas sim, com as Aviações da Marinha e do Exército, ambas com necessidades de renovação de aeronaves, suprimento e logística de aviação.

A Marinha, com a Flotilha de Bombardeio e Patrulha, durante a Revolução Constitucionalista de 1932, em apoio ao bloqueio do Porto de Santos, realizou diversos voos para auxiliar o bloqueio naval e controlar o movimento dos navios mercantes[1]. Por sua vez, a Aviação Militar do Exército realizou missões de Patrulha ao longo do litoral no início da II Grande Guerra, ao final de 1939, quando deslocou três aviões Vought Corsair para Belém com a missão de patrulhar o litoral Norte, a fim de verificar possíveis presenças de unidades navais de países beligerantes em nossas águas territoriais. Na mesma época, enviou outros três aviões desse mesmo tipo para Recife e, de lá, efetuar missões ao longo do litoral Nordeste com a mesma finalidade.

1 Lavenère-Wanderley, p. 123.

Em julho de 1940, aconteceu a Segunda Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Americanos, realizada em Havana, onde foi consagrada a resolução de que "todo atentado de país não americano contra um país americano seria considerado agressão a todos os países signatários desse Tratado"[2].

A situação política e estratégica, face a um iminente envolvimento com a guerra que se iniciava na Europa, indicava que era o momento de concretizar a ideia de uma Força Aérea autônoma, de há muito tempo pleiteada por muitos políticos e personalidades brasileiras, inclusive pilotos militares.

Enquanto a situação mundial evoluía para uma guerra global e o Brasil mantinha-se neutro, o Presidente Vargas negociava o financiamento para a criação de uma usina siderúrgica no país e procurava uma forma de configurar o Ministério da Aviação. Segundo Degenar[3], ao receber um grupo de pilotos navais que lhe pediam manter a aviação naval, Vargas respondeu e definiu a questão: "Senhores, a guerra projeta sacrifícios inimagináveis para o Brasil. A economia não tem condições de suportar duas aviações militares funcionando separadamente!".

Assim, em 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica para coordenar o emprego de aeronaves civis e militares e manter o Correio Aéreo Militar, renomeado para Correio Aéreo Nacional (CAN). Vargas designou como Ministro o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho**,** ex-Ministro aposentado do Superior Tribunal Militar, experiente negociador político que avaliou e tratou do projeto de unificação da aviação diretamente com o Presidente, com a Marinha e o Exército**.** Além de continuar e estender o alcance nacional à longínqua Região Norte, iniciou um processo de substituir aeronaves obsoletas, formar pilotos e equipagens e investir em logística de aeródromos e pistas de pouso em todo o território nacional.

A guerra que eclodira na Europa, até certo ponto, não envolvia ações militares brasileiras, exceto os compromissos continentais que

2 Gastaldoni, p. 33.

3 Degenar, p. 138.

agregavam a defesa mútua entre os países americanos. No entanto, com o recrudescimento e extensão do conflito europeu, havia a possibilidade de que houvesse alcance em águas do Atlântico Sul, causando interferência no trânsito comercial de importações e exportações, o que afetaria o comércio e o desenvolvimento dos países americanos.

Depois da entrada dos Estados Unidos (EUA) na Guerra, reflexo direto do ataque japonês a Pearl Harbour, em 7 de dezembro de 1941, provocando a declaração de guerra dos EUA ao Japão, aconteceu, em janeiro de 1942, no Rio de Janeiro, a Terceira Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Americanos, realizada no Palácio Tiradentes, no Rio de Janeiro. Visualizava-se que as ações de guerra atingiriam o Atlântico Sul**,** pois era um cenário de trânsito intenso de navios de suprimento para o esforço industrial americano.

Mesmo que não tenha havido nenhum compromisso de natureza militar, diversas resoluções foram aprovadas no sentido de manter o compromisso político de apoiar os Estados Unidos e colaborar com o seu esforço de guerra com matérias-primas para a sua indústria bélica. Em tratativas bilaterais, houve o compromisso do Presidente Roosevelt de atualizar e reforçar as Forças Armadas brasileiras. Após o término da reunião, em 28 de janeiro de 1942, o Ministro das Relações Exteriores Oswaldo Aranha comunicou que o Governo Brasileiro decidira romper relações diplomáticas com os países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão).

Diante dos entendimentos com os Estados Unidos para o uso de bases no litoral brasileiro e o fornecimento de aeronaves, o embaixador da Alemanha no Brasil, Kurt Prufer, expressou-se que "o Brasil estava em estado de guerra latente com o Eixo"[4]. Pode-se entender essa expressão, tendo em vista que os três embaixadores dos países do Eixo entregaram carta ao Presidente Vargas para que o Brasil não apoiasse os Estados Unidos, nem rompesse relações diplomáticas, pois não havia indicação de que o Brasil tivesse sido atacado ou prejudicado tanto no conflito europeu como no do Pacífico.

---

4 Ribeiro, 2012.

Embora a Terceira Reunião de Consulta não tivesse estabelecido *status* de beligerância com os países do Eixo, após o seu término seguiram-se vários acordos estratégicos entre o Brasil e os Estados Unidos nos campos militar e econômico. Um deles colocou portos como os de Salvador, Recife e Natal para serem utilizados como bases para operação da Quarta Esquadra americana, comandada pelo Almirante Jonas Ingram**,** que estabeleceu Recife como o Quartel-General.

Dando início aos entendimentos políticos e estratégicos elaborados pelo Governo, o Ministro da Aeronáutica emitiu a Portaria nº 12, de 4 de fevereiro de 1942, criando o Agrupamento de Aviões de Adaptação na Base Aérea de Fortaleza, com a tarefa de realizar a adaptação do pessoal da FAB aos modernos aviões que seriam recebidos para a defesa no ambiente de guerra que se delineava no Nordeste do Brasil. Esses aviões foram 12 caças Curtiss P-36 Hawk, cinco bombardeiros North American B-25 Mitchell e um Douglas B-18 Bolo. O treinamento foi feito por pilotos da United States Army Air Force (USAAF) - Força Aérea do Exército dos Estados Unidos - pois ainda não havia a Força Aérea americana independente[5].

A reação alemã foi imediata quando, em 15 de fevereiro de 1942, duas semanas após a reunião no Rio de Janeiro, os ataques passaram a incluir navios brasileiros em águas internacionais. Neste dia, o submarino alemão U-432 torpedeou duas vezes o vapor Buarque do Lloyd Brasileiro, próximo a Curaçao, no Caribe, com 11 tripulantes e 74 passageiros, com a perda de uma vida. Dois dias depois, o mesmo submarino afundou o mercante Olinda na costa da Virginia, nos EUA.

Diante da nova situação, houve a formação de comboios de navios mercantes devidamente escoltados por navios de guerra, para o trânsito entre os portos brasileiros e do Atlântico Norte (Rio de Janeiro - Trinidad - Rio de Janeiro) e foi organizada uma operação de patrulhamento com aeronaves da recém-criada FAB, com apoio dos EUA, empregando todos os tipos de aeronaves disponíveis. Iniciava-se, também, a cessão das bases no saliente nordestino para a

5 Gastaldoni, p. 36.

operação do corredor aéreo de suprimento americano e o trânsito de aeronaves para o norte da África.

Promovido a Brigadeiro do Ar, Eduardo Gomes assumiu os comandos da I e II Zonas Aéreas sediadas em Belém e Recife, passando a tratar da construção e operacionalização de bases aéreas, onde foram usados recursos norte-americanos e representou a FAB na ligação com os comandos militares entre o Brasil e os EUA durante o período da guerra. Sua liderança e alta capacidade administrativa proporcionou realizações importantes nas instalações, no comando das operações aéreas e no trato dos assuntos estratégicos.

Na Marinha do Brasil, foi estabelecida a Força do Atlântico Sul e criada a Força Naval do Nordeste, inicialmente constituída pelos cruzadores Bahia e Rio Grande do Sul; quatro aviões-mineiros; e por dois caça-submarinos. Mais tarde, foram incorporados o tender Belmonte, os novos caça-submarinos, os contratorpedeiros Classe M e os submarinos Classe T. Esses meios constituíram a Força-Tarefa 46 da Força do Atlântico Sul, responsável pelo esforço operacional no mar. A principal tarefa atribuída era garantir a proteção dos comboios que trafegavam entre Trinidad, no Caribe, e Florianópolis, tendo sido conduzidos 575 comboios, com 3.164 navios mercantes, incluindo a escolta da Força Expedicionária Brasileira (FEB) até Gibraltar.

Os Ataques a Navios Brasileiros

Entre fevereiro e maio de 1942, além de navios estrangeiros, 8 navios brasileiros (Buarque, Olinda, Cabedelo, Arabutan, Cairu, Parnaíba, Comandante Lira e Gonçalves Dias) foram atacados em águas estrangeiras ou internacionais por submarinos alemães e italianos com a perda de 123 tripulantes e passageiros. Ao final do ano seguinte, há relato de perdas totais em 471 tripulantes e 486 passageiros. Vale ressaltar que o vapor Taubaté tinha sido afundado em 22 de março de 1941 no mar do Egito, quando o Brasil ainda não tinha rompido relações diplomáticas contra o Eixo[6].

6 GASTALDONI, p. 218.

O "Batismo de Fogo" da FAB

Ao início do ano de 1942, iniciavam-se as missões de Patrulha em resposta aos ataques que submarinos alemães e italianos desfechavam contra navios mercantes brasileiros em nossa costa marítima. As aeronaves não eram adequadas à missão, mas os pilotos improvisavam táticas e técnicas para a busca, localização e ataque aos submarinos por ocasião de suas aparições à superfície. Um dos episódios marcantes nesse tipo de combate aconteceu quando o submarino italiano Barbarigo operava em águas brasileiras.

Mal chegado ao nosso mar territorial, o Barbarigo atacou com torpedos e canhões o mercante brasileiro Comandante Lira, no dia 18 de maio, em um ponto situado 60 milhas a noroeste do Atol das Rocas, sendo o primeiro ataque a navios em águas nacionais. O navio, embora em chamas, permaneceu flutuando com a perda de dois tripulantes, dentre os 52 que o guarneciam. O submarino evadiu-se com a presença de aeronaves que foram informadas do ataque e o Comandante Lira foi rebocado para Fortaleza.

Quatro dias depois, em 22 de maio, às 14 horas, entre Fernando de Noronha e o Atol das Rocas, um avião B-25 Mitchell do Agrupamento de Aviões de Adaptação de Fortaleza, pilotado pelos Capitães Aviadores Affonso Celso Parreiras Horta e Oswaldo Pamplona Pinto, tendo como instrutor o Tenente Henry B. Schwane da USAAF, surpreendeu o Barbarigo navegando na superfície. Avistando o avião, os marinheiros do submarino correram para suas armas e abriram fogo contra a aeronave.

Tendo em vista que o Brasil ainda não havia declarado estado de guerra, a orientação em vigor era só atacar submarinos que agissem de maneira hostil. Como o ato da tripulação do submarino foi considerado hostil, o B-25, fez uma passagem sobre o Barbarigo lançando todas as bombas, as quais caíram próximas ao alvo. Não houve maiores danos, pois as bombas eram de 100 libras, pequenas e sem capacidade para danificar o submarino que conseguiu evadir-se. O ataque ao Barbarigo, naquele dia 22 de maio de 1942, foi a primeira missão de combate real da recém-inaugurada Força Aérea Brasileira, o primeiro "batismo", tendo sido escolhido para ser comemorado como o Dia da Aviação de Patrulha da FAB.

Aeronave B-25N empregada na campanha do Atlântico Sul. Disponível em: http://www.airliners.net/search/index.search.main?distinct=special. Acesso em: 17 jul. 2008.

Entre 24 de maio e 28 de julho de 1942, seis navios nacionais foram afundados no Mar das Caraíbas: Gonçalves Dias, Alegrete, Pedrinhas, Tamandaré, Barbacena e Piave. Mesmo assim, o Brasil hesitava em fazer a declaração de guerra ao Eixo[7].

A Guerra Chega em Agosto de 1942 pelo U-507

Embora Hitler tivesse aprovado desdobramentos e ataques por submarinos infiltrados em portos do Brasil, o alto comando alemão avaliou que a operação teria pouco valor militar e manteve, em águas brasileiras, somente o submarino U-507, que já havia afundado diversos submarinos no Atlântico Norte. O Comandante do U-507 iniciou, então, uma série de ataques e afundamentos a navios brasileiros, mais próximos ao nosso litoral, com 627 mortes entre tripulação e passageiros, como se seguem: Baependi, em 15 de agosto de 1942, transportando o efetivo do 7º Grupo de Artilharia de Dorso de Salvador; Araraquara; Aníbal Benévolo; Itagiba; Arará, saindo de Salvador e aproximando-se do Itagiba para salvar náufragos; e Barcaça Jacira.

7 GASTALDONI, p. 38.

As perdas ocasionadas pelos ataques do U-507 ocasionaram manifestações e protestos na opinião dos brasileiros, levando o governo brasileiro a decidir pela Declaração de Guerra aos governos de Berlim, Roma e Tóquio, em Nota publicada em 22 de agosto de 1942.

Em decorrência, tornando-se oficialmente aliado dos EUA, o Brasil recebeu 28 aviões Lockheed A-28 Hudson, 6 hidroaviões Consolidated PBY-5 Catalina, e 14 PBY-5A Catalina anfíbios. Também foram recebidos 14 Lockheed PV-1 Ventura, aviões no estado da arte, para serem empregados no patrulhamento das águas próximas ao nosso litoral. Isso deu base para a especialização e treinamento dos nossos aviadores e membros de equipagem de combate.

O Ataque do Dia 5 de Abril de 1943

O Brigadeiro do Ar Ivo Gastaldoni registrou em seu livro A Última Guerra Romântica o desenvolvimento das ações da Aeronáutica nas operações de patrulhamento do mar brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial. Segundo Gastaldoni, pilotando um A-28 Hudson, ele decolou de Salvador para acompanhar um Comboio TJ (Trinidad/Rio de Janeiro) e encontrou um submarino emergindo à superfície, em situação que indicava não ter ainda visto o avião. Imediatamente, executou a manobra de retorno**,** enquadrou e lançou as bombas quando o submarino ainda estava com a torreta fora d´água e**,** "Em pouco tempo, o submarino afundou e o círculo de espumas foi lentamente sendo substituído por uma mancha de óleo, tênue, a princípio, porém cada vez mais intensa com o correr dos minutos". Conforme Gastaldoni, à noite, pensando no evento, orou pelos tripulantes do submarino. No dia 8 de abril, o próprio Ministro Salgado Filho divulgou nota e considerações elogiosas à tripulação.

Aeronave A-28 Hudson. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Hudson. Acesso em: 10 abr. 2020.

O Afundamento do U-199

O submarino alemão U-199 foi afundado a cerca de 60 milhas marítimas ao sul do Rio de Janeiro, quando se posicionava para atacar um comboio JT-3 em início de viagem para Trinidad e os Estados Unidos. O U-199 era um submarino de última geração, com 1.200 toneladas, comandado pelo Capitão Hans-Werner Kraus e 61 homens na tripulação. Como armamento de convés, tinha canhões e duas metralhadoras de grosso calibre. Ele já havia feito vários ataques: abateu uma aeronave PBM Mariner americana do Esquadrão VP-74 baseado no Galeão; afundou o navio inglês Henzada; e atacou, sem acertar, o navio americano Charles William Peale a 50 milhas ao sul do Rio.

Em 31 de julho de 1943, o U-199 foi detectado próximo ao Rio de Janeiro e atacado, em uma operação muito bem coordenada com três aeronaves, segundo relato de um dos participantes, o Tenente Aviador Sérgio Cândido Schnoor.

O primeiro ataque foi por um PBM Mariner americano**,** pilotado pelo Tenente Smith**,** que lançou duas bombas de profundidade e o atacou com metralhadoras, ocasionando danos.

O segundo ataque coube a um A-28 Hudson, pilotado pelo 2º Ten Av Schnoor, que lançou duas bombas MK-17 e usou duas metralhadoras ponto 30 de nariz. As bombas caíram antes do alvo, mas as metralhadoras, em dois sobrevoos, acertaram os operadores das armas de convés do submarino. Após o ataque, o Hudson regressou ao Rio e sua tripulação retornou ao U-199 com outro avião municiado e voltou ao ponto do primeiro ataque.

Nesse ínterim, um PBY Catalina pilotado pelo 2º Ten Av Alberto Martins Torres, deixou a varredura que estava fazendo em Cabo Frio e se dirigiu à cena do Rio para atacar, de forma brilhante, com três impactos diretos de bombas na primeira passagem e outro impacto direto com a quarta bomba na segunda passagem à baixa altura, a cerca de 100 metros do nível do mar. O Comandante do submarino atingido deu ordem para abandonar o navio.

PBY em ataque. Disponível em: br.pinterest.com/robsonmacedo/catalina/. Acesso em: 10 abr. 2020.

Na opinião do Tenente Smith, piloto do PBM que a tudo assistiu, os dois ataques de Torres foram demonstração de ótima pilotagem. O Tenente Torres permaneceu sobrevoando o local e "lançou botes de borracha para a tripulação do submarino e sobrevoou cerca de duas horas até a chegada do destroier americano Barnegat, que recolheu os tripulantes do U-199"[8]. Os 16 sobreviventes, inclusive o Capitão Kraus, foram resgatados no mar pelo Barnegat e levados para a Base do Recife como prisioneiros de guerra.

Todos os participantes dos dois ataques foram agraciados com a Medalha do Mérito Aeronáutico pelo Ministro Salgado Filho. Pela Marinha americana, a Distinguished Flying Cross (Cruz de Bravura) foi concedida aos tripulantes do PBY. Considera-se esse feito dos dois aviões como o mais importante dentre os vários embates efetuados por aviões da FAB no Atlântico Sul.

Explosão das primeiras bombas e os Náufragos do submarino U-199. Disponível em: https://www.naufragiosdobrasil.com.br/Especialu199historiacompleta.htm. Acesso em: 10 abr. 2020.

8 Lavenére-Wanderley, p. 268.

Vale ressaltar que o 2º Ten Av Martins Torres, ao final de 1944, foi integrante do Primeiro Grupo de Aviação de Caça na Itália e foi o piloto que realizou mais missões na campanha, tendo lá também recebido a Cruz de Bravura americana.

O Ataque ao Submarino U-170

Digno de registro também, foi o ataque ao submarino alemão U-170 feito em 30 de outubro de 1943, pelo então Capitão Aviador Dionysio Cerqueira de Taunay voando um PBY-5A e tendo como copiloto o Tenente Aviador Schnoor, o qual tinha participado do afundamento do U-199. O U-170 tinha 1.545 toneladas e, além de canhões de ataque, era equipado com canhões antiaéreos de 20 mm. Durante uma missão de cobertura de comboio, o U-170 foi avistado e o Ten Av Schnoor, copiloto da aeronave, posteriormente, escreveu o seguinte relato:

> O U-170 navegava em direção ao comboio JT que ia para o norte sob a cobertura aérea da FAB. O avião Brasileiro (Catalina) lançou duas bombas de profundidade que caíram antes do alvo. O submarino reagiu com todo o seu armamento de convés atingindo a quilha vertical do avião, a carenagem do motor direito e dezenas de tiros de metralhadora ao longo da parte superior da fuselagem. A barragem de fogo era tão densa que as explosões das granadas de cor cinza claro e cinza escuro exalavam um cheiro acre na cabine do avião. O submarino não foi considerado afundado por falta de testemunhas, fotografia ou sobreviventes. Os sargentos Halley Passos e Umberto Mirabelli, da tripulação do avião, foram feridos por estilhaços.

O retorno à Base Aérea do Galeão foi em voo monomotor e a tripulação recebeu louvor pelo Ministro da Aeronáutica, representando um legítimo registro e reconhecimento histórico sobre um dos feitos da Aviação de Patrulha em prol de nossa pátria.

O Maj Brig Taunay realizou 67 missões de patrulha em aeronaves Hudson e Catalina, participou na Campanha da Itália e foi designado Patrono da Aviação de Patrulha.

A USBATU

Conforme registra Lavenère-Wanderley[9], foi criada, na Base Aérea de Natal, a United States-Brasil Air Training Unit (USBATU), com a finalidade de ministrar instrução aérea e terrestre para oficiais e sargentos das novas unidades a serem criadas na 2ª Zona Aérea**,** e foi constituída uma Unidade de Patrulha equipada com aeronaves PV-1 Ventura em Recife-PE.

Segundo Magalhães Motta[10], "Seria a primeira unidade da FAB efetivamente treinada para operações de guerra antissubmarino e equipada com o que de mais moderno havia no mundo". O curso, designado como Operational Training Course, ministrado pela Aviação Naval americana, durava seis semanas e demandava 100 horas de voo para cada piloto, com exercícios e aulas teóricas sobre as missões de cobertura de comboio, voo por instrumentos, navegação estimada, radar, tiro e bombardeio e equipamentos próprios de submarinos, como o tubo schnörchel[11].

Segundo Lavenère-Wanderley[12], em 30 de março de 1944, com a presença do Ministro da Aeronáutica, Dr. Salgado Filho, do Comandante da 4ª Esquadra e da Força do Atlântico, Almirante Ingram, e do Comandante da 2ª Zona Aérea, Brigadeiro Eduardo Gomes, 14 aeronaves PV-1 Ventura foram entregues oficialmente à FAB junto com os formados da primeira Turma da USBATU. Com a designação oficial de Primeiro Grupo de Bombardeio Médio, aquela Unidade substituiu o Esquadrão VB-143 da Aviação Naval norte-americana que regressou aos Estados Unidos.

A segunda Turma terminou o curso em 31 de janeiro de 1944 e a terceira em 29 de março do mesmo ano, passando a formar novas unidades aéreas criadas em Fortaleza e Salvador, com efetivo aperfeiçoado na USBATU e recebendo aeronaves PV-2 Ventura.

---

9 p. 270.

10 1992, p. 121.

11 O schnörchel era um equipamento dos submarinos que consistia de dois tubos que se elevavam acima da superfície do mar: um para admitir ar puro e outro para expelir os gases dos motores.

12 1975, p. 271.

Completando a modernização, foram entregues 15 aviões PBY Catalina ao Esquadrão de Patrulha do Galeão, o que permitiu "gradativamente a retirada dos Esquadrões da Aviação Naval americana do litoral brasileiro"[13].

Aeronave PV-1 Ventura. Disponível em: http://www.pt.wikipedia.org. Acesso em: 10 abr. 2020.

Ao longo do ano de 1944, foram reduzidas as operações aéreas antissubmarino com a guerra mais acirrada no teatro europeu. Segundo Gastaldoni[14]: "os comboios perdem sua razão de ser e as escassas missões de patrulha se limitam a identificar os navios mercantes que, despreocupados, navegam cada um por si".

A Missão Cumprida

Ao longo do conflito, há registro de 25 submarinos que afundaram 26 navios nacionais próximos ao litoral brasileiro, além de outros estrangeiros. Em contrapartida, 11 submarinos foram afundados em nossa costa entre 30 e 200 milhas do litoral.

Ao final da guerra, o Almirante Ingram, comandante da 4ª Esquadra dos EUA, enviou a seguinte mensagem ao Ministro da Aeronáutica do Brasil com as seguintes referências:

> Os voos frequentes, prolongados e perigosos feitos pela Força Aérea Brasileira exigiram perícia de voo, a máxima cooperação e coragem excepcional. Não há dúvida de que as operações da Força Aérea Brasileira foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo no Atlântico Sul.

---

13 LAVENÈRE-WANDERLEI, 1975, p. 272.

14 1993, p. 210.

Cumpre ressaltar que não foi só o governo americano que reconheceu o mérito daqueles bravos tripulantes. O povo brasileiro fez inúmeras demonstrações de apreço e consideração. Um deles foi batizar o Catalina que afundou o U-199, em 31 de julho de 1943, com o nome do navio ARARÁ, covardemente afundado no ano anterior, quando resgatava sobreviventes de outro navio. O batizado foi feito em 28 de agosto de 1943, no Aeroporto Santos-Dumont, com água do mar, por Miriam Santos, uma menina órfã de Durval Batista dos Santos, morto naquele naufrágio. Na solenidade, estiveram presentes o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, e Assis Chateaubriand, que discursou na ocasião, com grande comparecimento popular e canções patrióticas.

O Catalina homenageado que afundou o U-199. Disponível em: https://www.naufragiosdobrasil.com.br/. Acesso: 10 abr 2020.

Considerações Finais

No Teatro de Operações Marítimo do Brasil, três fatos foram marcantes para a história da recém-criada Aviação de Patrulha e da própria FAB: o ataque ao submarino italiano Barbarigo**,** em 22 de maio de 1942, que foi a primeira ação bélica da FAB na Segunda Guerra Mundial e que passou a ser o Dia da Aviação de Patrulha; o afundamento do submarino alemão U-199**,** em 31 de julho de 1943, que foi o único afundamento oficialmente registrado por tripulante da FAB; e o ataque ao submarino U-170 pelo Capitão Aviador Dionísio Cerqueira de Taunay, designado Patrono da Aviação de Patrulha, com tripulantes feridos a bordo da aeronave por artilharia do submarino.

Como um legado doutrinário e operacional, não só para a Aviação de Patrulha, mas para a FAB, a criação da USBATU proporcionou organização, doutrina, e segurança na padronização de voo para as operações da Patrulha de então. Posteriormente, aquela organização tornou-se modelo de curso para outras aviações no preparo de equipagens e definições de missões aéreas.

Mesmo passados 75 anos, o Atlântico Sul continua a ter importância capital para o Brasil no que tange ao desenvolvimento nacional, e no que diz respeito à busca de uma maior autonomia política para a manutenção da própria integridade do país. As suas expressões como Amazônia Azul e Dimensão 22 representam uma vasta área com reservas de riqueza até há pouco tempo não imaginadas, que demanda vigilância e proteção em profundidade, com a essencial participação estratégica da Força Aérea Brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DRUMOND, Cosme Degenar. **Salgado Filho: Uma Biografia**. São Pulo: Editora de Cultura, 2016.

FGV - CPDOC - https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/AGuerraNoBrasil/ReuniaoChanceleres. Acesso em 04 abr. 2020.

GASTALDONI, Ivo. **A Última Guerra Romântica**. Rio de Janeiro: INCAER, 1918.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: 2 ed., 1975.

MOTTA, João Eduardo Magalhães. **Força Aérea Brasileira - 1941-1961: como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992.

RIBEIRO, Antônio Sérgio. https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=329879. 22 ago 2012. Acesso em: 04 abr. 2020.

Preparação das Unidades Aéreas da FAB que Combateram na Segunda Guerra Mundial

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Para as Operações Aéreas Realizadas no Brasil

Missões de Patrulha Aérea no Brasil existiam desde 1931, dez anos antes da existência do próprio Ministério da Aeronáutica, quando foi criada, na Aviação Naval, a Primeira Flotilha de Bombardeio e Patrulha, baseada na Ponta do Galeão da Ilha do Governador-RJ.

A partir da entrada do Brasil na II Guerra Mundial, em 1942, o primeiro envolvimento operacional do País deveu-se à necessidade do patrulhamento do nosso litoral por meio de missões aéreas.

Todavia, desde o início da participação da Força Aérea Brasileira (FAB) na guerra, o treinamento dos pilotos e demais tripulantes era essencialmente informal, isto é, ministrado pelos tripulantes norte-americanos aos brasileiros em aulas isoladas, muitas vezes de forma improvisada, durante o voo propriamente dito. A situação da FAB requeria preparo para empreender ações bélicas eficazes. As Bases de Salvador, Recife, Natal, Fortaleza e Belém dividiam suas áreas com unidades aéreas de Patrulha americanas.

A FAB, nessa época, ainda não tinha os aviões adequados para essas missões, tanto em quantidade, quanto em qualidade, bem como tripulações especializadas. Carecia de equipamentos (visores, radares), armamentos (bombas de profundidade) e de treinamento técnico ou tático. Não voavam por instrumentos, nem conheciam navegação sobre o mar, navegação-rádio e astronômica. Faltava familiarização com planos de busca, esclarecimento ou cobertura de comboio. Técnicas de ataque a submarino eram desconhecidas.

Mas, apesar das deficiências, começaram a empreender missões de Patrulha, empregando, da maneira possível, os meios aéreos disponíveis. Aviões B–25 Mitchell, P- 40 Warhawk, T- 6 Texan, Focke-Wulf 58 Weihee outros faziam, regularmente, missões sobre o mar. Aviões de transporte em viagem pelo litoral eram orientados para voar sobre o mar, a uma pequena distância da costa.

Acreditava-se que a simples presença de aviões, de qualquer tipo, sobre o mar se constituía em fator limitador da liberdade de ação que os submarinos desfrutavam durante o dia. Nesse início da guerra tudo faltava, menos a garra, a vontade férrea dos patrulheiros de bem cumprir suas missões.

Em 22 de maio de 1942, ainda em um ambiente tecnicamente embrionário, um avião B-25 do Agrupamento de Aviões de Adaptação, sediado em Fortaleza, tripulado por um instrutor americano e dois alunos brasileiros, efetuou um ataque ao submarino italiano Barbarigo. A belonave estrangeira havia torpedeado o navio brasileiro Comandante Lira, próximo ao Atol das Rocas. Essa data passou a ser comemorada oficialmente como o Dia da Aviação de Patrulha.

Com a Declaração de Guerra aos países do Eixo, o Brasil, como aliado dos EUA, foi beneficiado pelo "LEND AND LEASE ACT", tendo recebido daquele país, gratuitamente, vinte e oito aviões A-28 Hudson, seis hidroaviões PBY-5 Catalina, catorze aviões anfíbios PBY-5A Catalina e igual número de aviões PV-1 Ventura, para serem empregados no patrulhamento das águas próximas ao litoral brasileiro. Após essa fase de improvisação, durante a qual foram afundados vários navios brasileiros, a FAB orientou suas ações em direção ao profissionalismo.

Com vistas à formação operacional especializada, foi criada, em outubro de 1943, inicialmente em Natal e posteriormente no Galeão, a unidade de instrução denominada UNITED STATES – BRASIL AIR TRAINING UNIT, que ficou conhecida pela sigla formada por suas iniciais: USBATU.

O curso foi ministrado por instrutores da U. S. Navy, onde os nossos aliados proveram instrução detalhada para pilotos, demais tripulantes e pessoal de manutenção, em seis semanas de duração, incluindo a parte aérea em aeronaves PV-1 Ventura, quando cada piloto voava cerca de 100 horas.

Destaca-se, ainda, os vários oficiais da reserva, conhecidos por "Asa Branca"[1] que realizaram o curso e cumpriram missões de patrulhamento da nossa costa, protegendo-nos contra as incursões de submarinos e outros navios de guerra alemães.

A instrução abrangeu três turmas. A partir daí, as unidades aéreas de Patrulha passaram a operar com tripulações constituídas somente por brasileiros, cumprindo ordens de operação e fragmentárias emanadas do Comando do Atlântico Sul, chefiado pelo Almirante americano Jonas Howard Ingram.

Instrutor americano ensinando a mecânica de motores de um PV-1 Ventura, durante os famosos cursos do USBATU. Natal – 1943. Disponível em: www.defesaaereanaval.com.br/tag. Acesso em: 01 jun 2020.

No Galeão foi realizada a instrução terrestre dos PBY-5A Catalina (anfíbios), tendo sido utilizadas as instalações do aeródromo de Santa Cruz para treinamento de voo. Esse mesmo treinamento foi dado aos tripulantes dos A-28 Hudson, cuja sede era Fortaleza, mas que operavam desdobrados em aeródromos ao longo do litoral.

1 A origem do nome "Asa Branca" encontra na página 38.

Com esse treinamento, a FAB passou a ficar responsável pelo patrulhamento e cobertura de comboio em certos trechos, até então sob a responsabilidade apenas de unidades americanas. A FAB se transformava nesse tipo de operação, ao adquirir conhecimentos e práticas profissionais.

Assim referiu-se Lavanère-Wanderley acerca da USBATU[2]:

> Dada a excelência da instrução recebida na USBATU, dado o elevado potencial dos aviões utilizados e o alto nível de experiência de aviação dos oficiais aviadores brasileiros, com vários anos de profissão, o Grupo de Patrulha de aviões Ventura, da Base Aérea de Recife, passou logo a operar com grande sucesso, conquistando um alto conceito entre as autoridades brasileiras e norte-americanas.

Placa alusiva à USBATU - Série Museu Aeroespacial 2006 By Roberto Caiafa – Parte 09. Monumentos e Placas históricas nas dependências do Museu Aeroespacial. Fonte: caiafa.blogspot.com.

Com o término dos cursos da USBATU, em março de 1944, finalmente a Aviação de Patrulha da Força Aérea Brasileira atingiu o estado da arte, estando capacitada, em termos de equipamentos, treinamento e doutrina de emprego, a cumprir a missão pela qual, desde os acontecimentos de agosto de 1942, inflamavam a imaginação do povo brasileiro, qual seja, de erradicar a presença dos submarinos do Eixo no litoral brasileiro.

Ao final da guerra, a FAB possuía uma Aviação de Patrulha de mesmo nível operacional e com aviões idênticos aos empregados pela Aviação Naval Americana.

2 Livro "História Geral da Aeronáutica Brasileira", Volume 3, Villa Rica Editoras Reunidas Limitada, Rio de Janeiro, 1991.

Para as Operações Aéreas Realizadas no Teatro de Operações Europeu

Em junho de 1940, o Ministro das Relações Exteriores do Governo Vargas, Oswaldo Aranha, no seu relatório sobre uma conferência realizada no Itamaraty com representantes dos Estados Unidos, considerou a possibilidade do envio de tropas brasileiras ao Teatro de Operações (TO) europeu.

Diante do clamor público, o governo resolveu declarar a guerra aos países do Eixo, em Nota publicada oficialmente no dia 22 de agosto de 1942. O Decreto nº 10.358, de 31 de agosto do mesmo ano, declarou o estado de guerra em todo o país; e, por meio do Decreto nº 10.451, de 16 de setembro, decretou a mobilização geral.

O ano de 1943 caracterizou-se pelas providências necessárias ao engajamento brasileiro em operações fora do Continente. A FAB, recém criada, achava-se em fase de organização e expansão de seus recursos materiais e humanos. As escolas de formação trabalhavam em ritmo acelerado e incansável na qualificação de oficiais e graduados. Em que pese tais circunstâncias, no final de 1943, o governo brasileiro tomou a decisão histórica e de grande alcance estratégico: o Brasil iria enviar forças militares para o Teatro de Operações europeu, para combater o nazifascismo junto com as Forças Aliadas.

O Ministro da Aeronáutica, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, resolveu que por mais empenhada estivesse a FAB no seu laborioso processo de desenvolvimento e por maiores que fossem os seus compromissos nas operações aéreas do Atlântico Sul, ela não poderia deixar de participar da luta, ao lado da Força Expedicionária Brasileira (FEB), na Europa. Foi decidido que a Força Aérea forneceria à FEB o pessoal necessário para a formação de uma Esquadrilha de Ligação e Observação – Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) – e o envio de uma Unidade de Caça para o Mediterrâneo.

O Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca)

Em 18 de dezembro de 1943, pelo Decreto-lei n° 6.123, assinado pelo Presidente Getúlio Vargas, o governo criou o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca); e pelo Decreto de 27 de

dezembro de 1943, foi classificado, como Comandante do Grupo, o Major Aviador Nero Moura.

Quando tomou corpo a decisão de enviar contingentes brasileiros para o TO europeu, o governo lançou o Plano de Recrutamento de Voluntários para as Forças Armadas Brasileiras. Na Escola de Aeronáutica, a grande maioria de aviadores aderiu, dentre eles cadetes, aspirantes e oficiais instrutores. Nos primeiros dias de janeiro de 1944, foi publicada no jornal Diário de Notícias, de grande circulação, a relação dos convocados para a constituição do 1º Gp Av Ca.

Nero Moura tratou imediatamente de estruturá-lo com os meios disponíveis na época. O primeiro passo dado foi o de recrutar o pessoal que iria formá-lo. Optou pelo critério do voluntariado de pilotos e especialistas em todas as categorias das fileiras da FAB. Dentre esses voluntários, foram escolhidos os chamados "homens-chave", que formaram um grupo de 16 oficiais e 19 graduados[3].

A organização inicial da nova unidade foi composta pelo Escalão de Comando, representado pelo Subcomandante e Oficial de Operações (Capitão Oswaldo Pamplona Pinto); os quatro Comandantes de Esquadrilhas (Cap Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza/Vermelha; Cap Av Joel Miranda/Amarela; Cap Av Fortunato Câmara de Oliveira/Azul; e Cap Av Newton Lagares da Silva/Verde),o oficial de informações (1º Ten Av José Carlos de Miranda Corrêa); o oficial-mecânico (Jaime Flores Pereira); o oficial-almoxarife; o oficial-intendente (Cap Ovídio Alves Beraldo); o oficial de armamento (Jorge da Silva Prado); o oficial de rádio (Lucídio Chaves); além do sargento-chefe de seção e do sargento-chefe de linha (chamava-se "linha de aviões", ou "aviões de linha", os aparelhos que ficavam no pátio de estacionamento, enfileirados, divididos em seções e esquadrilhas. Cada seção tinha um sargento-chefe de seis ou dez aviões, todos sob o comando de um tenente).

Como segunda providência, deu-lhes a atribuição e a responsabilidade da seleção dos auxiliares: aos comandantes das esquadrilhas, a escolha de seus pilotos e, aos outros homens-chave, designados

3 BUYERS, Jonh W. A História do 1º Grupo de Caça – 1943/1945. UFAL, Maceió, 2004.

para as chefias de manutenção, suprimento, armamento, comunicação, inteligência e serviço médico, a de seus comandados diretos. Assim, o Grupo foi se desenvolvendo.

A composição inicial do 1º Gp Av Ca foi preponderantemente de aviadores da ativa pertencentes às turmas formadas em 1942 e 1943 na Escola de Aeronáutica. Dentre os aviadores voluntários que integraram o Grupo, muitos traziam a experiência de terem realizado missões de patrulhamento no litoral brasileiro, voando aeronaves Consolidated PBY-5 Catalina e outras.

Também foram convocados 13 oficiais aviadores da reserva, voluntários das turmas de 1942, 1943 e 1944. Dez desses voluntários serviam nas unidades sediadas em Fortaleza, Natal, Recife e Salvador, onde voaram a aeronave P-40 Warhawk.

Conhecidos coletivamente como "Asa Branca", esses militares se submeteram a um rigoroso processo de instrução aérea nos Estados Unidos, após concluírem um período de treinamento no Brasil.

Como peculiaridade, a carinhosa denominação "Asa Branca" foi dada para todo aviador ou especialista que foi convocado como oficial da reserva para servir na FAB, a partir de 02 de junho de 1942 até o final da II GM.

A denominação se explica porque os aspirantes da reserva, ao concluírem seus cursos de formação, recebiam as ombreiras que ostentavam o Gládio Alado que encimava o posto, na cor branca, que visualmente os diferenciava face aos oficiais da ativa, que os tinham na cor preta.

Todos os "Asa Branca" formados nas escolas dos EUA – pilotos e especialistas – portadores de brevês de prata (Silver Wing) do US Army ou Navy, ainda ganharam o jocoso apelido de *Lifebuoy,* porque falavam Inglês. O pessoal da ativa, aproveitando o nome de um sabonete popular no Brasil à época, que tinha esse nome comercial, passou a chamá-los assim.

Mas, havia também, na linguagem dos próprios "Asa Branca", os chamados "Salus" (também marca de sabonete popular, da época), que designavam os aspirantes formados nos CPORAer espalhados no Brasil (Galeão, Cumbica e Canoas) cujos instrutores eram, em sua maioria recrutados entre os *Lifebuoys*.

Formação dos Militares da Ativa

Em 3 de janeiro de 1944, no Aeroporto Santos Dumont, com a presença do Ministro da Aeronáutica, Nero Moura e os seus 35 homens-chave, que representavam o embrião da nova unidade, embarcaram num Lockheed C-60A Lodestar até Natal - RN, onde trocaram de avião para um Douglas C-47 até Orlando, na Flórida - EUA, a fim de participarem do Curso Tático e de Administração de unidade de caça ministrado pela United States Army Air Force School of Applied Tatics, familiarizando-se com os processos e métodos modernos de guerra.

Definido o treinamento a ser desenvolvido nos Estados Unidos, havia a incerteza da possibilidade de algum atrito ou incompreensão entre os instruendos brasileiros e os instrutores americanos, mormente pela carência de domínio da Língua Inglesa, da diferença de hábitos, da alimentação e das novas exigências. Necessitava-se de um Oficial de Ligação que falasse o Português e conhecesse o raciocínio do brasileiro, suas manias, hábitos e costumes para aparar as arestas que certamente iriam surgir.

Nesse momento, surge a figura do Cap John W. Buyers da USAAF (Army). Nascido no Brasil, em Juiz de Fora/MG, filho de pais americanos, estudou desde o curso primário até parte da formação universitária no Brasil, tendo regressado para os EUA somente em 1939, para terminar a faculdade, com o antigo desejo de ingressar na Força Aérea do Exército... e ingressou. Concluiu o treinamento de piloto em 1942, e em junho deste ano, já se encontrava em Recife, subordinado às ordens do Brig Eduardo Gomes, Comandante da II Zona Aérea. Assim, pela grande convivência com os militares da FAB e sua notória adaptação às coisas do nosso País e Instituição, foi designado para ser o Oficial de Ligação junto ao escalão que foi a Orlando (homens-chave), tendo acompanhado o 1º Gp Av Ca até o TO italiano, onde voou 21 missões quando faltou pessoal, sem qualquer obrigação de fazê-lo.

Na Ordem Especial nº 11, de 11 de janeiro de 1944, assinada pela Gen. Brig. Peabody, consta o extrato da matrícula contendo os nomes dos 35 militares brasileiros para realizarem o curso intensivo, agregados ao 1156th School Squadron. A apresentação deu-se em 6 de janeiro e o período de instruções foi de 7 a 27 de janeiro, iniciando, assim, a primeira fase do treinamento.

Em Orlando, o grupo teve 20 dias de aulas detalhadas, em ritmo acelerado, onde assistiram filmes e conferências ministradas por pilotos, ases de guerra, que passaram suas experiências aos novos combatentes, incluindo a operação de um grupo de caça no Teatro de Operações. Esse escalão avançado foi instruído por aviadores e especialistas norte-americanos recém chegados das frentes de combate, conhecedores das últimas novidades incorporadas à doutrina de combate aéreo.

Após a instrução em Orlando, foram deslocados para o Alachua Army Air Field, uma pequena base a 5 Km da cidade de Gainesville, também na Flórida, onde cumpriram um período de treinamento de 60 horas de voo nos caças Curtiss P-40 Warhawk, sob o comando do 1156th, com a finalidade de preparar os pilotos para o uso das táticas de combate consagradas pela guerra, fazendo treinamento de tiro terrestre, tiro aéreo, navegação à baixa altura, voo em formação e combate aéreo, durante 43 dias. Ao mesmo tempo, os oficiais e sargentos especialistas conheciam e se preparavam para assumir os serviços de manutenção no avião, bem como a devida adaptação às normas adotadas. Era a segunda fase que se desenvolvia.

Paralelamente a ocorrência desse treinamento na Flórida, para o completamento do efetivo de pilotos do Grupo, no Brasil foram recrutados quarenta pilotos, sendo que desse contingente, apenas 21 (oito tenentes e treze aspirantes) foram escolhidos, alguns para Recife e outros para Natal, onde cada um voou cerca de 30 horas em P-40, "solando" os aviões e treinando acrobacias, voos de formatura e uma navegação entre Recife e Natal.

Aeronave P-40 Warhawk.

Concluída essa etapa, e enquanto os "homens-chave" se encontravam em pleno curso na Flórida, os pilotos e os demais componentes das equipes de apoio, num total aproximado de 350 pessoas, seguiram, em diversos contingentes de oficiais e graduados, a partir de 10 de fevereiro, para a base americana de Albrook Army Air Field, na Zona do Canal do Panamá, onde o Grupo cumpriu um período de instrução teórica, visando melhor adaptar-se à organização americana, administrativa e operacional.

Em 18 de março do mesmo ano, Nero Moura e seus companheiros que tinham estado na Flórida, juntaram-se a esse efetivo em Albrook Field, e a Unidade Aérea se completava como um todo. No dia 5 de abril, o Grupo deixou aquela localidade em um comboio de caminhões deslocando-se para a Aguadulce Army Air Field (nome de um riacho que corria perto, que dá nome ao lugarejo), de clima seco, quase sem vegetação e com baixíssimos índices de precipitação, local não muito longe do litoral (a 15 milhas das águas do Golfo de Parita, no Pacífico), sem qualquer cidade nas proximidades. Nessa ocasião, Nero Moura foi promovido ao posto de Tenente-Coronel Aviador.

No dia seguinte, teve início o treinamento do Grupo, agora estruturado como Unidade Aérea Tática, para ser transformada numa Unidade Operacional de Combate, até a data limite de 20 de junho do mesmo ano. A terceira fase se iniciava.

A Base de Aguadulce, com pista não-pavimentada, alojamentos construídos em madeira e com poucas facilidades sociais (parecendo uma sede temporária), sediava um esquadrão, qualificado como Esquadrão de Treinamento Tático- 30th Fighter Squadron, tendo treinado mais de uma centena de pilotos que combateram em várias unidades aéreas espalhadas pelo mundo. Ressalta-se que o envolvimento era de todo o pessoal, porque a formação abrangia as necessidades de uma unidade aérea, com instrução para os especialistas em manutenção de aviões, armamento, comunicação e suprimento.

O contingente brasileiro, em treinamento intensivo, teria o mesmo tratamento operacional. O pessoal de apoio ainda recebeu instruções sobre as normas de administração, processos de requisição de material, sistema de rações, rancho, pagamento, uniformes,

equipamentos de comunicação, suprimento, manutenção de aeronaves, armamento, etc., adotados na tropa americana. E tiveram aulas de Inglês.

Essa fase da preparação dos pilotos foi intensa, pois a possibilidade de um combate aéreo no TO os obrigava a ter um treinamento específico, visando duas possibilidades: o combate no ar e os ataques a alvos na superfície. Os instrutores eram pilotos experientes tendo, no mínimo, 1.000 horas de voo em aviões de caça. Os voos eram sempre realizados na parte da manhã, sendo às tardes destinadas às instruções teóricas, treinamento físico e análises dos voos realizados. O treinamento constava de voos isolados, em formação com quatro, oito, doze e dezesseis aviões (prática desconhecida no Brasil), navegação, acrobacia, voo noturno, liderança de esquadrilha, tiro terrestre e tiro aéreo, além da absoluta disciplina de voo.

Terminado o treinamento, mediante 110 horas de voo nos caças Curtiss P-40 e concluídos os programas dedicados para os outros postos de trabalho, em Aguadulce, aquele grupo, criado no dia 18 de dezembro de 1943, estava quase pronto a tornar-se uma Unidade Operacional de Combate. Foi ali que se formou efetivamente o corpo do 1º Grupo de Aviação de Caça.

Neste ponto, merece citação um militar americano que não pertencia ao efetivo do 30th Grupo, mas teve participação determinante nesse processo: Gabriel Poillon Disosway, Coronel comissionado, formado em West Point, designado pelo Comandante da 6ª Força Aérea, sediada na Zona do Canal, para organizar o treinamento tático do Grupo, o mais próximo da realidade de uma frente de combate. O treinamento objetivava formar e funcionar, num todo, o Grupo de Caça brasileiro, transformando-o em uma unidade tática completa. Ele foi o verdadeiro chefe da instrução, que, pelo exemplo e liderança, proporcionou competência, personalidade e espírito de corpo ao grupo de homens que se preparava para futuras ações de combate. Pela sua ação contundente na condução do treinamento, foi citado pelo nosso Rui Moreira Lima[4]:

4 Livro "História Geral da Aeronáutica Brasileira", Volume 3, Villa Rica Editora Reunidas Limitada, Rio de Janeiro, 1991.

> Texano Duro! Nada lhe passava despercebido. Exigente ao máximo, transformou um grupo de pilotos brasileiros, sem a mínima doutrina de unidade aérea, em um dos melhores esquadrões de combate que passaram pela escola de caça da Zona do Canal.[5]

Em meio ao intenso programa de treinamento, dois acontecimentos da maior relevância sacudiram o Grupo durante a estada em Aguadulce. O primeiro narra que no dia 5 de abril de 1944, em cerimônia realizada na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos-RJ, a Bandeira do Brasil, destinada ao 1º Gp Av Ca, foi entregue pela Sra. Berthe Grandmasson Salgado, esposa do Ministro da Aeronáutica, em nome da mulher brasileira, aos Cap Av Francisco Dutra Sabrosa e Ten Av Horácio Monteiro Machado, últimos representantes do 1º Gp Av Ca, ainda no Brasil. No dia 11 de maio, no Panamá, a Bandeira foi incorporada ao Grupo, com a presença do Adido Aeronáutico Brasileiro e de autoridades militares norte-americanas. No Boletim da Unidade consta[6]:

> Como confirmação dos propósitos patrióticos que nos impulsionam, temos hoje a suprema glória de receber em nossa Unidade a Bandeira do Brasil. E assim, do coração da América Central, a formosa Bandeira da nossa Pátria, confundindo suas dobras com as da irmã norte-americana, proclama ao mundo a união do Continente e o comum propósito de tudo sacrificarem para que a paz volte a reinar na superfície da Terra.

O segundo acontecimento foi o resultado do entrosamento entre pilotos e equipagens quando, no início de maio, o Grupo passou a ter a responsabilidade de operar como unidade tática independente, integrando o complexo Sistema de Defesa Aérea da Zona do Canal do Panamá, mantendo de prontidão, diariamente, uma de suas esquadrilhas com os aviões armados em alerta no solo. Nessa missão, a Unidade Aérea acumulou mais de 100 saídas de interceptação.

---

5 Como observação, o Coronel Disosway era californiano.

6 Livro "História Geral da Aeronáutica Brasileira", Volume 3, Villa Rica Editoras Reunidas Limitada, Rio de Janeiro, 1991.

O dia 18 de maio foi marcado pela tristeza e pelo luto, pois o Grupo sofria a sua primeira baixa, quando o 2º Ten Av Dante Isidoro Gastaldoni faleceu, vítima de um acidente com o seu avião, tendo sido sepultado, com honras militares, no Cemitério de Coroazal.

As atividades no Panamá terminaram no dia 20 de junho de 1944, com uma cerimônia militar e um desfile aéreo do Grupo, assistido pelo Dr. Salgado Filho, Generais Comandantes da Defesa das Caraíbas, da 6ª Air Force e do 26º Fighter Command. Completava-se, assim, mais uma etapa de preparação do 1º Gp Av Ca.

A Ordem de Movimento de Tropa nº 9, Nº do Embarque 21012, de 13 de junho de 1944, assinada pelo Gen Brig W. C. Christy, Chefe do Estado-Maior do QG Departamento Canal Panamá, determinava o transporte do 1º Gp Av Ca, com 39 oficiais e 245 sargentos e praças, do Panamá para Suffolk, em Nova Iorque.

Então, em 22 de junho, o Grupo deslocou-se para Albrook Field, na Zona do Canal, embarcando no dia 27 para Nova Iorque, onde chegou no dia 4 de julho. A partir daí, a bordo de barcaças, subiu o Rio Hudson até Camp Shanks, localizado próximo à cidade de Orangeburg, New Jersey, onde permaneceu em quarentena por dois dias, conforme a legislação sanitária norte-americana, visto que a Zona do Canal do Panamá era considerada área de risco de doenças endêmicas. Nesse local uma surpresa: aí se encontrava um grande número de prisioneiros alemães e os brasileiros tiveram um primeiro contato com eles, por meio de um dos nossos pilotos que falava o idioma, quando um dos alemães pronunciou com desdém "vocês não chegarão vivos à Europa". Para o regozijo de todos, o piloto brasileiro respondeu: "se fores curioso, encontrarás na história da derrota da Alemanha, a referência a um Esquadrão de Caça Brasileiro que participou da vitória aliada, contribuindo para esmagar esse orgulho desarrazoado e ridículo de vocês"[7].

Em 27 de junho, o Grupo rumou de navio para a cidade de Nova Iorque, e em 6 de julho, efetivou-se a sua chegada no Suffolk

7 Livro "História Geral da Aeronáutica Brasileira", Volume 3, Villa Rica Editora Reunidas Limitada, Rio de Janeiro, 1991.

County Army Air Field, aeródromo ativado em 1943 e vizinho à cidade de Westhampton Beach, em Long lsland, distante 95 km de Nova Iorque, sede do 132nd Army Air Field Base Unit (Fighter), unidade de instrução incumbida da missão de formar os futuros pilotos de caça e instrutores de caça da Arma Aérea do Exército Norte-Americano.

Nesse momento, iniciava a quarta e última fase do programa de treinamento do Grupo: o treinamento na aeronave Republic P-47 Thunderbolt, um dos mais modernos aviões de caça da United States Army Air Force (USAAF), e que seria operado no TO europeu. Nesse local, a Unidade incorporou ao seu efetivo os últimos remanescentes, oriundos do Brasil e de bases norte-americanas em que se formaram oficiais da reserva: sete aviadores, cinco médicos, um intendente, dois enfermeiros, cinco enfermeiras e alguns sargentos especialistas. Em Suffolk, o Grupo sofreria a sua segunda baixa, a do Ten Int Alfredo Barcelos que se suicidou poucos dias após a chegada.

O treinamento em Suffolk foi tão duro quanto o de Aguadulce, onde cada oficial realizou cerca de 80 horas de voo, em 45 dias, enquanto o pessoal de apoio adaptava-se ao novo equipamento. Alguns oficiais e graduados especialistas puderam estagiar, por 15 dias, na Republic Aviation Company, fábrica do Thunderbolt, localizada na cidade vizinha de Farmingdale, onde observaram a montagem dos aviões em detalhes. Os demais continuaram se aprimorando na manutenção.

A instrução constou de voo de formatura, em altitude, por instrumentos, noturno, bombardeio picado, tiro aéreo, tiro terrestre, interceptação, escolta de bombardeiros e combate aéreo. Vários treinamentos de combate aéreo foram realizados contra caças Grumman F6F Hellcat e Vought F4U Corsair, pertencentes a unidades de caça da Marinha Norte-Americana.

Avião P-47 Thunderbolt.

Finalmente, em 31 de agosto de 1944, foi dado como concluído o curso, quando pilotos e equipagens de apoio alcançaram proficiência no treinamento. Esse período de preparação antes do embarque para o TO na Europa, além de incutir a doutrina estadunidense de operação do P-47, contribuiu para o fortalecimento dos laços profissionais e pessoais entre o efetivo do Grupo. Agora, estavam prontos para entrar em ação, faltando-lhe, apenas, a experiência de combate. Acresce, ainda, que todos os oficiais do Grupo de Caça tinham-se apresentado voluntariamente para combater nos céus europeus, o que era a garantia de um moral elevado dos pilotos, fartamente posto à prova em face do inimigo.

Em 10 de setembro de 1944, o Grupo de Caça se deslocou para o campo de embarque em Patrick Henry, próximo a Newsport, Estado de Virgínia, aonde ali permaneceu por oito dias, isolado do mundo exterior, sem receber e nem enviar correspondência, para cobrir com o devido sigilo a data da partida.

Até o momento do embarque, o destino do 1º Gp Av Ca, já do conhecimento das autoridades brasileiras e norte-americanas, era

totalmente ignorado pela maioria do efetivo, como tão bem registraram os Tenentes Perdigão e Mocelin, respectivamente[8]:

> Deveríamos estar prontos para partir a qualquer momento, mas não sabíamos quando, nem sequer para onde. Nosso destino era Europa; mas se lutaríamos na Itália ou na França era coisa completamente ignorada, pelo menos entre os oficiais subalternos e praças; e era o mar, sempre o mar. Minado de submarinos, atolado de cadáveres, um mar de destruição e guerra. E nós, para onde íamos? Para a França? Para a Itália? Nós íamos para a guerra e a guerra não tem pátria.

Na véspera do embarque para a Itália, ainda se incorporaram ao Grupo um Aspirante Intendente, um Capitão Médico, quatro Tenentes Médicos da Reserva e seis graduados enfermeiros (dois homens e quatro mulheres), todos procedentes de um estágio de adaptação em Mitchel Field, Long Island. Um dos Tenentes Médicos era Luthero Vargas, filho do Presidente da República.

O Movimento de Tropa nº 2890-A, do Departamento de Guerra/Pentágono, de 25 de agosto de 1944, por ordem do Secretário de Guerra, assinado por Thomas T. Tandy, Assistente do Chefe do Estado-Maior, consta o efetivo a ser embarcado no navio que conduziria o contingente para a Itália: 1º Gp Av Ca, com 50 oficiais, 287 sargentos e praças, 13 profissionais de saúde (sendo quatro oficiais, seis graduadas enfermeiras e três praças), além do pessoal de ligação (um oficial - Cap Buyers - e dois praças), totalizando 353 pessoas.

Às 18h30min do dia 19 de setembro, sob intenso nevoeiro, o navio UST Colombie partiu de Patrick Henry, Norfolk, na Virgínia, rumo à Itália, vindo mais tarde a incorporar-se a um comboio de 17 navios, dos quais 7 eram cargueiros e 10 escoltas, levando a bordo cerca de 5.000 pessoas, além do 1º Gp Av Ca. Havia também uma divisão de infantaria, pilotos americanos de bombardeiro B-24, 300 mulheres do Corpo Auxiliar Feminino de Administração, 150 mulheres da Cruz Vermelha, além de pessoal de diversão para o entre-

8 Livro "História Geral da Aeronáutica Brasileira", Volume 3, Villa Rica Editora Reunidas Limitada, Rio de Janeiro, 1991.

tenimento das tropas, que proporcionou momentos alegres durante a viagem, por meio de shows e música.

Apesar da seriedade necessária à preparação para a guerra, os oficiais e graduados brasileiros, com bom humor e influenciados pela convivência com os instrutores da USAAF, fizeram a personificação de uniformes e de aeronaves com distintivos não padronizados à moda estadunidense. Nossos anfitriões tinham a prática de personalizar as suas aeronaves e uniformes de voo desde a I Guerra Mundial, quando viram tal prática sendo feita por pilotos alemães, e assim surgiu o desenho do distintivo personalizado do 1º Gp Av Ca, idealizado pelo Cap Av Fortunato, a bordo do navio, durante a travessia para a Itália, contendo um avestruz armado e com os dizeres "Senta a Púa", representando força, coragem, determinação, resiliência, dentre outros valores. O símbolo fez tanto sucesso entre os militares engajados no TO italiano, que a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) solicitou ao responsável pela criação daquele símbolo a confecção de um para a Esquadrilha, o que foi de pronto realizado.

SÍMBOLO SENTA A PÚA - 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa) FAB

No dia 1º de outubro de 1944, o desconhecido quebra-cabeça começou se revelar, quando o UST Colombie cruzou o Estreito de Gibraltar. Uma parte do comboio adentrava o Mediterrâneo, enquanto a outra rumava em direção ao Atlântico Norte.

Após uma viagem preocupante, às 10h do dia 4 de outubro o navio aportou em Nápoles - Itália. No dia seguinte, levantou âncora e dirigiu-se para Livorno, conquistada dois dias antes aos alemães, onde aportou às 14h40min, do dia 6 de outubro de 1944, recebidos

pelo Ten Cel Av Nelson Freire Lavenère-Wanderley. O porto estava destruído, navios afundados, cidade arrasada, um espetáculo chocante para quem não estava acostumado com os escombros da guerra.

Seguiram de caminhão até estação ferroviária, onde embarcaram num trem que os conduziu a Tarquínia, também bastante danificada por ataques aéreos. Após uma viagem de 12 horas, sob forte chuva de uma viagem desconfortável, chegaram ao seu destino. Às 07h do dia 7 de outubro de 1944, o 1º Gp Av Ca chegou à Tarquínia, seu primeiro aeródromo de operação. O Brasil entrava em combate em solo europeu. A guerra começava, efetivamente, para eles.

Formação dos Militares da Reserva (os "Asa Branca")

O programa de formação do pessoal da reserva tinha características especiais. Enquanto o tempo normal de formação de um oficial aviador na Escola de Aeronáutica era de três anos, para o pessoal da reserva era de apenas nove meses. Os jovens que deviam prestar o serviço militar e que optavam pela Força Aérea podiam fazer o seu curso nos EUA, como alunos do CPOR da Aeronáutica, previsto no acordo entre os dois países. Para isso, além dos naturais requisitos de condições físicas e mentais, deviam possuir conhecimentos adequados da Língua Inglesa. Para os que não a dominavam, faziam o CPOR na Base Aérea do Galeão.

A necessidade de pilotos, imposta pela nossa entrada da II GM, ao lado dos Aliados, exigia treinamento rápido e intensivo, com a adoção de métodos especiais para atender à aceleração do processo de formação.

Independentemente do período de nove meses, os militares que iam para os EUA não tinham exatamente a mesma formação, ou seja, ela não era padronizada. Cada turma podia ir para um lugar diferente das anteriores e, ao desembarcar, ainda podia ser dividida em frações, indo cada qual para um local diferente, fazendo uma formação singular. Não havia uma regra específica quanto ao local de treinamento e nem uma padronização uniforme quanto à formação em si, eram similares, mas não necessariamente idênticas.

O curso, em geral, constava de quatro fases. Na primeira – o pré-voo, em que não havia contato direto com o avião – o índice de reprovação era mínimo. Já na etapa seguinte – o primário – um bom

número era desqualificado para a pilotagem. Essas desqualificações prosseguiam em ritmo decrescente nas duas etapas finais - o básico e o avançado. Esses índices de reprovação eram, nos EUA, em proporções bastante semelhantes para brasileiros e norte-americanos, bem como para mexicanos, chineses e turcos, pois havia jovens daquelas nacionalidades em formação nos EUA.

Em nove meses, tinha-se, assim, preparado um aviador que, voltando para o Brasil, era declarado Aspirante da Reserva Convocado e incorporado à Força Aérea. Em pouco tempo foi possível o enriquecimento dos quadros da FAB, o que facilitou a formação do 1º Gp Av Ca.

O programa nos EUA tinha ainda outra característica muito bem concebida: os alunos reprovados para a pilotagem eram encaminhados a centros de treinamento do Exército Norte-Americano para se formarem como oficiais especialistas. Numa primeira etapa recebiam uma preparação básica em centros especializados. Após, eram encaminhados a centros mais avançados, especialmente a Universidade de Yale, que o governo norte-americano transformou, durante a guerra, em seu principal centro de formação de oficiais especialistas em comunicações, armamentos, mecânica de aviões e aerofotogrametria. Para San Marcos, no Texas, iam os que optavam por navegação; e para Houston, os que escolhiam controle de tráfego aéreo e meteorologia.

Era severo o regime de estudos nesses centros. Aos candidatos a especialistas, por sua vez, se exigia a aprovação a cada semana, com provas que tinham 7,5 como nota mínima para a aprovação, quem não a obtivesse, em qualquer semana, era desligado do curso e regressava para o Brasil para prestar o serviço militar como praças.

Ao concluir o curso, era declarado Aspirante tal como o aviador. Mais tarde, os que desejaram ingressar na ativa, tinham que fazer um curso de dois anos no Brasil e esta foi a opção de muitos. O tempo médio que passavam nos EUA, como alunos especialistas, era de quinze meses, a maior parte vivida nos centros de especialização. Assim, a Força Aérea enriqueceu os seus quadros, não apenas com aviadores, mas também com especialistas.

O Aviso Ministerial nº 121, de setembro de 1941, chamava candidatos para fazer o curso de aviação militar ou civil nos EUA. A

1ª Turma de reservistas, composta de oito pessoas, seguiu em navio americano, no dia 12 de dezembro de 1941, para Randolph Field, no Texas.

Em 1942, houve a necessidade do reequipamento de aviões de instrução na Escola de Aeronáutica, tendo o Brasil adquirido aeronaves PT-19, BT-15 e AT-6. A Portaria Ministerial nº 53, de 02 de julho de 1942, convocou os nove primeiros reservistas declarados Aspirantes Aviadores da Reserva Convocados da FAB, especificamente para trazer voando os PT-19 Cornell, por já serem pilotos civis, sem que tivessem qualquer instrução formal prévia sobre a vida militar. Nenhuma instrução de Ordem Unida, ou de regulamentos, apenas o bom senso, a educação de berço e a leitura de algumas apostilas disponibilizadas. Foram convocados, assumiram e foram. E deu certo. Estes Aspirantes, na cronologia das formações de pessoal da reserva, não foram considerados como uma turma oficialmente estabelecida.

A 2ª Turma, formada por 76 jovens, desembarcou em Nova Iorque em 28 de fevereiro de 1942. Desse total, um grupo foi inicialmente para a Piedmont Aviation School, em Winston Salem, North Carolina, onde voaram 170 horas, completando o curso para pilotos civis. De lá foram para Randolph Field, onde fizeram o curso de pilotos militares. Terminaram o curso em março de 1943, quando voaram 75 horas, incluindo navegação, acrobacias, formatura e voos por instrumentos. Retornaram ao Brasil em 23 de março de 1943. Alguns foram designados instrutores do CPOR, outros alocados em diversas unidades onde voavam patrulhando o litoral.

Dentre os convocados havia pessoal com o ensino médio, universitários, e também médicos, engenheiros, agrônomos, veterinários, químicos, para serem aviadores. Eram tantos os voluntários que as três escolas (CPORAer Galeão - RJ, Cumbica - SP e Canoas - RS) não davam vazão à procura. Alguns, após a guerra, foram para empresas aéreas comerciais e outros cursaram dois anos na Escola de Aeronáutica e passaram para a ativa.

A 3ª Turma decolou do Aeroporto Santos-Dumont no dia 26 de maio de 1943, num Lockheed C-60A Lodestar da FAB, com destino a Natal. De lá saíram no dia 28 com destino à Miami. Daí, por via férrea, seguiram para a San Antonio Aviation Cadet Center,

em Kelly Field - Texas. Chegaram na virada no mês de maio para junho, para realizarem a primeira fase, como Cadetes de Aviação.

O San Antonio Aviation Cadet Center era um imenso e movimentado centro de preparação de cadetes para os cursos de aviação, abrigando cerca de 8.000 alunos. Nessa fase – pré-voo –, os brasileiros tiveram instrução teórica que abrangeu Álgebra, Física, Trigonometria, uma matéria denominada Naval Wessels, onde são estudados todos os navios pertencentes aos EUA e ao Japão (a função tática dos navios e processos de identificação), telegrafia, estudaram todos os aviões de guerra (tipo, missão, características e como poderão ser reconhecidos no ar, sob todos os ângulos), e o estudo sobre mapas e cartas. A graduação em San Antonio se deu no dia 22 de julho.

A próxima etapa iniciou em 30 de julho, quando embarcaram para a cidade de Corsicana, também no Texas, bem perto de Dallas, no U.S Army Air Corps, Corsicana Army Air Field. Ao todo eram 400 cadetes.

Lá fizeram a 2ª fase – o primário. Tiveram instrução de educação física, aulas sobre motores de aviões, navegação aérea, estudo de mapas, cartas aeronáuticas e voaram entre 60 e 70 horas no curso de acrobacias primárias, na aeronave Fairchild PT-19. Estudavam pela manhã e voavam à tarde, até às 19h. Cadetes desligados no voo (de todas as nacionalidades) que tivessem bom conceito, podiam fazer os cursos para oficiais especialistas em meteorologia, navegação aérea, bombardeio, observação aérea, fotografia aérea, rádio-operação, etc. O desligamento no voo era maior do que 50%, chegando, por vezes, a 80%. Começaram o curso 48 cadetes brasileiros e só concluíram 12.

Aeronave PT-19 Cornell.

No início de outubro, terminou o estágio em Corsicana e rumaram para Waco, para a realização da 3ª fase - o básico -, também no Texas. Na metade do dia, tinham aulas teóricas de navegação, meteorologia, voo por instrumentos, rádio-comunicação e educação física. Na outra metade, voaram o North American Vultee BT-13A Valiant e, em seguida, o BT-15 (versão posterior do BT-13, e que manteve o nome Valiant), bem mais potente que o PT-19 (175 contra 450 HP). Ainda tiveram aulas suplementares entre às 20 e 22h. Fizeram missões de navegação de 500 a 600 km de distância, voos noturnos, com aterrissagens às escuras, e voos em formação. Terminaram a fase em 1º de dezembro de 1943, tendo voado, cada um, 100 horas.

Nesse momento, o cadete tinha que decidir se queria fazer o curso de bombardeio, em aeronave B-25 Mitchell, ou ir para a caça voar o Texan T-6 e o P-40 Warhawk. Era a 4ª e última fase – o avançado.

Quem fosse para a caça iria para a Eagle Pass Army Air Field, localizada a 10 milhas ao norte da cidade de Eagle Pass, no Condado de Maverick, também no Texas, no início de dezembro de 1943. Esta cidade fica na margem do Rio Grande, na divisa com o México, onde voaria o T-6 (100 horas). Dos doze brasileiros apenas seis concluíram a 3ª Fase e todos optaram pela caça.

No início de dezembro, os seis brasileiros chegaram em Eagle Pass. Lá voaram o T-6, fazendo interceptação, ataque ao solo, combate aéreo, em altitude (20.000 pés – com máscara de oxigênio).

A conclusão do curso em Eagle Pass foi no dia 8 de fevereiro de 1944, quando receberam a Silver Wings e o diploma de oficial do Air Corps da US Army. Após a diplomação, três dos seis pilotos formados (os que mais se destacaram) foram escolhidos para realizar o curso de especialização de caça e se apresentaram novamente em Eagle Pass onde voaram o P-40 (1.600 HP), por quatro e meia semanas. Os outros três regressaram ao Brasil. Todos foram declarados Aspirantes e convocados para o serviço ativo.

Após o período em Eagle Pass, no final de março, os três foram designados para o 84º Fighter Squadron, em Harding Field, em Baton Rouge, Louisiana - Mississipi. Chegaram no final de março,

porém o 84º Fighter não estava mais lá, e sim o 49º Fighter Bomber Group, que não era uma unidade de treinamento, mas sim de combate, com aviões P-47. Lá permaneceram até julho de 1944, onde voaram 120 horas nessa aeronave. Em seguida, em agosto de 1944, se apresentaram no Suffolk County Army Air Field e se incorporaram ao 1º Gp Av Ca. Ressalta-se a importância dos "Asa Branca" no 1º Gp Av Ca, pela constatação das 483 missões realizadas pelos mesmos durante a guerra.

A Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO)

Em fins de 1943, quando da decisão de enviar contingentes para o TO europeu, além da FEB e do 1º Gp Av Ca, a FAB também disponibilizaria ao Exército o pessoal necessário para a organização da 1ª Esquadrilha de Ligação e observação (1ª ELO), prevista na Artilharia Divisionária, com exceção dos Observadores Aéreos, que seriam oficiais do Exército, da Arma de Artilharia.

Criada pelo Aviso Ministerial nº 57, de 20 de julho de 1944, assinado pelo Ministro Salgado Filho, teve como seu primeiro comandante o Cap Av João Affonso Fabrício Belloc, nomeado por meio do Decreto de 31 de julho de 1944.

O critério para a seleção dos pilotos, a exemplo do utilizado pelo 1º Gp Av Ca, foi o de voluntariado. Apresentaram-se aviadores da ativa, da reserva e do quadro de sargentos aviadores, remanescentes da Arma de Aviação do Exército e incorporados à FAB, num quadro em extinção. Desses últimos, cinco foram selecionados pelo Cap Belloc: Cornélio Lopes Cançado, Chafik Bittar, Francis Forsyth Fleming, Joel Clapp e José Winter dos Santos. A seleção dos Observadores Aéreos foi de total responsabilidade do Exército. Cabe ressaltar que, enquanto a maioria dos homens do 1º Grupo de Aviação de Caça era da ativa, na ELO, eram da reserva.

O treinamento dos pilotos e observadores foi todo realizado no Campo dos Afonsos-RJ, em aviões Fairchild PT-19 Cornell, inadequados para o tipo de missão que seria exigida em campanha.

No encerramento da instrução, foi realizada uma demonstração final da Artilharia Divisionária, com a presença do Presidente Vargas, quando a ELO executou, com sucesso, a regulação de tiro referente à Observação Avançada.

Após cerca de 40 dias de treinamento intensivo, Belloc considerou sua Unidade pronta para seguir destino. A 19 de setembro de 1944, apresentou-se com todo o seu pessoal no 1º Regimento de Obuses Auto-Rebocado, em São Cristóvão, no Rio de Janeiro, aguardando o embarque para o Teatro de Operações europeu.

Brifim com pilotos e observadores aéreos, em Pisa. Disponível em: www.defesaaereanaval.com.br/tag. Acesso em: 01 jun 2020.

Os preparativos para o embarque da 1ª ELO em direção ao TO do Mediterrâneo, por razões óbvias, foram diferentes dos vividos pelo 1º Gp Av Ca. Em primeiro lugar, porque a partida teve origem em porto brasileiro; depois o efetivo era significativamente menor; e, finalmente, porque a Unidade Aérea estava incorporada à Artilharia Divisionária do Exército e iniciaria a viagem integrando o 3º Escalão da Força Expedicionária Brasileira, adaptando-se, portanto, a todo o planejamento de embarque preparado por aquela Força Armada. No dia 22 de setembro de 1944, a bordo do navio norte-americano General Meighs, a 1ª ELO iniciou a travessia rumo ao "desconhecido".

Transposta a barra do Rio de Janeiro, o navio incorporou-se a um comboio escoltado por unidades navais do Brasil (CS Rio Grande do Sul) e dos Estados Unidos (CS Memphis e DES Trumpter e Cannon) e protegido por aviões de Patrulha da Força Aérea Brasileira e da US Navy.

À proporção que o comboio progredia em direção a Gibraltar, as missões de Patrulha passavam a ser assumidas por unidades aéreas aliadas, com sede nos continentes africano e europeu. A bordo, enquanto a rotina dos exercícios se repetia, na mente dos integrantes da 1ª ELO, além das naturais indagações que o próximo encontro com a guerra suscitava, três constatações tomaram corpo: a falta de tradição da Unidade Aérea, em função do lapso de apenas dois meses entre a criação (20 de julho) e o embarque (22 de setembro); o relacionamento ainda inicial dos homens entre si e o pouco entrosamento do sistema homem-máquina, isto é piloto-observador-avião.

Uma incrível coincidência ocorreu na chegada das duas unidades aéreas brasileiras em solo europeu. Partindo de pontos distantes entre si mais de 7.000 km – Norfolk - Estados Unidos e Rio de Janeiro, sem qualquer decisão prévia de encontro marcado, enquanto o 1º Gp Av Ca desembarcava em Livorno, no dia 06 de outubro de 1944, a 1ª ELO chegava a Nápoles nesse mesmo dia.

Também como o Grupo de Caça, de Nápoles deslocou-se por via marítima, só que em barcaça de invasão, para Livorno, onde chegou no dia 12. Depois, por rodovia, até a Quinta Real de San Rossore, nas imediações de Pisa, onde estacionou.

Livorno, como ponto de destino, e o hipódromo de San Rossore, como base física inicial de operação, foram as primeiras revelações para os integrantes da 1ª ELO em sua travessia para o desconhecido.

O efetivo da ELO era composto por onze oficiais aviadores, um oficial intendente, oito sargentos mecânicos de aeronaves, dois sargentos mecânicos de rádios, oito soldados auxiliares de manutenção e dez aeronaves desarmadas tipo Piper Cub L-4H, apelidadas de "teco-teco" pelos pilotos brasileiros. Eram "os olhos" dos combatentes do Exército Brasileiro no front italiano. Tinham a missão de executar voos isolados sobre campo de batalha e sobre a própria linha de frente inimiga, em aeronaves desarmadas, para a regulação de tiro da artilharia, observação do campo de batalha (movimento das tropas inimigas) e missões de ligação.

Piper Cub L-4H.

As duas unidades aéreas que a FAB enviou para defender os ideais de liberdade chegaram ao Teatro de Operações europeu na mesma data. Por força de suas missões específicas, viveram separadas todas as emoções da guerra, mas, sem dúvida, com singular desempenho, concorreram ambas para a conquista daqueles ideais e para o engrandecimento da Instituição que tão bem representaram.

Assim, em três anos, o Brasil fundou uma Força Aérea, investiu em formação, infraestrutura e aumento do efetivo e, enfim, desembarcou em um cenário de guerra real.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BUYERS, Jonh W. A História do 1º Grupo de Caça – 1943/1945. UFAL, Maceió, 2004.

Flores Jr., Jackson. "Heróis dos céus: a iconografia do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália. Action Editora, Rio de Janeiro, 2003.

GONÇALVES, Daniel Evangelho. "OLHO NELE!" – Esquadrilhas de Ligação e Observação – Vigília constante na defesa da Pátria. INCAER, 2016.

INCAER. "HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA – da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial" – Volume 3 – Coleção Aeronáutica – Villa Rica Editoras Reunidas LTDA. – Rio de Janeiro, 1991.

JÚNIOR, Manuel Cambeses. "A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial". INCAER, 2015.

MOCELLIN, Fernando Pereyron. "A MISSÃO 60". Biblioteca do Exército e Companhia Brasileira de Artes Gráfica – Editores. Rio de Janeiro, 1971.

MEDINA, João Ignácio de. "SENTA A PÚA! BRASIL! Aviação de Caça na FAB". INCAER, 2019.

MELLO, José Lins de "OS ASA BRANCA". Revista Aeronáutica Editora, Rio de janeiro, 1987.

MONTEIRO, Valdeir da Silva. "A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL – Formação e Atuações do Primeiro Grupo de Aviação de Caça no Teatro de Operações do Mediterrâneo". s/e, Rio de Janeiro, 2004.

MOURA, Autor Nero. "UM VÔO NA HISTÓRIA". Editora Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1996.

PERDIGÃO, Luiz F. "MISSÃO DE GUERRA". Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro, 1958.

ROCHA, Fernando Corrêa. "CARTAS DE UM PILOTO DE CAÇA – O treinamento e o combate 1943 – 1945". Editora Ouro sobre Azul Design e Editora Ltda., Rio de Janeiro, 2012.

SULLA, Giovanni. "AVESTRUZES NOS CÉUS DA ITÁLIA". Editora Il Fiorino, Modena/Itália, 2012.

VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. "ASAS DO BRASIL NOS CÉUS DA ITÁLIA – História do 1º Grupo de Caça na II Guerra Mundial". Editora Luzes, Rio de Janeiro, 2019.

A Aviação de Caça Brasileira na Segunda Guerra Mundial

Historiador Tiago Starling de Mendonça
1º Ten QOCon HIS João Ignácio de Medina

A Segunda Guerra Mundial já se desenrolava em diversas partes do globo terrestre desde 1939, quando o governo federal instituiu o Ministério da Aeronáutica (MAer) e a Força Aérea Brasileira (FAB), em 1941. O tempo não podia ser mais acertado, pois, em menos de um ano, em agosto de 1942, o país declarou guerra as nações do Eixo.

A histórica cooperação militar Brasil-Estados Unidos foi intensificada, auxiliando sobremaneira a forja da Aeronáutica militar brasileira como força independente, gerenciando suas aeronaves, armamentos e o adestramento dos oficiais e graduados.

Em consequência do estreitamento das relações com os Aliados, e, em especial, com os estadunidenses e dos afundamentos de embarcações nacionais por submarinos italianos e alemães, o Brasil decidiu, em fins de 1943, enviar forças militares para o *front* europeu.

Neste momento, as condições para a criação do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca)[1] estavam lançadas. No mês de dezembro de 1943, dois atos legais instauraram o 1º Gp Av Ca e o colocaram sob comando do Major Aviador Nero Moura[2].

---

1 Primeira sigla do referido Grupo que ao passar do tempo foi modificada algumas vezes até a atual forma 1º GAVCA.

2 Posterior Brigadeiro do Ar, Ministro da Aeronáutica e Patrono da Aviação de Caça.

O Grupo de Caça, num primeiro momento, contou com 35 voluntários militares em sua composição, divididos em 16 oficiais e 19 graduados. No ano seguinte, a quantidade aumentou para, aproximadamente, 350 militares.

Na época do conflito, o efetivo da FAB e do Esquadrão contava com militares de carreira e militares convocados também conhecidos como "Asas Brancas", que eram formados como pilotos ou especialistas.

A maior parte deles fez, além da formação e adestramento realizados em solo brasileiro, treinamento nos EUA e no Panamá visando o engajamento no Teatro de Operações (TO) na Itália. Como vetor foi selecionado o Republic P-47 Thunderbolt, fornecido pelos norte-americanos.

Republic P-47 Thunderbolt.
(Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER)

O caça P-47 era um avião robusto e tal característica fez com que os brasileiros o apelidassem de "Trator Voador", diferentemente dos caçadores americanos e britânicos que o achavam mais parecido com uma jarra de leite chamando-o de "Jug". O Thunderbolt tinha as seguintes especificações técnicas:

Motor	Pratt & Whitney R-2800-59, radial, 18 cilindros em dupla estrela
Envergadura	12,42 m
Comprimento	11,0 m
Altura	4,31 m
Superfície alar	27,87 m^2
Peso	4.536 Kg (vazio) e 8.799 Kg (máximo)
Velocidade	689 Km/h (máxima, a 9.144 m)
Razão de ascensão	677,33 m/min
Teto de serviço	12.801 m
Alcance	763,8 Km (máximo)
Armamento	8 metralhadoras Browning M2 de 50 pol (12,7mm); 2 bombas de 500 lb em cabides subalares; 1 bomba de 500 lb sob a fuselagem; e provisão de tanques alijáveis de combustível sob as asas e fuselagem.

Assim, em 19 de setembro de 1944, nossos militares da Caça embarcaram no comboio militar em Newsport, Virgínia - EUA rumo ao mar Mediterrâneo. O 1º Gp Av Ca estava sendo incorporado ao 350º Regimento de Caça norte-americano (350th Fighter Group) da Aviação do Exército dos Estados Unidos (United States Army Air Force - USAAF).

A chegada em solo italiano ocorreu em 6 de outubro do mesmo ano e o Comandante da Caça, Nero Moura, organizou uma refeição para o Grupo, neste mesmo dia, antes do início da participação na guerra: o "Picadinho Jesus está chamando", que o tempo se encar-

regou de transformá-lo em tradição da Caça[3]. Do porto de Livorno, partiu de trem para a cidade de Tarquínia onde ficou sediado como integrante da Força Tática do Mediterrâneo. Os norte-americanos, visando uniformizar e facilitar as comunicações entre as unidades envolvidas, deram o código de Jambock[4] aos nossos caçadores.

Sobre o referido Regimento estadunidense, assim descreveu o Brig Rui Moreira Lima:

> De Tarquínia, o 350th mandava para o ar diariamente cerca de 80 Thunderbolts, com a missão de isolar o campo de batalha, destruindo pontes, veículos de todas as espécies, estradas de ferro, de rodagem, postos de comando alemão, depósitos de suprimentos, munição, concentrações de tropa, artilharia pesada, tudo enfim que pudesse ser utilizado pelo inimigo. Foi justamente nesta fase que os P-47, agora usados como caça-bombardeiros, permitiram que cada homem do *350th* pudesse sentir de perto como estava concorrendo para acabar com a resistência alemã. Era comum o Grupo receber mensagens como estas:
>
> 'O Regimento 442 agradece ao 350th Fighter Group pelo *show*. Todos os impactos acertaram o nariz do inimigo. Continuem atacando.'
>
> 'Informações das forças terrestres indicam que o bombardeio picado sobre Vergato foi devastador e acurado. Tudo por lá está queimando. *Good show*!'
>
> Cada piloto, após tomar conhecimento desse tipo de mensagem, sentia-se importante. Havia mais três Grupos operando na mesma área, na mesma missão. O 350th suplantou a todos: melhores resultados durante os ataques, maior número de horas e missões voadas e melhor índice de manutenção (...) o menor número de acidentes, erros casuais, maior número de aterragens por pneu e menor índice de falhas técnicas antes e durante cada voo.

3 Registrado como Bem Cultural Imaterial do Comando da Aeronáutica (COMAER).

4 Tipo de chicote feito de couro de hipopótamo ou rinoceronte utilizado no império britânico.

> Foi justamente nesta fase da guerra que o 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro ou 1st Brazilian Fighter Squadron chegou a Tarquínia no dia 7 de outubro de 1944. Aqui o 350th foi reforçado com mais um esquadrão, pois o nosso Grupo, na organização americana, correspondia a um Esquadrão. Em termos de força, dobrou a que tinha em 1943: em poder de fogo, capacidade de lançar bombas sobre o inimigo, espírito de luta dos pilotos e sua extraordinária equipe de manutenção. (LIMA, 1989. p.20).

A Ordem do Dia de 14 de outubro de 1944 assinalou o içamento da Bandeira Brasileira, sendo pela primeira vez erguida por uma unidade da FAB em território inimigo:

> Na história dos povos coube-nos, assim, a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-americana que cruzou oceanos e veio alçar as suas asas sobre os campos de batalha europeus. Antes de entrar em ação, aqui no Velho Mundo, o 1º Grupo de Caça cumpre o sagrado dever de plantar em território inimigo a Bandeira do Brasil. (LIMA, 1989).

O pavilhão brasileiro em solo italiano.
(Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER)

Ao final desse mês, os nossos Jambocks começaram a se familiarizar com as missões de guerra, tomando parte nas esquadrilhas norte-americanas.

Parte do efetivo do 1º Gp Av Ca com o Republic P-47 Thunderbolt na Itália. (Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER).

Em 6 de novembro ocorreu a primeira baixa: o 2º Tenente Aviador Cordeiro e Silva foi abatido pela artilharia antiaérea inimiga, na região de Bolonha.

Estrago feito pela Flak alemã no caça do então Ten Rui Moreira Lima. (Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER)

No dia 11 deste mesmo mês, o 1º Gp Av Ca passou a operar em esquadrilhas unicamente constituídas por oficiais brasileiros, integrando-se plenamente na vida operacional do 350th Fighter Group.

Brifim de missão em Tarquínia.
(Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER).

Entre os dias 2 a 4 de dezembro de 1944, o Grupo de Caça, juntamente com todo o seu Regimento, deslocaram-se de Tarquínia para Pisa, onde permaneceram até o fim da campanha. Pisa localiza-se a 200 km mais ao norte, bem próxima às cadeias de montanhas dos Apeninos, que tornava o inverno que se aproximava ainda mais ameaçador, e também da linha de frente, o que permitia aproveitar melhor o raio de ação das aeronaves.

Durante a Campanha da Itália, o Grupo de Caça operou como uma unidade de caças-bombardeiros, visando contribuir para a consecução de três finalidades: apoio direto às Forças Terrestres; isolamento da frente de resistência alemã no Vale do Pó; e destruição de instalações militares e industriais no norte do país.

Os brasileiros realizaram bombardeios picados, quando eram atacadas pontes, estradas de ferro, campos de aviação, posições de artilharia e edifícios ocupados pelos alemães, depósitos de material bélico, concentração de tropa, entre outros alvos pertinentes.

Explosão de um caminhão nazista de armamento em uma das missões do 1º Gp Av Ca. (Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER).

Após a investida com as bombas, os pilotos eram ordenados a voar baixo e varrer os alvos com as metralhadoras do P-47, buscando atingir veículos, locomotivas, vagões, aviões, entre outros elementos remanescentes do inimigo. Essa varredura era conhecida como ato de "estreifar".

Nessas tarefas presentes nas missões ordenadas pelo Comando estadunidense, os nossos Jambocks faziam jus ao seu lema "Senta a Púa!", termo assim explicado por Nero Moura (Jambock 01):

> Uma expressão típica do Nordeste, adotada pelas unidades que faziam o patrulhamento da costa com aviões de caça, mas sem referência específica aos pilotos. Era uma forma de incentivo: 'Senta a Púa!', quer dizer, 'Vamos embora! Depressa! Toca em Frente!' Os jovens tenentes chegaram ao Panamá com essa novidade, e foi colando, foi sendo transmitida aos mais antigos, que não haviam passado pelo Nordeste[5], e ficou a expressão.

5 Após a declaração de guerra as nações do eixo a FAB estruturou três unidades aéreas de Caça – os 2º e 3º Gp Av Ca - que atuaram na patrulha e defesa do espaço aéreo nacional e de nosso território. Sendo que o 2º Gp Av Ca seria engajado na Campanha do Pacífico fato que acabou por não ocorrer.

> Quando se queria dizer 'Vá em frente! Marreta! Castiga!', dizia-se 'Senta a Púa!' (MOURA, 2006. pp. 148-149).

Foi durante os rigorosos meses do inverno de 1944/45 que o Grupo de Caça consolidou sua experiência de guerra, recebendo menções elogiosas nos relatórios do comandante do 350th Fighter Group; esta, uma unidade experimentada que passara por todas as campanhas do Norte da África e da Sícilia, na Itália. Assim se pronunciou o comandante estadunidense:

> Todos os do 350º Regimento de Caça que auxiliaram os brasileiros a se iniciarem na guerra o fizeram com prazer, porque os brasileiros desejavam combater o inimigo e combatê-lo com perícia. Um mês depois eles operavam como veteranos. Eles tinham muito poucos pilotos de recompletamento, comparando com os nossos Esquadrões, mas, apesar disso, sua coragem e energia eram indômitas.

Houve uma ocasião que o 1º Gp Av Ca apoiou diretamente a Força Expedicionária Brasileira, na véspera da conquista de Monte Castelo, em 20 de fevereiro de 1945, quando o ataque de esquadrilhas dos Jambocks suprimiu a resistência nazista num aclive ao flanco da tropa brasileira. Sobre o evento, assim se referiu o Marechal Mascarenhas de Moraes: "Aviões da FAB haviam arrasado a resistência germânica de Mazzancana, numa arrojada participação no combate terrestre e num exemplo inesquecível de união dos expedicionários do ar e da terra.".

Numerosas foram as baixas sofridas pelo 1º Gp Av Ca durante o inverno de 1944/45. Ainda em Tarquínia, três aviadores brasileiros tombaram em acidentes aeronáuticos. Em 23 de dezembro, o 1º Ten Av Ismael da Motta Paes teve seu avião atingindo pela *Flak*, ao norte de Ostiglia. Foi obrigado a saltar de paraquedas, sendo aprisionado pelos alemães. A 2 de janeiro de 1945, o 1º Ten Av João Maurício de Medeiros também foi obrigado a saltar sobre o território inimigo, vindo a falecer ao colidir com fios de alta tensão. No dia 29 do mesmo mês, o 1º Ten Av Josino Maia de Assis foi aprisionado por tropas nazistas, após saltar de seu aeroplano em chamas.

Em 4 de fevereiro de 1945, o Cap Av Joel Miranda, comandante de esquadrilha, e o 2º Ten Av Danilo Moura foram atingidos de forma simultânea, quando atacavam locomotivas a sudoeste da região de Treviso. Abandonaram seus aviões em chamas, saltando de paraquedas. O Capitão Joel, mesmo com um dos braços e um dos pés fraturados, conseguiu ser recolhido por um grupo de *partisans*[6], não antes de caminhar sozinho por muitas horas; alojado na vizinhança de Pádua, lá permaneceu até o fim da guerra.

Valendo-se de seus parcos conhecimentos de italiano, de sua língua ferida no acidente aéreo, que facilitava o uso de seu mau italiano, pelo embaraço natural provocado em seu falar, e de muita astúcia e coragem, o Ten Av Danilo atravessou todo o território inimigo, percorrendo cerca de 340 km. Juntando-se aos *partisans* nos Montes Apeninos, conseguiu atravessar as linhas de combate inimigas e reunir-se novamente aos seus companheiros, em Pisa, que o receberam com grande festa no Albergo Nettuno, hospedaria que abrigava os oficiais do 1º Gp Av Ca. Naquela noite, dia 4 de março de 1945, chegou a Pisa a Real Ópera de Roma. O restante da história é narrada pelo Brig Rui Moreira Lima (LIMA, 1989, p. 104-105):

> Como o ambiente era de ópera, resolvemos elaborar uma homenagem a seu regresso. Perdigão pegou o pião na unha e pôs mão à obra. Meira, Pessoa, Rocha e eu colaboramos. A ópera saiu. Pusemos letra em toda sorte de músicas, aproveitando a partitura, que é própria história vivida pelo Danilo.

Conclui o Brigadeiro:

> Essa história deveria ser contada sempre a todos os cadetes da Escola de Aeronáutica como exemplo da capacidade do homem brasileiro, representando na pessoa máscula do Danilo, que nos ensinou como deve agir o militar na emergência: com astúcia, prudência, capacidade de improvisação, inteligência, decisão rápida no momento certo, coragem e, sobretudo, amor à Pátria.

---

6 Integrantes da Resistência Italiana aos alemães.

Clube dos Oficiais do 1º Gp Av Ca "Senta a Púa!"
(Fonte: acervo digital da Biblioteca do INCAER).

A ópera do Danilo, como ficou conhecida, é encenada até os dias de hoje pelos militares do 1º Gp Av Ca, constituindo-se em representativo elemento da tradição imaterial da Força Aérea Brasileira, tendo sido formalmente cadastrada pelo Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT).

O Brinde Adelphi

Conectando-se às perdas em combate sofridas pelo Grupo de Caça, ato bem humorado surgiu ainda durante o período anterior ao engajamento no TO italiano, ganhou relevância e virou tradição, passando a ser realizado em oportunidades caras aos caçadores veteranos de guerra e futuros caçadores: o "Brinde Adelphi".

Inspirado em famosa propaganda radiofônica de marca de cigarro de mesmo nome, os integrantes do 1º Gp Av Ca criaram um brinde inicialmente para os momentos de lazer. O caráter festivo do brinde modificou-se, de acordo com o Brigadeiro Moreira Lima[7] - então Tenente Aviador -, o "Adelphi" passou a ser realizado em oportunidades cada vez mais relevantes e por isso raras, em homenagem aos abatidos, falecidos ou quando da realização de grande feito. Desta forma, o brinde foi imantado de forte cunho emocional e solene, fazendo alguns se emocionarem até as lágrimas.

7 LIMA (1989).

Registram-se, ainda, as baixas dos seguintes militares: 1º Ten Av Roberto Brandini, gravemente ferido por um estilhaço de *Flak*, saltou de paraquedas e foi feito prisioneiro; Cap Av Theobaldo Kopp, que teve seu avião danificado nas proximidades de Parma. Em solo, refugiou-se em meio aos *partisans*; o 1º Ten Av Othon Corrêa Netto que, após saltar em localidade a oeste de Udine, permaneceu prisioneiro até o final da guerra.

A campanha seguiu em abril com a Ofensiva da Primavera, organizada pelo Comando Aliado para quebrar de vez a resistência nazista em solo italiano. Em 9 de abril, iniciou-se a ofensiva. Na semana seguinte, concentrara-se todo o poderio da aviação Aliada na Itália, visando atacar as posições alemãs ao longo de toda a frente de combate. Nesse período, as tripulações do Grupo de Caça começaram a fazer, em média, duas missões por dia.

Frente ao avanço Aliado intensificou-se a retirada alemã, o que fez multiplicar os objetivos de oportunidade – alvos propriamente ditos – para a aviação.

No dia 22 de abril, o Grupo de Caça chegou ao auge da sua atividade, obtendo o máximo de resultados. Seus ataques foram decisivos para estabelecer uma cabeça de ponte na região de San Benedetto. Em função disso, comemora-se, nesta data, o Dia da Aviação de Caça da FAB.

Em 30 de abril, cessou a resistência alemã no Vale do Pó. A 2 de maio findou a guerra na Itália para o Grupo. O 1º Gp Av Ca fechou com chave de ouro a sua participação na guerra, tendo o seu aproveitamento assim avaliado nos documentos oficiais do 350th Fighter Group.

Os Jambocks participaram de 445 missões, totalizando 5% das operações coordenadas pelo 350th Fighter Group, da USAAF/XXII Comando Aeronáutico. A USAAF engajou nossos caçadores numa variada gama de missões que podem ser realçadas, por serem executadas em maior quantidade, em duas modalidades: Interdição e Reconhecimento Visual, com ataques a alvos no solo.

Para um Esquadrão e a Força Aérea recém-criados de um país em desenvolvimento isso foi um feito grandioso. O 1º Grupo de Aviação de Caça teve as seguintes taxas de sucesso, em porcenta-

gens, em suas missões de ataque: 85% de destruição a depósitos de munições, 36% de destruição a depósitos de combustíveis, 28% da destruição a pontes, 15% de destruição a veículos motorizados, 10% de destruição a veículos hipomóveis, 19% de danificação a pontes, e 13% de danificação a veículos terrestres.

O 1º Gp Av Ca, da preparação ao engajamento na II Guerra Mundial, deu sua cota de sacrifício no batismo de fogo da Aviação de Caça da FAB. Os 48 caçadores engajados no período tiveram várias baixas, como: cinco mortes em combate, quatro mortes em acidentes aéreos, oito abatidos em confronto (sendo cinco prisioneiros dos alemães e três protegidos pelos *partisans),* e sete afastados por motivo de saúde.

Os restos mortais dos aviadores brasileiros foram sepultados em Pistóia e posteriormente transferidos para o Brasil. Atualmente, encontram-se na cripta do Monumento aos Mortos da II Guerra Mundial, no Rio de Janeiro.

Cabe ressaltar e louvar um grande feito da Aviação de Caça em seu engajamento na guerra, devido ao insuficiente recompletamento de aviadores frente às necessidades das missões a serem realizadas. Foi oferecido ao Comandante Nero Moura e a seus pilotos a redução do engajamento por parte do Comando Aliado e tal oferta foi recusada. Como resultado da recusa, os Jambocks se tornaram um ainda um grupo de aviadores mais seleto e eficiente, somando um elevado número de missões executadas com sucesso, em comparação aos demais aliados.

Mas nada melhor para demonstrar o tamanho do feito realizado pelos Jambocks do que a mensagem do Ten Cel Av Nero Moura, por ocasião da vitória aliada na Europa (Pisa-ITA, 09 de maio de 1945):

> *Camaradas!*
>
> *É com o mais justificado júbilo que celebramos hoje com os nossos valorosos aliados a vitória esplêndida que marcou o epílogo desta guerra sangrenta e impiedosa, o mais trágico acontecimento de nossos tempos e que tão profundamente feriu o mundo inteiro. Chegamos assim, ao término de nossa jornada, longa e árdua, iniciada há sete meses, quando pela primeira vez hasteamos em solo italiano a nossa bandeira.*

Distante de nossa Pátria há quase dois anos em intenso treinamento para nos adestrarmos no manejo de nossas armas, para ela estiveram voltados nossos corações e nosso pensamento; distante de nossa terra, e de nossa gente, nelas buscamos a inspiração vigorosa para os nossos feitos na luta contra as forças do mal, contra o inimigo comum que tanto violentara os princípios de liberdade humana e tanto fizeram periclitar as bases de nossa civilização.

Nos campos da Itália, escrevestes os vossos feitos gloriosos, vencendo os lances mais difíceis de nosso áspero caminho. Nos céus da Itália ainda vibrastes na couraça robusta do inimigo golpes profundos e destruidores que de certo reduziram-lhe as forças para a luta; com vossa perícia e vosso fogo mortífero, soubestes desmoralizá-los, bloqueando-lhes, obstruindo-lhes a retirada. Realizastes esplendidamente a vossa tarefa guerreira; vós que feristes diretamente o inimigo, vós outros que afiastes as armas de nossos pilotos e tornastes possível manter nos céus inimigos as asas brasileiras.

Magnífica foi, pois a vossa atuação, cujo valor, poderá ser medido ao lado do exemplo de heroica bravura e heroísmo, espírito que nos legaram os inesquecíveis companheiros tombados por ação inimiga nos campos de batalha.

Imolados no cumprimento do dever, seus feitos e seus exemplos, serão a inspiração máxima dos aviadores brasileiros. À nossa História Militar, juntastes mais um capítulo escrito só de bravura e heroísmo, com a simplicidade dos que desconhecem sacrifícios, até o da própria vida, no cumprimento do dever.

Camaradas! Sou profundamente grato a todos vós e me orgulharam o vosso valor, as vossas gloriosas realizações nesta guerra.

Comandá-los e tê-los conduzido nesta jornada que agora se encerra com a grande vitória final, foi sem dúvida o maior privilégio que a mim poderia o destino ter reservado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMBESES JÚNIOR, Manuel. Brigadeiro-do-Ar Nero Moura – Patrono da Aviação de Caça. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/d.;

_____. A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/d.

LIMA, Rui Moreira. Senta a Pua! Belo Horizonte: Itatiaia / Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1989, Coleção Aeronáutica, Série História Setorial da Aeronáutica Brasileira, 2ª edição.

MEDINA, João Ignácio de. Senta a Púa! Brasil! A Aviação de Caça na FAB. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2019, 1ª edição.

MELLO, José Lins de (org.). Os "Asa Branca". Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Ed., 1987.

MOURA, Nero. Um Voo na História. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1996.

“Olho Nele!” – A 1ª ELO nos Céus da Itália

1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves

O que define um herói de guerra? A quantidade de inimigos executados com o fim de contribuir para a vitória ou a quantidade de vidas salvas em batalha? Se concordarmos que a guerra pode ser justificada quando procura garantir a paz, ainda assim a vitória é maior quando o número de vítimas é reduzido, afinal, somos todos humanos que habitam a mesma casa.

Tendo isso em vista, ganham notoriedade os militares da Força Aérea Brasileira (FAB) que pilotaram os frágeis aviões da Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) durante a Segunda Guerra Mundial (II G.M.), já que suas ações contribuíram decisivamente, não só para a vitória das tropas brasileiras no conflito, como pelo reduzido número de baixas brasileiras neste trágico episódio da história da humanidade.

Este artigo apresenta o resumo da presença da 1ª ELO que, em colaboração com o Exército Brasileiro (EB), foram os olhos de nossas tropas na II G.M. Ao estudar esse momento da história em que o Brasil teve memorável participação, faz-se necessária uma releitura da pequena e quase esquecida Unidade que marcou a sua participação pela importância e galhardia de militares que lutaram no Teatro de Operações do Mediterrâneo. Aquela luta foi travada em condições extremamente difíceis, com singelas aeronaves, que atingiram resultados excepcionais no apoio à nossa Força Expedicionária.

A observação aérea configura-se em um importante meio de apoio ao combate, proporcionando informações sobre o campo de batalha ao comandante da Força, que contribuem para a tomada de decisões, contribuindo com a eficácia do emprego das tropas de infantaria e de artilharia no combate.

A primeira turma de observadores aéreos do Exército Brasileiro formou-se em 1921, e teve como observador "01" o então Tenente de Artilharia Eduardo Gomes, que, incorporado à FAB posteriormente, ascendeu ao posto de Marechal do Ar, tornando-se Patrono da Força Aérea Brasileira. A experiência dos observadores aéreos do Exército evoluiu com o tempo, contudo, o capítulo mais importante desta especialidade militar foi escrito durante a Segunda Guerra Mundial com a criação da FAB, em 1941, auxiliando no combate ao inimigo, garantindo a segurança dos aliados e a vitória.

A1ª ELO foi criada pelo Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho, por meio do Aviso n º 57, de 20 de julho de 1944, e transformou-se nos "olhos" dos combatentes no *front* italiano.

No transcorrer do conflito mundial, a 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária (1ª DIE), da Força Expedicionária Brasileira (FEB), contou com o apoio daquela pequena Esquadrilha da FAB que teve seu batismo de fogo nos céus da Itália. Ao localizar o inimigo, auxiliava a Artilharia Divisionária (AD) brasileira, assim como a americana e a inglesa, no combate às tropas alemães.

A Esquadrilha contou com um distintivo próprio:

> Quando chegamos ao Teatro de Operações, usávamos o desenho de um gafanhoto, que era o apelido que os americanos davam às Unidades de Observação de Artilharia (os "*grasshoppers*"). Não satisfeito com o fato de usarmos emblemas de outras forças, principalmente estrangeiras, nosso Comandante, Capitão Aviador João

Affonso Fabrício Belloc, solicitou ao então Capitão Aviador Fortunato Câmara de Oliveira, piloto de guerra do 1º Grupo de Aviação de Caça e criativo desenhista (sendo o autor do emblema Senta a Púa), para que elaborasse um distintivo para a ELO[1].

O oficial- o piloto
Os binóculos - o observador aéreo em sua constante vigília
O canhão - a "Poderosa Artilharia"
As asas- a Força Aérea Brasileira
As nuvens brancas - paz como desejo
O azul- a imensidão do céu

Distintivo da 1ª ELO e sua legenda. Fonte: VILLANOVA, 1991.

A Esquadrilha era formada por onze oficiais aviadores, um intendente, oito sargentos mecânicos de avião, dois sargentos mecânicos de rádio, oito soldados auxiliares de manutenção e dez aeronaves desarmadas tipo Piper L-4A/B, nominada L-4H na versão militar, apelidadas de "Teco-teco" pelos pilotos brasileiros[2]. A missão recebida pelo Comandante da 1ª ELO, era a de executar voos isolados sobre o campo de batalha e sobre a própria linha de frente inimiga, naqueles aviões desarmados.

O Piper L-4H era um avião para dois tripulantes, utilizado para ligação e reconhecimento. A aeronave foi adaptada para uso militar durante a II G.M, a partir do modelo civil Cub Trainer. Era um avião lento e precário que operava com turismo ou para a pulverização de defensivos agrícolas, sem nenhum armamento, a não ser ocasionais caixas com pedras ou granadas de mão (usadas apenas ao final da participação brasileira no conflito), com "blindagem" feita de madeira e tela. Mesmo assim, tornou-se um dos instrumentos

1 VILLANOVA, Fausto Vasques. Com a 1ª ELO na Itália, 1991: 26-27.

2 LIMA, Rui Moreira. Senta Pua!. 1979: 337.

mais poderosos usados pelos brasileiros na campanha da Itália, ultrapassando unidades norte-americanas, inglesas e alemães em horas de voo e número de missões.

O convívio entre forças distintas poderia ter gerado dificuldades de adaptação às diferentes doutrinas, mas isso não ocorreu em tempo algum. Sempre imperou o clima cordial de camaradagem e cooperação, graças também ao Capitão Belloc, promovido a Major durante a guerra, secundado pelo Capitão de Artilharia do Exército Adhemar Gutierrez Ferreira.

A escolha do Capitão Belloc, que iniciou a sua carreira na Escola Militar de Realengo e foi declarado Aspirante a Oficial do Exército em 1934, foi feita com base em sua origem no Exército e com o excelente relacionamento que lá manteve.

O Capitão conquistou a confiança de seus subordinados e criou o espírito de grupo da Esquadrilha por meio de gestos simples como conversas junto a fogueira no fim do dia. Homem nobre e honrado, ganhou a simpatia inclusive das tropas inimigas[3]. Em princípios de abril de 1945, já no fim da Guerra, a infantaria brasileira avançava e vencia os alemães que, por sua vez, retiravam-se apressadamente.

Sobre as características do Capitão, um episódio merece ser destacado. A 1ª ELO recebia ordens seguidas de deslocamento, com intervalos de poucas horas. Com o fim de reconhecer áreas onde pudesse ser instalada uma nova base, o Capitão Belloc e mais dois oficiais da Esquadrilha foram à frente, em um jipe.

Ao seguirem pela auto-estrada Via Emília (região norte da Itália), depararam-se com uma coluna de vinte prisioneiros alemães deslocando-se a pé, escoltados por *partisans*, membros das forças de resistência italianas, armados com submetralhadoras, sedentos de vingança pelos males que os alemães infligiram à sua terra natal. No encontro de Belloc com o chefe dos *partisans*, foi observada a postura para com os prisioneiros, que marchavam com os braços sobre as cabeças.

---

3 VILLANOVA, Fausto Vasques, 1991.

Apresentando-se como Comandante de uma Unidade da Força Aérea Brasileira, Belloc deu ordem para que eles abaixassem os braços e sentassem, se tivessem vontade, e disse:

> Não permito que vocês tratem esses prisioneiros alemães como animais (...) Vocês vão entregar esses prisioneiros à autoridade militar brasileira (...) se vocês fizeram qualquer maldade com eles, eu vou saber e vocês irão para o "calabouço" e para julgamento como criminosos de guerra. Entendeu[4]?!

Os alemães ficaram perplexos e agradecidos com a atitude, e ainda receberam cigarros do oficial que acompanhava Belloc, o qual ainda os saudou com o esboço de uma continência que mais parecia um aceno. Em resposta, os alemães o saudaram marcialmente com a continência.

Ao retornar de sua missão, o Capitão Belloc cumpriu o prometido e foi verificar a condição dos prisioneiros que, ao avistarem-no, levantaram-se e um dos sargentos pediu um intérprete para traduzir-lhe as seguintes palavras de agradecimento:

> O vosso capitão mostrou que é um militar do qual o seu país se deve orgulhar. Agiu como um ser humano, de elevada educação moral e humanitária. Salvou nossas vidas. Jamais nos esqueceremos dele. Peço-lhe permissão para apertar sua mão, em nome de todos nós[5].

Diante dos fatos narrados, fica exaltada a figura carismática do Comandante da 1ª ELO. Sua postura o possibilitou angariar o respeito e até a veneração de subordinados e daqueles com quem convivia. O Capitão Belloc transformou-se em um exemplo a ser seguido.

A participação brasileira na Segunda Grande Guerra ocorreu entre julho de 1944 e junho de 1945. O contingente era formado por

---

4 VILLANOVA, Fausto Vasques, 1991, p. 150.

5 Idem: 151.

25.334 homens, dos quais 15.059 compunham a 1ª DIE. Comandados pelo General Osvaldo Cordeiro de Farias, foram enviados para lutar na Itália, tendo sido registradas 465 mortes e 2.722 feridos[6].

A FEB foi incorporada como parte do V Exército Norte-Americano, cujo Comandante era o General Mark Wayne Clark. Essas duas tropas, juntamente com parte do exército britânico, canadenses, indianos, poloneses e sul-africanos, compunham o XV Grupo de Exércitos, comandado pelo Marechal de Campo britânico Harold Alexander.

Dentre esses guerreiros, destacam-se os combatentes da 1ª ELO, composta de militares oriundos da FAB e da FEB, cujo lema era "Olho Nele". Apesar da Esquadrilha ter treinado no Campo dos Afonsos com aviões Fairchild PT-19, utilizando a doutrina militar francesa, foi enquadrada no dispositivo do Exército Americano. Sendo assim, precisou se adaptar ao equipamento e às aeronaves norte-americanas (PiperL-4H). Sem um treinamento apurado, a prática foi aprendida na "tentativa e erro", em meio ao combate, até conseguir um resultado satisfatório.

No transcorrer da guerra, foram cumpridas as seguintes missões: reconhecimento e localização de objetivos; regulação pronta e eficaz da artilharia; identificação de posições aéreas de reunião e bases de partida; reconhecimento de itinerários; orientação de blindados através do campo; localização de demolições; acompanhamento do inimigo em retirada e ligações de emergência.

Alguns oficiais foram promovidos no decorrer da Guerra. Os pilotos da Esquadrilha da FAB tinham a graduação de Sargento e voavam acompanhados de oficiais artilheiros observadores do Exército, mas, por serem eles os pilotos, acabavam por tomar as decisões dentro da aeronave. Isto poderia trazer problemas de hierarquia, porém, isto não aconteceu por interferência do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho. Este visitou pessoalmente a 1ª ELO, em plena frente de combate, durante a Guerra, para evitar qualquer conflito. Os comandantes Belloc e Adhemar Gutierrez pediram

6 CABRAL, Francisco Pinto, 1987.

ao Ministro que premiasse aqueles rapazes, promovendo-os a Aspirantes Aviadores, o que foi atendido de pronto. A promoção foi realizada em cerimônia simples no mesmo dia. Durante o conflito, todos os Aspirantes foram promovidos ao posto de Segundo Tenente.

Ministro Salgado Filho em visita às tropas brasileiras, na Itália.
Fonte: MUSAL.

Apesar da previsão dos aviões da Esquadrilha estarem designados a seus grupos, a FEB e todo o V Exército adotaram a centralização de sua observação aérea, com o intuito de reduzir os cinco campos de pouso, antes planejados, a apenas um, tornando mais fácil a troca de informes, o contínuo patrulhamento e o emprego dos observadores para qualquer grupo de artilharia. Os aviões serviam ainda para que autoridades estudassem o campo de batalha, podendo ser mencionado, como exemplo, o General Cordeiro de Farias.

A FEB comportava uma Artilharia Divisionária (AD) com quatro grupos de artilharia. Cada grupo possuía dois aviões de observação que, somados aos outros dois de comando da própria AD, perfaziam um total de dez aeronaves. Esses aviões eram pilotados por oficiais da FAB e transportavam, como observadores, oficiais da Arma de Artilharia do Exército Brasileiro. Era praticamente um avião para cada piloto. A numeração das aeronaves obedecia à ordem hierárquica, mas, na prática, quando a missão era dada, voava-se no L-4H que estivesse em condições.

A principal incumbência da 1ª ELO era a regulagem de tiro de artilharia, que consistia em localizar o alvo em uma carta quadriculada e passar as coordenadas, por rádio, para a câmara ou para a central de tiro das baterias, onde os obuses recebiam os dados a fim de serem apontados corretamente. O observador orientava a artilharia a disparar contra o inimigo, segundo as coordenadas indicadas, para "enquadrar" o alvo por meio de tiros longos e curtos, à direita ou à esquerda.

As primeiras granadas lançadas eram fumígenas, para facilitar a visualização. Acertando o alvo, entrava em ação o resto da bateria, cada uma com quatro peças. A AD brasileira era composta por três grupos de artilharia com obuses de 105 mm, um grupo de artilharia com obuses de 155 mm e ainda a 1ª ELO.

As missões aéreas realizadas pela 1ª ELO eram longas e árduas. As dificuldades enfrentadas eram muitas: a exigente topografia da região em que operavam (os Montes Apeninos), as condições atmosféricas durante o inverno (com nuvens que dificultavam a visibilidade e a passagem entre os morros), a pouca potência de seus pequenos aviões, o desconforto da cabine não aquecida, a longa permanência sobre as linhas de frente, as pistas de pouso precárias de onde tinham que operar e o fogo antiaéreo inimigo das perigosas baterias antiaéreas alemães - as *Flak* - com seus canhões de 88 mm que poderiam destruir até blindados.

As missões eram levadas até o pôr do sol.

Capitão Belloc, em instrução a seus comandados no final de 1944, na Itália. Fonte: Coronel Aparecido Camazano Alamino.

Para pousar, algumas vezes, precisavam ter a pista balizada por latas contendo material incandescente, para uma melhor visualização por parte do piloto. Afora os infortúnios, a 1ª ELO convivia ainda com frequentes deslocamentos

da própria base, acompanhando os movimentos da FEB e das unidades de artilharia, cujos tiros deveriam estar sempre prontos a regular.

O Major-Brigadeiro Rui Moreira Lima[7], ao narrar a história da FAB nos céus da Itália, ressalta que uma missão de guerra da Esquadrilha tinha a duração média de 1h55m, onde o piloto e o observador ficavam expostos ao frio e à perigosa artilharia antiaérea alemã (*Flak*), leve e pesada, além do perigo de formação de gelo no cone do difusor do carburador.

Muitas vezes, a referida formação de gelo provocava a parada do motor do pequeno Piper, forçando o piloto a entrar em voo planado e descer a altitudes menores, entre 300 e 600 metros (aproximadamente 1.000 a 2.000 pés de altura), onde a temperatura mais elevada dissolvia o gelo e o motor voltava a funcionar. Porém, a baixa altitude os deixava expostos ao inimigo. Algumas observações eram feitas no alvo no período diurno, facilitando a visibilidade, mas aumentando os riscos. Quando isso ocorria, o alvo só era bombardeado à noite, por meio das coordenadas previamente marcadas.

É importante frisar que os mecânicos usaram toda a técnica para evitar as panes, não obtendo muito sucesso. Diante disso, o Capitão Belloc relatou a deficiência do avião, em ofício enviado ao General Cordeiro de Farias, como consta no relato abaixo:

> Comunico a V. Exa. que nossos aviões HL - Piper Cub, são aviões originalmente de turismo, adaptadas para a missão que ora desempenham nesta frente de combate. Justamente por este motivo é que na presente estação, o inverno rigoroso que estamos vivendo, o equipamento específico para aquecimento do carburador não é suficiente para evitar a formação de gelo no cone do difusor deste acessório, ocasionando a parada do motor, muitas vezes sobre as linhas inimigas. Tal fato põe em perigo a vida do piloto e do observador, considerando que sobre estes picos não existe um só lugar em que possamos realizar com segurança uma aterragem forçada. Nosso avião é frágil e impraticável para atuar nas condições

7 LIMA, Rui Moreira. Senta Pua!, 1979.

> atmosféricas atuais. Já tentamos todos os artifícios para evitar essa pane, infelizmente sem resultado satisfatório. O presente ofício tem como finalidade alertar V. Exa. para o risco que estamos correndo. Apenas isto. 'Com o Sacrifício de nossas Próprias Vidas'[8].

Como dito, o perigo das baterias antiaéreas alemãs era constante, devido a sua grande precisão. Entretanto, os alemães tinham de pensar várias vezes antes de tentar derrubar um "teco-teco". Se errassem o primeiro tiro, a retribuição vinha rápida. Uma curta ordem por rádio e um obus brasileiro eram suficientes para começar a caça ao canhão alemão que ousara revelar sua posição.

Quando o observador percebia que os tiros tinham enquadrado o alvo, a bateria entrava em ação. O alvo desapareceria em meio a uma nuvem de fumaça, poeira e detritos. Por isso, na maioria das missões, o risco maior era no retorno. Quando o avião dava meia-volta, o artilheiro antiaéreo alemão poderia "tentar a sorte", utilizando suas baterias antiaéreas de calibre menor, como o 37 mm ou o perigoso canhão de 88 mm. Todavia, nenhuma aeronave brasileira foi abatida.

Bateria Antiaérea alemã - "FLAK"[9].

O valor dos combatentes da ELO pode ser constatado por meio dos relatos de suas missões. O Aspirante a Oficial Francis For-

8 LIMA, Rui Moreira. Senta Pua!, 1979.

9 Disponível em: http://www.warrelics.eu/forum/german-photographs-postcards/ss-vt-portrait-others-enjoy-35542-2. Acessado em: 20/02/2020.

syth Fleming, por exemplo, foi o aviador com maior número de missões de guerra, perfazendo um total de setenta missões. A média da ELO foi de sessenta e três missões para cada um dos dez aviadores.

Além das missões em prol do Exército Brasileiro, a Esquadrilha apoiou tropas inglesas e americanas no *front* oriental. Estão registrados, no Livro Histórico da Unidade, voos com observadores do Exército Britânico, a saber: um capitão (uma missão) e três tenentes observadores (média de sete missões), sendo que o recordista foi o 1º Tenente O' Connor K., da Royal Army, com dezesseis missões.

O próprio General Cordeiro de Farias efetuou um voo com a ELO para avaliar as condições e o tipo de missão da Esquadrilha, tendo ficado impressionado com os riscos e o entusiasmo da Unidade. Alguns oficiais do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca) também executaram missões na 1º ELO. Foi o caso do Aspirante a Oficial Fernando Soares Pereyron Mocellin e do Tenente Alberto Martins Torres.

Torres foi o piloto com o maior número de missões no Grupo de Caça durante a campanha na Itália. Mesmo com tanta experiência, exaltou a missão da 1ª ELO como pode ser comprovado em seu relato: "não é sopa a gente voar solitário sobre o inimigo, correndo o risco de ser atingido por sua artilharia. Fiz apenas uma missão e olhe lá!"[10].

A 1º ELO foi decisiva para a localização e o salvamento do Aspirante a Oficial Raymundo da Costa Canário, do 1º Gp Av Ca. Em entrevista ao Major-Brigadeiro Ruy Moreira Lima[11], o Tenente Elber de Melo Henriques, observador do Exército, conta que estava a executar uma missão de observação na linha de contato inimiga, quando foi avistada uma aeronave P-47, identificada como do 1º Grupo de Caça, a qual expelia fumaça negra em grande quantidade. O piloto saltou de paraquedas logo após transpor o través da aeronave da 1ª ELO, que continuou a acompanhá-lo, informando sua localização ao Comando da AD, que se encarregou do resgate.

---

10 LIMA, Rui Moreira. Senta Pua!. 1979: 340.

11 Idem. 1979:341.

Porém, o piloto não sabia que havia caído em território aliado e executou todos os procedimentos de fuga, escondendo o paraquedas e se livrando da pistola Colt .45. Ao iniciar a evasão, avistou uma patrulha, mas devido ao uniforme brasileiro ser parecido com o do inimigo e estar anoitecendo, o que dificultava a visão, começou a correr, só parou ao ouvir os gritos dos "pracinhas". Ao reconhecer a patrulha como brasileira foi resgatado e, no dia seguinte, o Asp Canário já estava novamente voando.

É necessário contextualizar a participação de todas as tropas brasileiras, a fim de entender a importância da 1ª ELO para a vitória brasileira na guerra. A FEB iniciou o combate em meados de setembro de 1944, no vale do Rio Serchio, ao norte da cidade de Lucca, conquistando suas primeiras vitórias com as tomadas de Massarosa, Camaiore e Monte Prano. Só no final de outubro, na região de Barga, a FEB sofreu seus primeiros reveses.

Para que os aliados pudessem alcançar Bolonha, era preciso romper a Linha Gótica, um complexo defensivo dos alemães, formado por fortificações nos Montes Apeninos. Como obteve sucesso em seu início, no final de novembro, a FEB foi incumbida, apoiada por algumas unidades da Força Tarefa 45 do V Exército Americano, de tomar o complexo formado pelos Montes Castello, Belvedere e arredores no transcorrer de alguns dias. A campanha dos Aliados, na Itália, foi essencialmente travada em montanhas e colinas.

Esse tipo de terreno favorecia o exército que estivesse na defensiva; no caso, o alemão, pois permitia visualizar os inimigos tentando avançar. Sem a vantagem do fator surpresa, os soldados que escalassem as colinas e montanhas defendidas pelo Exército Alemão podiam ser facilmente atingidos pelos tiros das metralhadoras alemãs MG42, apelidadas de "lurdinhas" pelos brasileiros.

No Teatro de Operações

Ao chegarem em San Giusto (Pisa), receberam os aviões Piper L-4A/B. Em 5 de novembro, iniciaram o voo de adaptação no campo de San Rossore, um hipódromo transformado em pista de pouso, onde começou a se formar o espírito de corpo da Unidade e foram

batizados os aviões em cerimônia singela. Os pilotos, junto com os companheiros observadores, puseram os mais variados nomes nas aeronaves, como por exemplo: Escola, Brasil, Bandeirante, Santa Therezinha, Timbiras, Ceará, Diogo Júnior e Luly[12].

Em seguida, a Esquadrilha instalou-se em Pistóia, onde executou a primeira missão de guerra, no dia 12 de novembro de 1944, decolando de San Giorgio, tendo como tripulação o Primeiro Tenente Aviador João Torres Leite Soares e o observador Primeiro Tenente do Exército Oswaldo Mescolin. De lá partiram os primeiros voos de reconhecimento ao norte dos Apeninos. Entretanto, a grande barreira orográfica dificultava as missões, fazendo com que a 1 ª ELO se deslocasse para a localidade de Suviana, em 10 de dezembro de 1944.

As primeiras tentativas da FEB de tomar o complexo Belvedere-Castello, realizadas nos dias 24, 25 e 26 de novembro, fracassaram. Em dezembro, as nevascas e o intenso frio do inverno europeu tornaram as condições ainda mais desfavoráveis aos brasileiros. Os pracinhas se viram obrigados a ficar entrincheirados nos *foxholes* (tocas de raposa), isto é, buracos cavados no solo pedregoso.

O Major Élber de Mello Henriques foi observador aéreo da FEB, atuando na linha de frente, do primeiro ao último dia de luta. Em sua concepção, a 1ª ELO[13]:

> Em SUVIANA passou todo o período de inatividade da FEB à espera do degelo.
>
> Foi ela, na realidade, o único elemento que trabalhou diariamente durante essa forçada hibernação. Todos os dias, antes do alvorecer, já um teco-teco se punha ao ar e essa atividade era exercida até as primeiras sombras da noite.
>
> Isso era feito porque enquanto os olhos perscrutadores estavam atentos, qualquer atividade da artilharia adversária ou de movimentos de viaturas era percebida e o castigo vinha implacável. Chegou-se mesmo a tentar sortidas noturnas, mas as dificuldades foram insuportáveis.

12 LIMA, 1979.

13 HENRIQUES, 1956: 204-205.

> No quarto o penúltimo assalto ao Monte CASTELLO, a Esquadrilha recebeu minuciosa missão, mas a visibilidade zero não nos permitiu levantar voo para ajudar a valente infantaria.

Em fevereiro de 1945, com o final do inverno, uma nova operação foi lançada. Num esforço conjunto com a Décima Divisão de Montanha do Exército Americano, os brasileiros atacaram. No dia 21 de fevereiro, após doze horas de combate, finalmente conquistaram Monte Castello. Os pracinhas contaram com a ajuda da AD, cujos olhos para sua certeira pontaria eram os aviões da 1ª ELO, que criara um manto protetor para os irmãos que combatiam em terra, abrindo alas para a vitória.

Linha de aparelhos Piper L-4H da 1ª ELO e Piper L-4A "2" da 1ª ELO.
Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido CamazanoAlamino

Sobre a participação da 1 ª ELO na batalha, o Major Henriques afirma[14]:

> Um dos episódios notáveis da tomada de MONTE CASTELLO foi a ordem recebida pelos pilotos, diretamente do comando da AD, para saírem da altitude de segurança a fim de melhor apoiarem a nossa dura infantaria que estava "sangrando nas encostas de MONTE CASTELLO". Essa ordem, cumprida à risca, (da altitude de 3.000 m, para a de 2.000 m) permitiu a identificação e consequente neutralização até de morteiros inimigos, não obstante a tremenda reação antiaérea dos Tedescos.

14 HENRIQUES, 1956: 204-205.

> O tempo fortemente nublado e violentas correntes aéreas impediram que os aviões protegessem a tomada de MONTESE. Como consequência, tremendo bombardeio inimigo dizimou as tropas brasileiras que ocupavam a localidade.
>
> Com a aproximação da ofensiva da Primavera, nova mudança de campo foi imposta, tendo a ELO saído da região de SUVIANA para a de PORRETA (19/03/1945). Nessa nova localidade os Observadores Aéreos tiveram papel importante na localização das pontes destruídas e na identificação de colunas inimigas em retirada.

Com o moral elevado, a FEB prosseguiu numa série de vitórias e começou a mover verdadeira perseguição aos alemães, motivada pelo desejo de vingar os companheiros mortos em Monte Castello. Em 5 de março de 1945, os brasileiros conquistaram Soprassosso e Castelnuovo.

As tropas conquistaram Montese na manhã do dia 15 de abril, na mais sangrenta batalha travada pelos brasileiros na Itália. Essa vitória custou caro para a FEB (mais de quatrocentas baixas, contabilizando mortos, feridos e desaparecidos). Em 21 de abril, os brasileiros tomaram Zocca. No mesmo dia, as tropas aliadas entraram em Bolonha.

Neste ínterim, a 1ª ELO continuava a dar apoio às tropas do EB. Sua última missão de guerra foi realizada no dia 29 de abril de 1945, com um L-4H, sendo pilotado pelo Aspirante a Oficial Aviador Cornelio Lopes Cançado, tendo como observador o Segundo Tenente Iônio Portela Ferreira Alves.

Neste mesmo dia, a FEB capturou, na cidade de Fornovodi Taro, a 148ª Divisão Alemã, o que significou o aprisionamento de mais de quinze mil alemães, dentre os quais, dois generais. A partir daquele momento, a FEB se transformava numa força de ocupação militar. No dia seguinte, ocupou Alessandria e, mais tarde, junto com soldados norte-americanos, ajudou na libertação de Turim.

Em 2 de maio, o General Mark Clark, Comandante do V Exército Norte-Americano, onde estavam designadas as tropas brasileiras, dava por encerrada a campanha dos aliados na Itália. Era o fim da participação brasileira na guerra. Ao findar a Campanha da Itália,

a ELO passou a desempenhar atividades de tropa militar de ocupação, bem como o serviço de Correio da FEB, operando no campo de Portalbera.

Apesar de todas as missões heroicas, em 14 de junho de 1945, foi publicado no Boletim Interno nº 73-A da Artilharia Divisionária do Exército, em pleno Teatro de Operações, o seguinte texto:

> De acordo com a ordem verbal do Exmo. Sr. General-de-Divisão, Comandante da 1ª DIE, é extinta a Esquadrilha de Ligação e Observação. Em consequência, os oficiais aviadores e praças da Aeronáutica deverão se apresentar ao 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB com sede na cidade de Pisa e os oficiais e praças do Exército às Unidades a que pertencem.

Uma ordem verbal não deveria extinguir uma Unidade da FAB, criada por um Aviso do Ministro da Aeronáutica, em 20 de julho de 1944. Por isso, a Esquadrilha foi oficialmente extinta por meio do Aviso Ministerial nº 75, de 11 de outubro de 1945, assinado pelo Ministro Salgado Filho, ratificando de vez o ato.

No final das operações, em 20 de junho de 1945, os dez "teco-tecos" iniciaram o regresso, voando em esquadrilha e com um pernoite em Pisa. No dia 21, pernoitaram em Roma, para chegar a Nápoles no dia 22, onde os pilotos deixaram suas pequenas e bravas aeronaves para serem embarcadas ao Brasil. Regressaram a Pisa, juntando-se definitivamente ao 1º Gp Av Ca e deixavam a parceria com o Exército para trás, retornando à FAB, sua Força de origem.

A 1ª ELO realizou 684 missões de guerra e 2.399 aterragens em quase 200 dias de operações, tendo feito 400 regulagens de tiro, tanto para as unidades de artilharia da FEB, como também para unidades americanas e britânicas, voando 2.388 horas e 15 minutos. Consta no relatório do Comandante da AD, General Cordeiro de Farias, o registro de eficiência da 1ª ELO, com aproveitamento de 85 % e seus pilotos voando, em média, 63 missões de guerra. Por terem realizado mais de 35 missões aéreas sobre território inimigo, tanto os oficiais da FAB, como os observadores da FEB, receberam do governo americano a condecoração "*Air Medal*", entregue pelo General Lucian K. Truscott, Comandante do *4º Corpo do V Exército Americano*. (LIMA, 1979)

A Esquadrilha apresentou números expressivos, como o fato de nenhuma aeronave ter sido abatida em meio a todos os perigos e adversidades. Estes bravos brasileiros, imbuídos de destemor e senso de dever, devem ser enaltecidos pelo heroísmo e êxito em combate, como foi registrado pelo próprio Comandante da FEB em seu livro:

> Não houve mau tempo, não houve neve, tão pouco acidentes e pistas impróprias, às quais, às vezes, não podiam regressar, que arrefecessem o ânimo e a disposição dos seus componentes.
>
> Destinados a regular o tiro das baterias, sobrevoando a zona das posições sem ultrapassar os nossos elementos, a eles se pediu, também a vigilância do campo de batalha e, em avião impróprio e desarmado, penetravam a fundo no terreno inimigo, afrontando uma defesa antiaérea para a qual não estavam preparados.
>
> Durante muito tempo e desde a nossa chegada à região do vale do RENO, eram os únicos olhos que a Divisão possuía, além do conjunto de alturas que queríamos conquistar; seu voo desassombrado obrigou continuamente o inimigo a se manter em silêncio e imóvel, receoso do tiro certeiro de nossa Artilharia, cuja ajustagem sempre conduziram com absoluta perfeição[15].

A 1ª ELO foi uma das responsáveis pela defesa da pátria brasileira e do mundo na guerra. Porém, sua história ficou contada aos pedaços, separada e misturada a outras unidades. Entretanto, foi mantida a grandeza, como pode ser constatado nas palavras de Rubem Braga, correspondente de guerra brasileiro, após realizar voo de reconhecimento com a 1ª ELO:

> Obscuro e quase esquecido do noticiário dos jornais e rádios do mundo, longe dos feitos sensacionais e das proezas dramáticas, o pobre Teco-Teco (alusão ao Piper Cub da ELO), na sua vida modesta e rotineira, é ele também um instrumento de morte dos nazistas, uma preciosa máquina trabalhando todo o dia na construção da Vitória[16].

---

15 MORAES, 1960: 387.

16 Apud. LIMA, 1979:343.

O Comandante da FEB, General Mascarenhas de Moraes, enalteceu o mérito desta Esquadrilha de Ligação e Observação, publicando no Boletim Interno[17], as seguintes palavras:

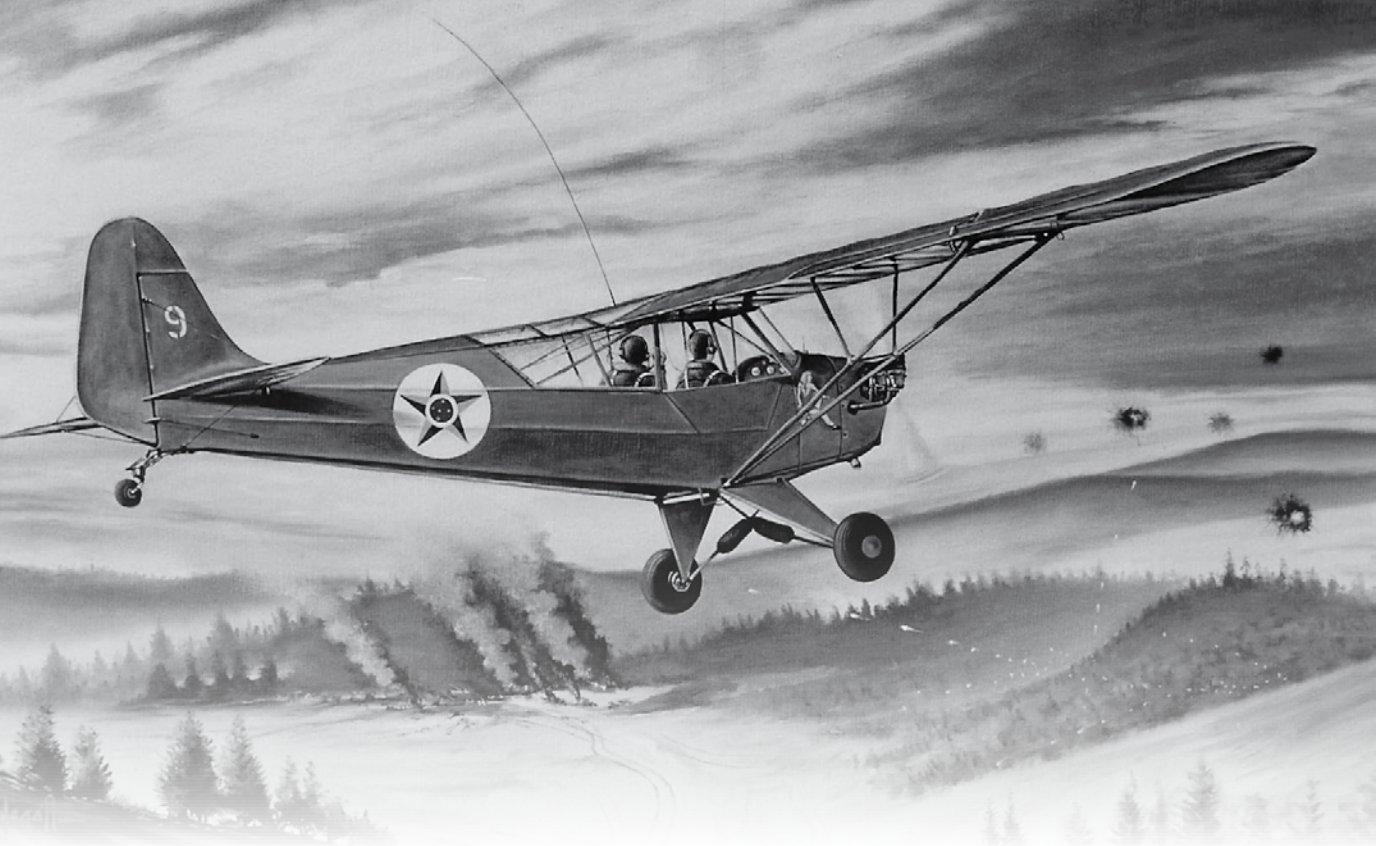
> A rapidez e desenvolvimento dos engenhos da guerra moderna exigiram da Artilharia, a arma do projétil, meios próprios que se sobrepusessem ao terreno e ao clima e que orientassem, com segurança, precisão e oportunidade, os seus tiros através das linhas inimigas. E foi no modesto e frágil avião de turismo, transformado agora em olhos prescrutadores e audazes, que se encontrou a solução, de tão magno problema, pois o seu emprego estava sujeito a várias exigências técnicas como pouca velocidade, fácil manobra no campo e estabilidade no ar. Nasceu, assim, esse órgão novo e eficiente, entre nos batizado de Esquadrilha de Ligação e Observação, elemento integrante da Artilharia Divisionária.
>
> Dizer do seu trabalho nesta Campanha é cantar um hino ao destemor e a noção do dever dos aviadores e artilheiros que a constituem.

Ao revisitar a história da 1ª ELO, confrontando os documentos existentes com uma nova leitura historiográfica procura-se remontar a memória da Esquadrilha e fazer emergir novas interpretações sobre a participação brasileira na Segunda Grande Guerra.

Ao analisar o Livro Histórico da 1ª ELO, que registra as missões realizadas, as reportagens, os artigos e os livros, como também são encontrados relatos dos pilotos, algumas informações e comentários de militares que estiveram presentes no conflito, nota-se o quão fundamental foi a participação da Esquadrilha para que a FEB retornasse ao Brasil consagrada e vencedora. Espalhados, os pequenos fragmentos dessa história não têm merecido a devida importância e valorização. É necessário aprofundar a pesquisa sobre a Esquadrilha e lhe dar o devido valor, já que, sem ela, a vitória poderia ser comprometida e muito mais vidas brasileiras perdidas.

---

17 Nº 120, de 30 de abril de 1945.



L-4A "9" da 1ª ELO, voando na Itália (Arte de Roberto Celegatti.
Fonte: Coronel Aparecido CamazanoAlamino)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cabral, Francisco Pinto. Um batalhão da FEB no Monte Castelo. Thesaurus, Brasília: 1987, p. 119-130.

Exército Brasileiro. Manual de Campanha C100-5: Operações, 1997.

GOMES, Ângela de Castro. História do Brasil Nação 1808-2010: olhando para dentro 1930-1964, v. 4, Fundação MAPFRE, Editora Objetiva: São Paulo, 2013.

HENRIQUES, Elber de Mello. A FEB: Doze anos Depois. BIBLIEx: Rio de Janeiro, 1959.

LIMA, R. Moreira. Senta a Pua. 2ª Ed. Itatiaia: Belo Horizonte e Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: Rio de Janeiro, 1979.

MORAES, J. B. Mascarenhas de. A FEB Pelo seu Comandante. BIBLIEx: Rio de Janeiro 1960.

VILANOVA, F. Vasques. Com a 1ª ELO na Itália. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: Rio de Janeiro, 1991.

WANDERLEY, Nelson F. L..A História da Força Aérea Brasileira. Editora Ministério da Aeronáutica, 1966.

O Papel Exercido pela Intendência da Força Aérea Brasileira durante a Segunda Guerra Mundial[1]

1º Ten QOCon HIS Elaine Gonçalves da Costa Pereira

A Organização da Intendência na Força Aérea Brasileira

A história da Intendência da Força Aérea Brasileira (FAB) remonta a criação do Ministério da Aeronáutica (MAer), cujo Decreto-lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, previa que poderiam fazer parte do novo Ministério os militares pertencentes aos quadros de aviação, funcionários civis, "técnicos, especialistas e operários, mediante requerimento individual" (GRANJA, 1970:5).

No caso específico dos oficiais de Intendência, provenientes da Marinha e do Exército, foram lotados no Serviço de Fazenda do Ministério da Aeronáutica (SFAer), criado pelo Decreto-lei n° 3.625, de 17 de setembro de 1941 e na Diretoria de Material (DM) e sua subsequente Quarta Divisão de Intendência (D.M. 4)[2].

O primeiro órgão cuidava da parte financeira do MAer e o segundo do material de suprimento técnico aeronáutico. Entre as funções desempenhadas pela D.M. 4 constava:

> a) manter o registro completo e metódico de todo o material aéreo em depósito e distribuído; b) organizar instruções

1 O presente artigo é um fragmento do opúsculo "Sou o Hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e seu Patrono", cuja pesquisa foi realizada pela equipe de historiadores da Sessão de Estudos e Pesquisa Historiográfica (SEPH) do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

2 Diretorias reguladas pelo Decreto-lei nº 8.465, de 26 de dezembro de 1941.

> para os pedidos, recebimento, armazenamento e distribuição do material aéreo; c) manter-se em contato com os diferentes órgãos da Aeronáutica, de modo a poder sempre informar sobre a quantidade, estado, consumo e necessidades de material aéreo nas unidades e serviços da Aeronáutica ; d) organizar os planos de dotação de material aéreo para os diferentes órgãos da Aeronáutica e de planos de aquisição de material aéreo, de acordo com as diretivas do Estado-Maior da Aeronáutica.

A função a ser desempenhada pelo Oficial Intendente na FAB iniciou-se com as atividades de gerência, controle, fiscalização, coordenação dos serviços de contabilidade e fazenda, orçamento, distribuição de verbas e crédito, tomada de contas e pagamento geral, sem esquecer das atividades logísticas relacionadas a víveres, fardamento, equipamento, transporte e abrigo do efetivo da Força.

Seguindo o critério de antiguidade entre os oficiais intendentes transferidos para a nova Força, estava o Major Intendente Granja, personalidade importante na organização da Intendência da FAB. Naquela ocasião, foi designado para assumir o cargo de Assistente do Serviço de Fazenda da Aeronáutica.

É importante pontuar que cerca de 1/3 de militares da Marinha e 2/3 do Exército optaram, voluntariamente, pela transferência para o Quadro de Oficiais Intendentes da Aeronáutica. Em atendimento ao Decreto-lei nº 3.876, de 3 de dezembro de 1941, o Quadro teve, como primeiro efetivo, dois Coronéis, quatro tenentes-coronéis, oito majores, vinte capitães, vinte primeiros-tenentes e um número variável de segundos-tenentes. A legislação previa que, enquanto não fosse criada a Escola de Intendência da Aeronáutica, o curso de formação seria realizado na escola equivalente do Exército.

A primeira turma de alunos intendentes da Aeronáutica foi matriculada em 1943. No ano de 1944, após um curso intensivo, para atender às exigências do estado de guerra em que vivia o País, formaram-se 54 aspirantes intendentes da Aeronáutica (que realizaram o curso no Exército). No ano seguinte, a formação dos oficiais intendentes passou a ser realizada na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, com a denominação de Curso de Formação de Oficiais Intendentes, conforme estabelecia a Portaria Ministerial nº 355, de 20 de outubro de 1944.

O curso tinha a duração de dois anos, podendo candidatar-se Cadetes do Ar julgados inaptos para a pilotagem militar e também outros militares; civis que tivessem certificados de conclusão de curso ginasial ou equivalente; e alunos do Curso Prévio, que era mantido pela Escola como preparatório ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

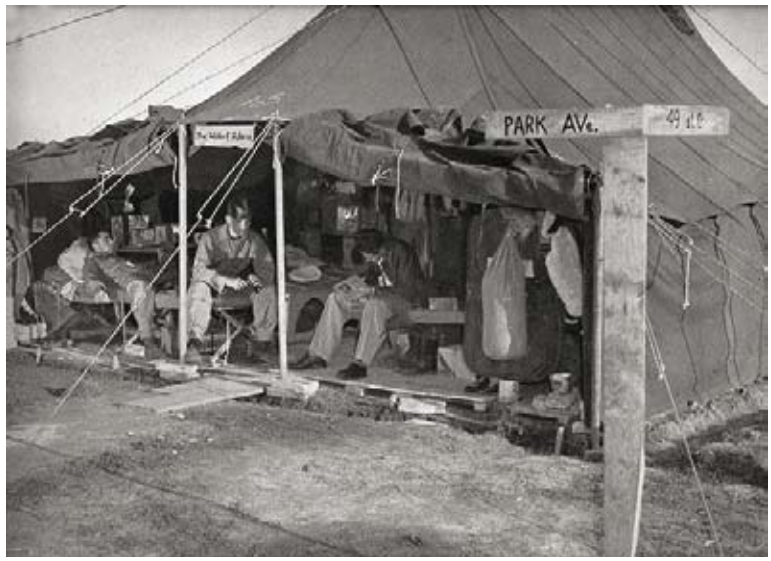
As atividades de Intendência começaram a ser desenvolvidas com o cabedal teórico e prático adquirido não apenas na formação e na experiência nas demais forças armadas nacionais, mas, também, no intercâmbio com os militares estadunidenses.

Os intendentes foram importantes para a logística do novo Ministério e a estruturação da Força Aérea no País. Com o auxílio deles, foram executadas a preparação dos pilotos em solo brasileiro e estadunidense, a compra de equipamentos e aeronaves junto aos Estados Unidos, o atendimento das necessidades técnicas, da assistência material e financeira do efetivo, preparando a FAB para a iminente entrada na Segunda Guerra. O Serviço de Fazenda da Aeronáutica funcionou durante todo o período do conflito.

A Intendência da FAB na Segunda Guerra Mundial

À medida que a FAB ia crescendo e, ainda, devido à imposição de combate nos céus da Itália, a própria estrutura começava a reclamar um serviço administrativo para organizar e executar o controle de víveres, de fardamento, de pagamento de pessoal e do material aeronáutico. A administração financeira e de material se fez necessária ao pessoal, mas, sobretudo, ao gerenciamento do material aeronáutico.

Uma dessas exigências foi o Serviço de Suprimento Técnico de Aeronaves, que era executado, embrionariamente, sem metodologia, pelo "homem de manutenção". O controle inicial do suprimento exercido na época, não trazia grandes dificuldades, uma vez que o material aeronáutico não era sofisticado e sua quantidade reduzida, devido à pequena frota de aviões.



Barraca da Esquadrilha Verde, do 1º Gp Av Ca, na Itália.
(Fonte: Heróis dos Céus)

O Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca - 1st. Brazilian Fl.SQD.), atuante no Teatro de Operações europeu, na Itália, que inserido como esquadrão aéreo do 350th Fighter Group norte-americano, lutou conforme as doutrinas e os padrões norte-americanos.

De acordo com o livro "Avestruzes no Céu da Itália", publicado originalmente em 1945, os pilotos brasileiros contaram com o apoio imprescindível dos:

> (...) mecânicos de avião, armamento e rádio, supridos pela eficiência dos almoxarifados, dependendo constantemente dos reabastecimentos e transportes, conseguiram, com grande êxito aprontar sempre os aparelhos que o Departamento de Operações necessitava para satisfazer as tarefas militares designadas pela Seção de Informações. Por traz desta gente, garantindo o sossego disciplinar, sanitário e econômico do conjunto, a Casa de Ordens, o Centro Médico e a Tesouraria trabalhavam à altura, ao mesmo tempo em que o Rancho satisfazia os apetites de todos.

Sobre o aspecto do rancho, destaca-se a atuação fundamental dos taifeiros na Segunda Guerra. Esses militares compunham o Corpo do Pessoal Subalterno, regulamentado pelo Decreto nº 8.401, de 16 de dezembro de 1941, considerados do Ramo de Taifa.

Durante o conflito, não havia aparelhagem sofisticada no rancho e todo o trabalho de alimentação das tropas era confeccionado de maneira artesanal. Toneladas de legumes eram descascadas à mão e as aves chegavam vivas, eram abatidas, depenadas e desossadas no local, num processo lento e trabalhoso. Uma equipe de taifeiros era designada como lenhadores - iam para a mata retirar madeira, que usavam na caldeira e fogões. Foi dentro desse clima que, na Segunda Guerra, o Taifeiro teve um papel importante de homem polivalente, preparando a alimentação das tropas, inclusive a dieta dos doentes, e não deixando de cumprir com as responsabilidades militares de rotina, demonstrando sua capacidade profissional.

Linha de distribuição de refeições. (Foto: Heróis dos Céus)

Refeição no acampamento. (Foto: Heróis dos Céus).

O Cel Int Granja considerava que a principal função da Intendência seria atender às necessidades do homem e julgava que, entre os três ramos de especialidades que constituem a Intendência - Finanças, Patrimônio e Subsistência -, esse último era o mais importante, uma vez que o homem precisa se alimentar de três a quatro vezes por dia, na guerra ou na paz. De acordo com Granja, esse tipo de serviço:

> (...) não pode ele ser subjetivo, contemplativo e apático, em termos reais, a PALAVRA OMISSÃO não pode constar do seu VOCABULÁRIO FUNCIONAL. Tudo figura como suprimentos a uma força ou tropa, mesmo na paz, tem que produzir reflexo positivo. (GRANJA, 1970:13).

A rotina de trabalho na guerra era febril:

> No Almoxarifado, o pessoal se mantinha sobremodo ativo, ora providenciando e distribuindo todo o equipamento necessário à iminente partida para a guerra, ora encaixotando e preparando para o embarque a maioria dos pertences do Grupo, sem nunca alterar o serviço costumeiro de controle do material, o qual permitia que a vida de todas as Seções pulsasse normalmente. (apud. SALES, 2013:22)

É importante lembrar que o 1º Gp Av Ca contou com o apoio logístico da Força Aérea do Exército dos EUA. O Chefe do Serviço de Fazenda, o Cel Int Granja, assim se referiu ao trabalho de apoio logístico:

> No teatro de guerra do último conflito mundial, tivemos nos EUA o exemplo do maior consumidor suprindo os menores, inclusive o Brasil, cujas tropas foram atendidas em quase todas as suas necessidades por eles, sob a forma de indenização e com base no contrato celebrado entre os aliados e aquela nação, conhecido pelo binômio *'Land & Lease'*. (programa em que os Estados Unidos da América forneciam, às nações aliadas, armas e outros suprimentos, entre 1941 e 1945, fortalecendo-as, com o intuito de garantir a própria defesa norte-americana. (GRANJA, 1950:8).

Um serviço importantíssimo para a manutenção do moral elevado da tropa foi o de Finanças, por realizar as operações relativas ao pagamento dos vencimentos do pessoal em campanha na Itália. O Serviço de Finanças realizado pelos oficiais intendentes lotados na Tesouraria e seus sargentos escreventes, teve o apoio fundamental dos funcionários do Banco do Brasil e respectiva Agência (AGEFEB), no que concerne à transferência de recursos do Brasil e na conversão dos valores para a Lira, moeda italiana.

Pagamento sendo realizado pelo Serviço de Fazenda.
(Foto: Heróis dos Céus).

Interessante notar que os funcionários civis, escolhidos entre os melhores e mais capacitados do Banco, receberam "patentes" assemelhadas às de oficiais, para melhor circulação em Roma, onde estava sediada a Agência Central, mas também em postos avançados próximos ao *front*. A AGEFEB realizava pagamentos para a Força Expedicionária Brasileira (FEB), para o Serviço de Fazenda da FAB, bem como para autoridades e diplomatas brasileiros, funcionando sob as diretivas do Serviço de Finanças Aliado *(*Allied Financial Agency*)* (CARVALHO, 1950:15).

A Intendência brasileira teve dificuldades no início, porque não tinha uma via de comunicação própria. A Aeronáutica e o Exército utilizavam itens diferentes. Todo o material era recebido no porto de Nápoles e, de lá, era feita uma triagem no centro de distribuição, do que ia para a FEB e o que ia para a United States Air Force (USAAF). Os motoristas ainda passavam por estradas complicadas, em meio aos campos de batalha.

A manutenção do moral elevado do 1º Gp Av Ca dependia de serviços que aproximassem o militar da FAB de sua casa, de seus entes queridos. A dificuldade das comunicações era muito grande, tudo ia por intermédio dos americanos e intermediários. Os intendentes, posteriormente, fizeram correções no fluxo das mercadorias, garantindo chegar aos nossos combatentes o que era devido. Cartas e telegramas eram preciosidades, assim como os telefonemas internacionais, que então se tornaram possíveis.

Algumas vozes seriam, pela última vez, ouvidas. Neste ponto, a AGEFEB teve papel importante no encargo de repassar, para os brasileiros, os telegramas vindos do Brasil, servindo de elemento de ligação com a organização norte-americana que operava o serviço telegráfico (SALES, 2013:15).

O sucesso da Campanha na Itália muito se deve ao profissionalismo das tropas brasileiras. Apesar do apoio norte-americano, havia muitas e diferenciadas necessidades, como, por exemplo, não havendo militar barbeiro, o mais moderno assumiu a função.

Em Tarquínia, o 1º Gp Av Ca recebeu mais três oficiais intendentes e vários praças, "que constituiriam a vanguarda do pessoal que continuaria sempre a chegar, a fim de permitir que fossem todos paulatinamente regressando ao Brasil" (apud. SALES, 2013:16).

Visita às instalações do Serviço de Intendênciada 1ª D.I.E, em Pistoia. O Brig Gen Joseph P. Sulivan parabeniza o Maj Lourival Campello pelo êxito no treinamento de cozinheiros que atuavam na Guerra. (Catálogo de exposição – CENDOC).

Em Pisa, nova base de operações do 1º Gp Av Ca, as condições de conforto melhoraram bastante. Os oficiais brasileiros, alojados em um hotel sem água, mas com energia elétrica e aquecimento, compartilhavam do restaurante norte-americano, mas:

> (...) passados uns três meses, procurando satisfazer melhor as exigências do paladar brasileiro, inauguraram um clube próprio, a pequena distância, onde não só faziam as refeições, como também organizavam festas semanais. Quanto ao pessoal subalterno do Grupo, este vivia em condições de conforto muito semelhantes, tendo, desde o início, uma cozinha brasileira e, em pouco tempo, bons chuveiros com água quente e fria. (Apud. SALES, 2013:16).

Ao término da guerra, todo o esforço de organizar a volta ao Brasil rendeu um trabalho árduo, em particular aos almoxarifados.

Alguns oficiais intendentes mereceram destaque na campanha da Itália, tais como: 1º Tenente Milton Lemos Camargo, 2º Tenente Paulo Guizan Gonçalves, 2º Tenente Alfredo de Amaral Barcellos, 2º Tenente Lucídio Chaves, 1º Tenente Cauby de Paiva Guimarães e o Major Ovídio Alves Beraldo.

O sucesso da FAB na campanha da Itália, sem dúvida, deveu-se, em muito, ao empenho de seus intendentes. Nesse sentido, considera-se que a logística associada à tática e à estratégia está entre os principais ramos da arte militar e que bons resultados são alcançados quando um bom trabalho é realizado nestas esferas (O MANCHE, 1980).

A contribuição impetrada por todas as partes, a logística de transporte, o preparo das aeronaves, a pagadoria, os suprimentos e o zelo pelo bem estar da tropa foram garantidos pela excelência no cumprimento das atividades de Intendência da Aeronáutica Brasileira. Isso corrobora com a ideia de que o sucesso é alcançado por quem possui a superioridade logística, tanto quantitativa, quanto qualitativa e, no caso, a Intendência na FAB foi baseada, criada e desenvolvida dentro dos conceitos fundamentais da área, porém detendo características próprias o que a faziam operar com grande eficiência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arquivos

Arquivo DAG/CENDOC.

Legislações

BRASIL, Ministério da Aeronáutica. Decreto-lei n. 2.961 - de 20 de Janeiro de 1941. *Cria o Ministério da Aeronáutica*. In: CAMARA DOS DEPUTADOS. Portal Legislação. Online. Capturado em 05 fev. 2015. Disponível na Internet: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html

_____, Ministério da AeronáuticaDecreto-lei nº 3.625-de 17 de setembro de 1941.*Cria o Serviço de Fazenda do Ministério da Aeronáutica e aprova o respectivo Regulamento.* Portal Legislação. Online. Capturado em 18 fev. 2020. Disponível na Internet: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3625-17-setembro-1941-413860-publicacaooriginal-1-pe.html

_____, Ministério da AeronáuticaDecreto-lei n. 3.876 - de 03 de Dezembro de 1941. *Cria no Corpo de Oficiais da Aeronáutica (C.O.Aer),* o Quadro de Intendência da Aeronáutica *(Q.I.Aer*). In: CAMARA DOS DEPUTADOS. Portal Legislação. Online. Capturado em 05 fev. 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3625-17-setembro-1941-413860-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 06 mai 2020.

_____, Ministério da Aeronáutica. Decreto nº 8.465 - de 26 de Dezembro de 1941. *Aprova o* Regulamento da Diretoria do Material do Ministério da Aeronáutica. Portal Legislação. Online. Capturado em 18 fev. 2020. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8465-26-dezembro-1941-325987-publicacaooriginal-1-pe.html, Acesso em: 06 mai 2020.

_____, Ministério da Aeronáutica. Portaria nº 355 - de 20 de outubro de 1944. Dispõe sôbre o Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica.DF, 1944.

Livros

"Avestruzes no Céu da Itália". MAER:1975.

CARVALHO, Sebastião de. "A Contribuição do Banco do Brasil à FEB". In: Revista de Intendência da Aeronáutica. nº 3, Ano I, abril-junho de 1950.

GRANJA, José Epaminondas de Aquino. RESUMO HISTÓRICO DA DIRINT para a DIRDOC, Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1970.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Ten. Brig Nelson freire. "História da Força Aérea Brasileira".Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira,1975.

O Manche – Orgão informativo da Sociedade dos Cadetes da Aeronáutica – ano XI – Ninho das Águias, 23 de Agosto de 1980, nº 5.

SALES, Mauro Vicente. "A intendência da FAB na Segunda Guerra Mundial". In: Ideias em Destaque. Nº 41, Ano I, Maio-Agosto de 2013.

Anjos de Branco: Dos Filhos deste Solo és Mãe Gentil!

2º Ten QOCon HIS Eneida de Oliveira Carnaval

Após navios mercantes brasileiros terem sido torpedeados pelos nazistas, por meio do Decreto nº 10.358, de 31 de agosto de 1942, publicado em Diário Oficial no dia 1º de setembro de 1942, foi declarado estado de guerra em todo território nacional. Assim sendo, o Brasil manifestou a sua reação em oposição ao bloco do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), iniciando uma mobilização em direção ao Teatro de Operações (TO) no *front* italiano, em apoio aos Aliados (Estados Unidos, França, União Soviética e Reino Unido).

Nesse contexto, a criação do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1° Gp Av Ca) e da Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) promoveu a natural participação de um serviço de saúde para o apoio aos combatentes e ao pessoal da logística. Em consequência, esse apoio foi organizado com a finalidade de atender enfermos e feridos na Itália, com uma equipe de profissionais, medicamentos e equipamentos enviados ao TO.

Diante do cenário devastador causado pelas guerras, foram adotados procedimentos de prevenção em relação à higiene pessoal e locais de atendimento e repouso de todo o grupamento. Tais medidas foram necessárias porque, além das mortes causadas por ferimentos de guerra, o número de enfermos se tornou ainda mais alarmante, mediante às condições de vida e saúde extremamente precárias: água e alimentos racionados, muitas vezes não adequados para o consumo; e a falta de redes sanitárias, facilitando a propagação de doenças.

Além disso, as variações climáticas, as condições adversas e o tabagismo possibilitavam episódios de doenças respiratórias. Também, era comum a presença de casos de hipotermia, ferimentos à bala e estilhaços, envenenamento por gases tóxicos, hemorragias, fraturas, questões de ordem psicológica e neuropsiquiátrica, dentre outros.

Outro motivo de preocupação foi o número significativo das baixas hospitalares de soldados, pelas doenças sexualmente transmissíveis (DSTs), principalmente por causa da sífilis[1].

Com a intenção de alertar os jovens militares, bem como a sociedade civil, os EUA empreenderam uma campanha de prevenção às DSTs, já que estas passaram a acometer uma parcela significativa do país, facilitando sua disseminação mundo afora. Para tanto, foi desenvolvida uma efetiva campanha publicitária visando a prevenção e o combate das referidas doenças.

Campanha de conscientização à prevenção de DSTs. Fonte:PEREIRA, 2019.

A preocupação com a saúde era uma constante e, mesmo diante de tantas adversidades, ocorreram notáveis avanços no âmbito da área da medicina. Cabe ressaltar que, além do uso de penicilina no combate às DSTs e a outras doenças de caráter infeccioso, causadas por bactérias, houve, ainda, o aperfeiçoamento de técnicas na reconstrução de vasos sanguíneos, diminuindo sobremaneira a amputação de membros nos campos de batalha. Aliás, estes locais foram considerados importantes laboratórios para a descoberta de medicamentos e técnicas cirúrgicas.

Equipamentos de Raio-X, anestesia inalatória e antibióticos foram determinantes para que os enfermos pudessem se reestabelecer

1 LOURENÇO et. al., 2017.

de modo mais rápido e eficaz. Em alguns casos, possibilitou que soldados retornassem prontamente às suas unidades de combate. Na Grécia Antiga, já dizia o médico e filósofo grego Hipócrates de Cós[2], que não havia lugar melhor que um campo de batalha para se aprender medicina. Foi diante desse contexto que, além da descoberta de técnicas cirúrgicas e de princípios ativos que favoreciam a área farmacêutica, se deu o aprimoramento do emprego de helicópteros e aviões em missões de resgate e transferência de doentes e feridos, aumentando em larga escala as chances de sobrevivência durante a Segunda Guerra Mundial[3].

GAZETA DE NOTICIAS — Quinta-feira, 13-7-1944

VERDADEIROS MILAGRES DA MEDICINA

Quase eliminado o perigo das infecções

ATOS DO CHEFE DO GOVERNO

Na pasta da Justiça

Fonte: Gazeta de Notícias – 13 de julho de 1944: pág. 2. Disponível em http://memoria.bn.br/pdf/103730/per103730_1944_00163.pdf Visualizado em: 02 de março de 2020.

A Importância das Remoções Aeromédicas durante a Segunda Guerra Mundial

Os primeiros casos de transportes aeromédicos foram registrados durante a Guerra Franco-Prussiana (1870- 1871) onde, de forma rudimentar, a remoção dos lanceados eram realizados por meio de balões de ar quente até Paris, com destino ao hospital mais próximo.

2 460-370 a.C.

3 ORLANDO, 2017.

Na medida em que os progressos tecnológicos foram avançando, essa modalidade de atendimento foi aprimorada[4].

Segundo Gomes[5], em 1908, os EUA adquiriram o seu primeiro avião e, por meio de aeronaves e do dirigível Zepelim VII, começaram a realizar suas primeiras viagens aeromédicas que, mesmo de modo embrionário, foi de grande valia durante a Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), onde os aviões tornaram-se facilitadores de grande importância no transporte de equipamentos, medicamentos, feridos e doentes, para que estes recebessem tratamento adequado com maior brevidade e, em casos críticos, ampliando as chances de sobrevida destes.

Após esse conflito de grandes proporções histórico-sociais, geográficas e políticas, o empenho em torno do setor tecnológico desenvolveu-se com eficiência e ligeireza, minimizando os efeitos do conflito e possibilitando a garantia de segurança às nações, no caso de novas investidas beligerantes.

No entanto, o que era uma possibilidade se tornou uma triste realidade: a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945).

Nesse momento, o incremento da tecnologia, em âmbito aeronáutico, encontrava-se em franco desenvolvimento, possibilitando que alemães e americanos transformassem suas aeronaves militares em verdadeiras unidades de pronto atendimento aéreo, precisando, para tanto, ser adaptadas com equipamentos e especialistas da área de saúde para resgatar e transferir feridos e doentes de modo seguro e eficiente, numa tentativa de possibilitar o êxito nas missões as quais eram destinadas.

Faz-se mister destacar que, tal qual ocorria na Europa e América do Norte, o Brasil não ficou alheio a esse processo, já que se encontrava em franco processo de desenvolvimento do setor aeromédico. Antes mesmo da criação do Ministério da Aeronáutica (1941), o Centro de Medicina Aeroespacial, responsável pelas inspeções de saúde dos aeronavegantes, já se fazia presente no país.

---

4 GOMES et. al., 2011.

5 Idem.

Em 1935, foi regulamentada a Junta Médica de Aviação Militar (antigo Departamento Médico da Aviação Militar), cujo comando estava sob o controle do Exército, representado na pessoa do Major Médico Ângelo Godinho dos Santos.

Em 20 de janeiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o quadro de saúde da Aeronáutica foi formado tanto por elementos da aviação brasileira militar, quanto civil, chefiado[6] por Godinho[7].

O Sistema de Saúde, sob a égide do novo Ministério, buscava aprimorar continuamente a área da medicina aeroespacial. Assim, em 20 de outubro de 1942, foi criado o Serviço de Saúde da Aeronáutica[8], e com ele o desenvolvimento do Curso Especial de Saúde, tendo as primeiras Instruções Reguladoras do Recrutamento de Médicos como parâmetro para a seleção dos profissionais, levando em conta as suas especialidades. O curso, concluído em setembro de 1943, foi responsável por formar a primeira turma de médicos da Força Aérea Brasileira (FAB).

À proporção em que o efetivo médico foi crescendo e as unidades de saúde se expandindo, houve a necessidade de ampliar o corpo técnico-profissional. Em 1944, foi criado o Quadro de Enfermeiros da Reserva e o Quadro de Enfermeiros Manipuladores de Laboratórios e Enfermeiros de Radiologia; e no ano de 1945, o Quadro de Oficiais Farmacêuticos da Aeronáutica.

---

6 Alçou ao posto de Brigadeiro da Aeronáutica em 30 de dezembro de 1944, sendo o primeiro a ocupar esse posto de alta magnitude.

7 TEIXEIRA & MONTEIRO, 1995: I.2, I.3

8 Em 1971, através do Decreto nº 68.648, o ficou definido que o Instituto, responsável passaria a ser chamado de Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), localizado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, desde o ano 2000. Disponível em <http://www2.fab.mil.br/cemal/index.php/historico> Visualizado em: 27. fev. 2020

Interior de uma aeronave adaptada para o transporte aeromédico.
(Fonte: Revista Brasileira de Enfermagem. Costa, 2015).

Em 1942, após os alemães bombardearem 19 mercantes brasileiros em águas brasileiras, a população começou a pressionar o governo para uma represália, ocasionando o rompimento da aliança com os países do Eixo. Desse modo, o país entrou oficialmente no conflito.

JORNAL DO COMMERCIO — QUARTA-FEIRA, 19 DE AGOSTO DE 1942

O BRASIL NA GUERRA

Os acontecimentos de ontem nesta Capital, por motivo do torpedeamento de cinco navios brasileiros — As manifestações populares realisadas durante todo o dia e à noite — A presença do povo no Palácio Guanabara

DISCURSO DO PRESIDENTE GETULIO VARGAS AO POVO BRASILEIRO

Manifestações feitas em frente ao Ministério da Guerra e ao Itamaraty — Discursos do Sr. Oswaldo Aranha e do Embaixador do Chile

Informações sobre os navios torpedeados — Os sobreviventes — Notícias das ocorrências nos Estados — Como repercutiu o atentado no exterior

Jornal do Commércio – 19 de agosto de 1942.

A guerra já se arrastava por tempo considerável, o número de baixados aumentava e o serviço de saúde dos aliados estava sobrecarregado diante da demanda. Tal situação crítica fez com que os Estados Unidos solicitassem auxílio ao Brasil. Atendendo ao pedido, o Exército Brasileiro e a FAB passaram a convocar voluntários para o serviço ativo, tendo enviado uma equipe de saúde para auxiliar nos hospitais de campanha do *front* italiano.

Diário de Bordo

Em 1944, a Força Aérea Brasileira enviou o 1° Gp Av Ca e a 1ª ELO à Itália. Junto a esses, chegava uma equipe de profissionais de saúde composta por médicos, dentre eles o Tenente Médico ortopedista Luthero Vargas, filho do Presidente da República Getúlio Vargas, e as Tenentes Enfermeiras Izaura Barbosa Lima, Judith Areas, Antonina de Holanda Martins, Maria Diva Campos, Ocimara Ribeiro Barbosa e Regina Cerdeira Bordalo.

Desse modo, por meio da Portaria nº 177, de 10 de julho de 1944, o Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, resolveu nomear as referidas senhoras para compor Quadro de Enfermeiras da Reserva da Aeronáutica, na forma do disposto no Decreto-lei nº 6.663, de 7 de julho de 1944.

O processo de recrutamento e seleção foi constituído a partir dos seguintes parâmetros: ser brasileira nata; possuidora de diploma de enfermeira concedido pela Escola-Padrão do Brasil, a conhecida Escola de Enfermagem Anna Nery, ou por outra Escola de Enfermagem igualmente reconhecida oficialmente ou àquela equiparada; faixa etária entre 20 e 45 anos, podendo prestar serviço até os 48 anos; apresentar histórico escolar e declaração da Direção da escola atestando a capacidade da profissional; apresentar dois atestados comprovando honradez, assinados por dois oficiais das Forças Nacionais; assumir, mediante compromisso escrito, a obrigação de prestar serviço militar; ter aprovação de aptidão física comprovada por inspeção de saúde; e, se casada, apresentar autorização do marido[9].

9 Estado-Maior da Aeronáutica - Decreto-lei nº 6.663, de 7 de julho de 1944. Portaria Nº 177, de 10 de julho de 1944. Instruções para o recrutamento de enfermeiras para o Quadro de Enfermeiras da Reserva da Aeronáutica.

Ao final desse processo, as enfermeiras seguiram viagem juntamente com o 1° Gp Av Ca. A Ten Ocimara Ribeiro Moura (posteriormente, substituiu o sobrenome de solteira Moura pelo de casada, Barbosa), em entrevista concedida no dia 21 de novembro de 1990, na sala da Direção do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), relatou que no ato do embarque foram classificadas como soldados de 1ª, 2ª e 3ª Classe, onde tal definição teve como base o ano de formatura das enfermeiras.

Apenas ao chegarem à Base Aérea de Mitchel Field, nos Estados Unidos, foram promovidas ao posto de Segundo-Tenente, tendo D. Izaura, a mais antiga das seis, elevada à condição de chefe, por orientação do Tenente Médico Luthero Vargas, sugerindo que as demais se referissem à ela como Capitão, porque "não ficava bem não ter uma deste posto entre as enfermeiras da FAB".

Em uma espécie de "diário de bordo", a Ten Izaura Barbosa Lima registrou vários episódios que se sucederam, desde a decisão de ingressar na vida militar até o retorno ao Brasil da equipe de enfermagem que atuou no *front* italiano.

De acordo com seus apontamentos, a mobilização das profissionais de saúde teve início em 16 de junho de 1944 e, em sequência, antes do embarque, o grupo passou por rigorosa inspeção de saúde, quando foram imunizadas, por meio de vacinação contra varíola, febre amarela, tétano, febre tifóide e tifo; e providenciaram uniformes, itens de uso pessoal, documentação de identidade e procuração indicando, pelo menos, um beneficiário para receber seus honorários para o caso de algum infortúnio.

Assim, às 6 horas e 30 minutos, do dia 12 de julho de 1944, partindo do Aeroporto Santos-Dumont (Rio de Janeiro), iniciou-se a saga heroica das desbravadoras voluntárias, juntamente com os demais membros da equipe de saúde e de um contingente de aspirantes aviadores da reserva, componentes do 1° Gp Av Ca, em direção aos Estados Unidos para treinamento, visando a atuação no Teatro de Operações europeu. A viagem contou com escalas na Bahia, Recife, Natal, Belém, Georgetown e Porto Rico.

Em 14 de julho de 1944, às 9 horas e 30 minutos, o grupo chegou a Miami e, às 8 horas e 15 minutos do dia seguinte, seguiram

viagem de trem para New York, chegando à cidade no dia 16 de julho, às 14 horas e 30 minutos, onde foram recebidas pela Primeiro-Tenente Joella Wallace[10], enfermeira americana, e prosseguiram diretamente para a Base Aérea de Mitchel Field, naquela cidade.

As enfermeiras da FAB fizeram um curso de adaptação – Nursing Air Evacuation – na referida Base, no período compreendido entre 20 de julho e 29 de agosto de 1944, sendo incorporadas ao 1ª Gp Av Ca em 05 de setembro, ficando subordinadas, administrativamente, ao Maj Av Nero Moura, Comandante do Grupo, e, operacionalmente, ao Capitão Médico Cilon Quintas de Souza. Durante o tempo de Campanha, ficaram sob o grande comando do Major-General Mark W. Clark, do 5° Exército Norte-Americano (Fifth Army)[11].

A Ten Izaura afirmou que, como parte do processo de familiarização com o ambiente e o idioma, fazia parte do curso, a visitação a hospitais ocupados por militares e seus familiares. Durante o estágio, as militares brasileiras estiveram no Station Hospital For Women; no Old Canton-Men Hospital, que prestava atendimento aos feridos em combate; no New Canton-Men Hospital, cujo atendimento era destinado apenas a casos clínicos; e no Halloran General Hospital, um dos maiores dos Estados Unidos, que fornecia assistência tanto aos casos clínicos como aos feridos em combate.

Além desse processo de adaptação, as tenentes tiveram aulas de Instrução Militar e receberam equipamentos apropriados para garantir-lhes ao máximo a integridade física, tais como: máscaras antigases, capacetes, botas, meias, macacões e chapéus.

Entretanto, a Ten Ocimara ressaltou que os uniformes que levaram do Brasil para o *front* foram ser trocados antes de partirem dos Estados Unidos para a Itália porque eram confeccionados com tecido de tergal próprio para clima de verão e não atendiam às necessidades exigidas pelo frio europeu. A militar descreveu que o uniforme externo das brasileiras era tal qual o usado pelas enfermeiras

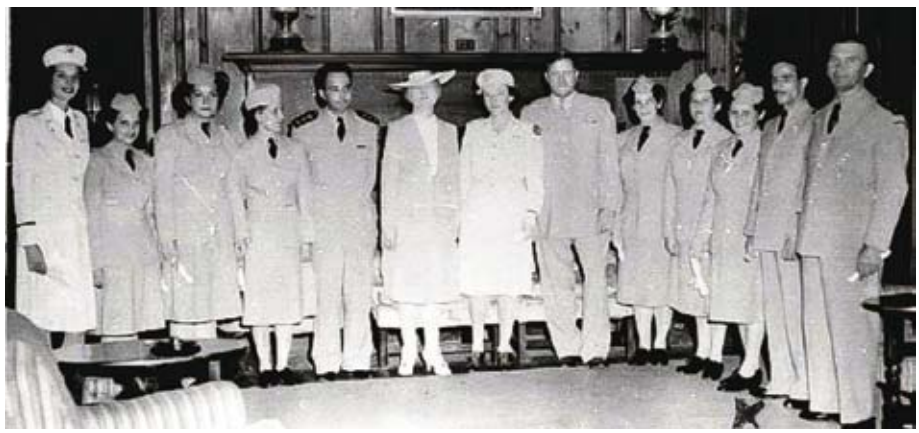
---

10 Enfermeira norte-americana incumbida pelas autoridades norte-americanas a qual estava subordinada em recepcionar as enfermeiras da FAB, facilitar a adaptação destas e acompanhá-las em seu treinamento. A militar ainda acompanhou o retorno das enfermeiras da FAB ao Brasil.

11 VALADARES, 1976: 100.

norte-americanas, na cor bege (cáqui), sendo diferenciado pelas insígnias e identificação de nacionalidade, com a inscrição "BRASIL" no braço esquerdo.

Ainda como parte do uniforme, receberam "capa comprida" (poncho) e pijama verde-oliva, tudo confeccionado em lã e blusão de couro com pele na gola. No verão, faziam uso de um uniforme semelhante a um quimono, conforme comparou a Tenente, confeccionado em tecido de fustão branco e bege, com um cordãozinho nas mesmas cores. E no hospital, predominava o uniforme padrão branco.

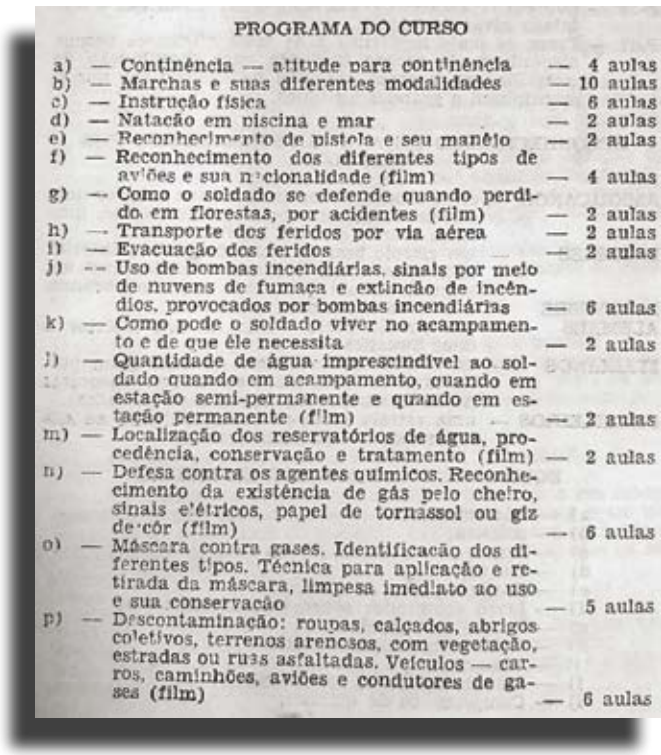


Enfermeiras da FAB e médicos 1° Gp Av Ca, dentre outros. Fonte: Acervo FEB, Palácio Duque de Caxias. Rio de Janeiro. OLIVEIRA Et. al, 2013: 600[12].

Conforme o relato da Ten Izaura, em 21 de julho de 1944, no Field Canton-Men Hospital, em Santini, as aulas foram de fato iniciadas. No programa de curso, além das aulas de idiomas e pro-

12 A fotografia tirada numa instituição norte- americana contempla, a partir da esquerda: a enfermeira militar norte-americana Joella Patterson, as enfermeiras da FAB Ocimara Ribeiro, Regina Cerdeira Bordallo e Izaura Barbosa Lima (a chefe do grupo de enfermeiras brasileiras), o Tenente-Médico. Luthero Vargas, Clara Louise Kieninger, enfermeira norte-americana que foi a primeira Diretora da Escola de Enfermagem Anna Nery, mais uma enfermeira militar norte-americana e um médico militar brasileiro e, ainda, completando a equipe de enfermagem da FAB, Judith Arêas, Antonina Holanda Martins e Maria Diva Campos, dois médicos militares brasileiros.O cenário desta foto é o de uma instituição militar norte-americana. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072013000300004> visualizado em 03. mar. 2020.

cedimentos relativos à enfermagem, o grupo recebeu instruções de como distinguir diferentes tipos de aviões e seus símbolos, identificar os equipamentos de aviador em missão, de como agir em casos de acidentes aéreos com soldado perdido na floresta, transportar feridos por via aérea, reconhecer sinais de fumaça, além de instrução de tiro, formalidades militares padrões, classificar gases e processos de desintoxicação.



PROGRAMA DO CURSO

a) — Continência — atitude para continência — 4 aulas
b) — Marchas e suas diferentes modalidades — 10 aulas
c) — Instrução física — 6 aulas
d) — Natação em piscina e mar — 2 aulas
e) — Reconhecimento de pistola e seu manêjo — 2 aulas
f) — Reconhecimento dos diferentes tipos de aviões e sua nacionalidade (film) — 4 aulas
g) — Como o soldado se defende quando perdido em florestas, por acidentes (film) — 2 aulas
h) — Transporte dos feridos por via aérea — 2 aulas
i) — Evacuação dos feridos — 2 aulas
j) — Uso de bombas incendiárias, sinais por meio de nuvens de fumaça e extincão de incêndios, provocados por bombas incendiárias — 6 aulas
k) — Como pode o soldado viver no acampamento e de que êle necessita — 2 aulas
l) — Quantidade de água imprescindível ao soldado quando em acampamento, quando em estação semi-permanente e quando em estação permanente (film) — 2 aulas
m) — Localização dos reservatórios de água, procedência, conservação e tratamento (film) — 2 aulas
n) — Defesa contra os agentes químicos. Reconhecimento da existência de gás pelo cheiro, sinais elétricos, papel de tornassol ou giz de côr (film) — 6 aulas
o) — Máscara contra gases. Identificacão dos diferentes tipos. Técnica para aplicação e retirada da máscara, limpesa imediato ao uso e sua conservacão — 5 aulas
p) — Descontaminação: roupas, calçados, abrigos coletivos, terrenos arenosos, com vegetação, estradas ou ruas asfaltadas. Veículos — carros, caminhões, aviões e condutores de gases (film) — 6 aulas

Programa de curso realizado pelas tenentes-enfermeiras nos EUA. Fonte: LIMA, 1952: 5.

Terminado o curso de preparação, de acordo com a Ten Izaura, antes do início da viagem em direção ao *front*, ainda em Washington, foram recebidas pelo Embaixador Carlos Pereira Martins, que as conduziu a uma audiência com o representante do Ministério da Aeronáutica do Brasil. Em 29 de agosto, passaram por uma nova e rigorosa inspeção de saúde, identificação pessoal e teste de tipagem sanguínea.

Em 05 de setembro de 1944, partiram de Mitchel Field para se juntarem ao 1° Gp Av Ca, em Patrick Henry, Norfolk, na Virgínia, onde chegaram em 11 de setembro, permanecendo no local por nove dias à espera do embarque para o TO. Apenas em 19 de setembro, às 18h30min, o navio UST Colombie partiu rumo à Itália.

No relato da militar, durante todo trajeto, além do perigo de torpedeamento por parte do bloco do Eixo, os tripulantes já passavam por situações típicas de guerra: duas refeições diárias e certa escassez de água. Na manhã de 06 de outubro, atracaram em Livorno, na Itália e, no mesmo dia, seguiram para Civitavecchia. Nesse momento, houve a separação das tenentes enfermeiras da equipe que compunha o 1° Gp Av Ca que seguiu para Tarquínia.

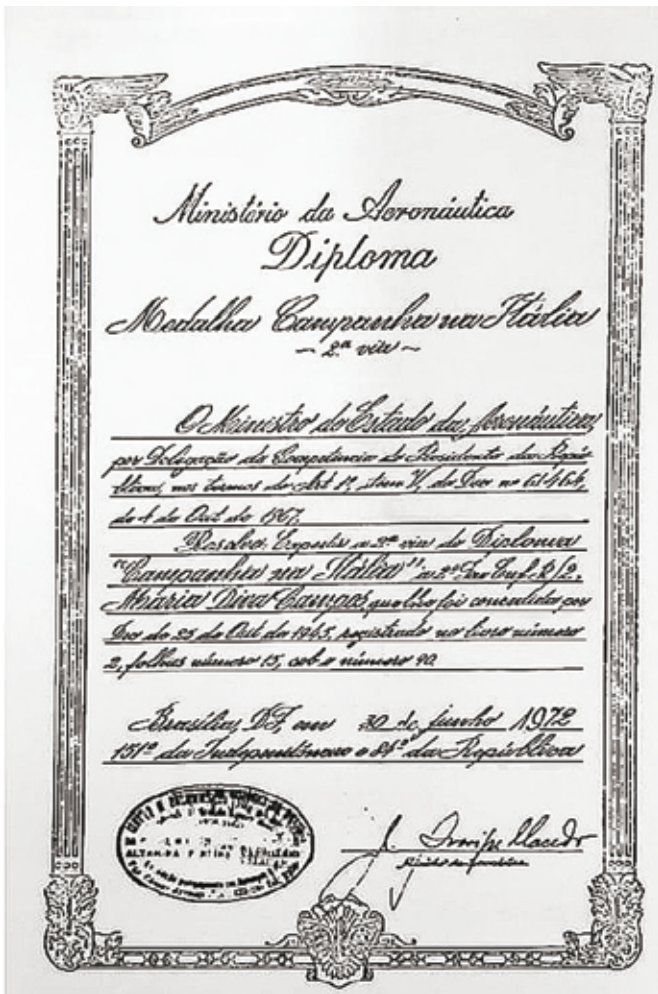
Na Itália, atuaram no 15th Station Hospital (Civitavecchia), 12th General Hospital (Pisa), onde desempenharam suas funções até o dia 20 de junho de 1945, quando o grupo de profissionais da saúde, juntamente com os militares do 1° Gp Av Ca saíram de Pisa para iniciaram a viagem de retorno ao Brasil, pousando às 17 horas, do dia 03 de julho, no Rio de Janeiro.

Enfermeiras e demais militares do 1º Grupo de Caça da FAB - 12th General Hospital, Livorno, 1944. Fonte: Acervo Localização: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro. LOURENÇO, 2017.

No Brasil, as enfermeiras voltaram à sua condição civil, perderam suas patentes de Tenente e passaram atuar em unidades hospitalares, inclusive no Hospital Central da Aeronáutica, no Rio de Janeiro. Entretanto, por meio do Boletim do Ministério da Aeronáutica, de acordo com o art. 1° da Lei n° 1.209, de 25 de outubro de 1950, combinado com a Lei n° 1.674, de 18 de julho de 1952,

publicado em Diário Oficial de 12 de agosto de 1952, as tenentes enfermeiras da FAB que participaram das operações de guerra na Itália foram incluídas no Quadro de Reserva da Aeronáutica no posto de Segundo-Tenente.

A saga dessas bravas guerreiras foi um divisor de águas para a sociedade brasileira da época, cujo caráter patriarcal era o aspecto dominante. A guerra, para elas, começou muito antes de embarcarem em direção ao *front*. As primeiras barreiras tiveram que ser rompidas aqui no Brasil, num momento em que vigorava a mentalidade do "sexo frágil", em que parte da sociedade interpretava que o lugar da mulher deveria ser quase restrito ao lar, cuidando do marido e dos filhos e não numa guerra.


Ministério da Aeronáutica

Diploma

Medalha Campanha na Itália

— 2ª via —

O Ministro de Estado da Aeronáutica, por Delegação de Competência do Presidente da República, nos termos do Art. 1º, Item V, do Dec. nº 61.464, de 4 de Out. de 1967.

Resolve: Expedir a 2ª via do Diploma "Campanha na Itália" à 2º Ten. Enf. R/2 Maria Diva Campos, que lhe foi concedido por Dec. de 25 de Out. de 1945, registrado nos livros número 2, folhas número 15, cob e número 92.

Brasília, DF, em 30 de junho 1972
151º da Independência e 84º da República

Honraria conferida pelo Ministério da Aeronáutica às tenentes enfermeiras por suas atuações em campanha na Itália, este foi entregue à Tenente Maria Diva Campos. Fonte: VALADARES, 1995: 104.

Elas não esmoreceram ante ao grande desafio que tinham pela frente. A coragem dessas senhoras, dignas de todo respeito, reconhecimento e admiração, abriram as portas para o ingresso das mulheres no ambiente militar. Tiveram habilidade e sagacidade para provar que são amigas, caridosas, capazes de ofertar carinho àqueles que se encontram num momento de aflição e desamparo, mas, em contrapartida, apresentaram uma face, até então desconhecida, composta de profissionalismo, valentia, coragem, destemor e patriotismo acima de tudo.

No *front*, representaram as mães, esposas, irmãs, filhas, namoradas e noivas daqueles que sofriam, além dos efeitos diretos provocados pelo conflito, com a saudade da família que as consumia. Pode-se dizer que na guerra não havia homens e mulheres, mas concidadãos unidos em prol da manutenção da paz e da liberdade em honra da Pátria adorada, "que dos filhos deste solo és mãe gentil".

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Boletim do Ministério da Aeronáutica, de acordo com o art. 1° da Lei n° 1.209, de 25 de outubro de 1950, combinado com a Lei n° 1.674, de 18 de julho de 1952, publicado em Diário Oficial de 12 de agosto 1952.

Boletim do Ministério da Aeronáutica, de acordo com o Decreto Nº 10.358, Art. 1º, de 31 de agosto de 1942, publicado em Diário Oficial no dia 1 de setembro de 1942.

Estado Maior da Aeronáutica Portaria nº 177 - de 10 de julho de 1944.

Gazeta de Notícias – 13 de julho de 1944: pág. 2. Disponível em http://memoria. bn.br/pdf/103730/per103730_1944_00163.pdf. Acesso em 02 de março de 2020.

COSTA, 1° Ten QOCon His Elaine Gonçalves da. "Sou o hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patronono". n° 37. Rio de Janeiro- RJ: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER), 2015.

TEIXEIRA, Roberto Carvalho da Motta; MONTEIRO, Antônio Rezende de Castro. "O Serviço de Saúde da Aeronáutica" 1941-1995: 54 anos de atividade. São Paulo: CROMA, 1997 VALADARES, Altamira Pereira. Álbum Biográfico das Febianas: pesquisa da II Guerra Mundial. Centro de Documentação Histórica do Brasil. Batatais – SP. Rio de Janeiro – RJ: Mauro Familiar, 1976.

_____- "Enfermeiras da FAB e médicos 1° Gp AvCa, dentre outros". Acervo FEB, Palácio Duque de Caxias. Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA Et. al, 2013: 600.

Periódicos

Gazeta de Notícias – 13 de julho de 1944: pág. 2. Disponível em<http://memoria.bn.br/pdf/103730/per103730_1944_00163.pdf> Visualizado em: 02 de março de 2020.

GOMES, Marco Antonio Viana; ALBERTI, Luiz Ronaldo; FERREIRA, Flávio Lopes; GOMES, Virgínia Martins. HISTÓRIA DA MEDICINA: Aspectos históricos do transporte aeromédico e da medicina aeroespacial. Revista Médica de Minas. Vol.23.1. UNIMINAS - Transporte Médico de Urgência IPSEMG - Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Minas Gerais. Núcleo de Pós-Graduação e Pesquisa da Santa Casa de Belo Horizonte. Belo Horizonte - MG, 2011. Disponível em<http://www.rmmg.org/artigo/detalhes/20 > visualizado em 13 de fevereiro de 2020.

LOURENÇO, Mariane Bonfante Cesário; PINTO; Cecília Maria Izidoro; JUNIOR SILVA, Osnir Claudiano da; LOURENÇO, Lúcia Helena Silva Corrêa, PAES, Graciele Oroski; OLIVEIRA, Alexandre Barbosa. A inclusão de enfermeiras aeronautas brasileiras na segunda guerra mundial: desafios e conquistas. Escola Anna Nery

Escola Anna Nery vol.21, nº 4, Rio de Janeiro - RJ, 2017 . https://doi.org/10.1590/2177-9465-ean-2017-0008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-81452017000400210&script=sci_arttext&tlng=pt> visualizado em 04. Fev. 2020.

OLIVEIRA, Alexandre Barbosa de; CESÁRIO, Mariane Bonfante; SANTOS, Tânia Cristina Franco; ORICHIO, Ana Paula Carvalho; ABREU, Marcley de Silva de Azevedo. Enfermeiras diplomadas para a aeronáutica: a organização de um quadro militar para a Segunda Guerra Mundial. Texto Contexto - enferm. Vol. 22, nº.3, Florianópolis julho/setembro2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072013000300004> visualizado em 03 de março de 2020.

ORLANDO, José Maria. História da Medicina: O outro lado das guerras. Revista ser Médico. CREMESP (Conselho Regional de Medicina de São Paulo) -edição n° 78 (jan/ fev/ mar) - Pág. 23. São Paulo – SP, 2017. Disponível em <https://www.cremesp.org.br/?siteAcao=Revista&id=892 > Visualizado em 10 de fevereiro de 2020.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL). Disponível em <http://www2.fab.mil.br/cemal/index.php/historico> Visualizado em: 27 de fevereiro de 2020.

PEREIRA, Josiane. Fuja das Doenças Venéreas: confira os 10 pôsters mais ofensivos da Segunda Guerra Mundial. Aventuras na História- Galeria Segunda Guerra, 2019. Disponível em <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/galeria/historia-posteres-ofensivos-da-segunda-guerra-mundial.phtml> Visualizado em 04 de fevereiro de 2020.

Entrevista e Relato:

BARBOSA, Ocimara Ribeiro. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Rio de Janeiro-RJ, 1990.

LIMA, Izaura Barbosa. Enfermeiras com a FAB na Frente Italiana 1944-1945. Ministério da Educação e Saúde – Departamento Nacional de Saúde - Divisão de Organização Sanitária – Secção de Enfermagem. Rio de Janeiro-RJ, 1952..

O Brasil e a FAB no Período Pós-Segunda Guerra Mundial

2º Ten QOCon HIS Thatiane Piazza de Melo

A Segunda Guerra Mundial perdurou dentre os anos de 1939 até 1945, com a participação de nações que foram lideradas pelas grandes potências dos Aliados: Reino Unido, França, União Soviética e Estados Unidos e do Eixo: Alemanha, Japão e Itália. A guerra envolveu 72 países dos cinco continentes: Europa, Ásia, África, Oceania e América[1].

Com relação aos dos Aliados que estavam perdendo grande parte das batalhas no momento inicial da Guerra, tiveram um reforço com a participação dos Estados Unidos que somente entraram na guerra em 1941, provocados pelo ataque japonês a Pearl Harbor. Ainda assim, até 1943, o grupo composto pelo Eixo despontava no conflito, conquistando cada dia mais territórios. Todavia, ainda nesse ano, os alemães tiveram sua primeira grande derrota na batalha de Stalingrado, no *front* oriental. O poderoso Sexto Exército da Wehrmacht, cercado pelos soviéticos, se rendeu, acabando com a ofensiva alemã, que recuou até a sua derrota definitiva na Batalha de Berlim[2]. A Itália também começava a sofrer diversas perdas na guerra, com seu território invadido e a prisão do ditador Benito Mussolini, em 25 de julho.

---

1 A Segunda Guerra Mundial e seus impactos a nível global. Disponível em: https://www.politize.com.br/segunda-guerra-mundial/ Acesso em 13 de abril de 2020.

2 ALTMAN, Max. Hoje na História: 1945 – Segunda Guerra Mundial termina oficialmente na Europa. Disponível em: https://operamundi.uol.com.br/historia/28765/hoje-na-historia-1945-segunda-guerra-mundial-termina-oficialmente-na-europa Acesso em: 13 de abril de 2020.

A Alemanha interveio e libertou Mussolini, ao passo que os Aliados, em 1944, intensificaram a ofensiva, com a inclusão de novos países envolvidos, como a participação brasileira no Teatro de Operações na Itália[3], com importantes vitórias, como a batalha de Fornovo di Taro, que resultou na rendição da 148ª Divisão de Infantaria alemã, tendo sido a primeira vez que toda uma divisão alemã se rendia na Itália.

O enfraquecimento dessas potências, a partir de 1943, foi fundamental para a vitória dos Aliados, graças à conquista de territórios até então dominados pelos alemães. Por último, a Batalha de Berlim[4], ocorrida entre 16 de abril e 2 de maio de 1945, quando as tropas soviéticas invadiram a cidade, levando Hitler e alguns seguidores a cometerem suicídio, precipitaram o fim da guerra, que culminou com o lançamento das bombas atômicas em Hiroshima e Nagasaki, em 6 e 9 de agosto de 1945, forçando a rendição final, que ocorreu no dia 2 de setembro[5].

Vale destacar que haviam ocorrido algumas tentativas de negociações de paz em conferências entre os anos de 1943 até 1945. No final da guerra, em julho de 1945, foi realizada em Potsdam, na Alemanha, um encontro entre as principais potências que participaram da guerra e assinaram o Tratado de Potsdam. Novamente, a Alemanha foi culpabilizada pelo conflito e sofreu sanções, como a desmilitarização do país e a divisão de Berlim em quatro zonas de ocupação (soviética, norte-americana, inglesa e francesa).[6] Também foi criado o Tribunal de Nuremberg para julgar os crimes de guerra cometidos pelos nazistas, no período.

---

3 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o final da segunda guerra mundial. Belo Horizonte: Vila Rica Editoras Reunidas Limitadas, vol.3, 1991.

4 ALTMAN, Max. Hoje na História: 1945 – Segunda Guerra Mundial termina oficialmente na Europa. Disponível em: https://operamundi.uol.com.br/historia/34979/hoje-na-historia-1945-exercito-vermelho-fecha-o-cerco-sobre-berlim Acesso em: 14 de abril de 2020.

5 HOBSBAWM, Eric. Era dos Extremos: o breve século XX, 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

6 Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea no Brasil. A Era Vargas: dos anos 20 a 1945. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/OBrasilNaGuerra/ConferenciasAliadas Acesso em: 13 de abril de 2020.

Principais representantes das potências para assinarem o Tratado de Potsdam. Disponível em: https://www.dw.com/pt-br/h%C3%A1-70-anos-confer%C3%AAncia-de-potsdam-selava-destino-da-alemanha/a-18590741 Acesso em: 13 de abril de 2020.

O Retorno dos Combatentes ao Brasil

O Brasil participou do conflito até o dia 2 de maio de 1945, data de encerramento da campanha dos Aliados na Itália. Para receber os combatentes brasileiros, foi criado, no dia 30 de maio, uma Comissão de Recepção aos Expedicionários[7], no salão nobre do Ministério da Guerra, com titulares das três Forças. Nesse dia, o Ministro da Guerra informou que os expedicionários não chegariam todos juntos ao Brasil, por causa das dificuldades no transporte. Assim, foi proposto que, na chegada, fossem feitas as mesmas homenagens para todos. Foram criadas três subcomissões que eram responsáveis pelas solenidades e para a assistência aos expedicionários e às suas famílias.

O regresso da Força Expedicionária Brasileira começou no dia 07 de julho, no embarque de 5.200 homens no porto de Nápoles.

7 Instalada a comissão de recepção aos expedicionários. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 01 de junho de 1945, ed 15514, p.2. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=24016&Pesq=segunda%20guerra%20mundial Acesso em: 24 de marco de 2020.

Neste grupo estavam incluídos uma parte do Primeiro Grupo de Aviação de Caça da FAB (1º Gp Av Ca) e a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO), comandados pelo General de Brigada Euclides Zenóbio da Costa. A outra parte do 1º Gp Av Ca seguiu da Itália direto para os Estados Unidos, a fim de transladar aeronaves para o Brasil e incorporá-las à Força Aérea Brasileira[8].

Para anunciar a chegada do navio com os combatentes foram tocados os sinos das igrejas Nossa Senhora da Glória do Outeiro e do Sagrado Coração de Jesus, tendo o Presidente Getúlio Vargas os recebido no porto do Rio de Janeiro, no Armazém do Porto, comboiado por barcos particulares, de pescadores e navios da Marinha de Guerra. Também se fizeram presentes esquadrilhas da Força Aérea Brasileira abrilhantando o evento. Ao desembarcar, o comandante do navio fez soar um apito prolongado que desencadeou manifestações de todas as embarcações, como também das fábricas, oficinas e arsenais das cidades do Rio de Janeiro e de Niterói a replicarem com seus apitos e sirenes. Nas Fortalezas de Santa Cruz e no Forte de São João foram disparados vinte e um tiros em homenagem a esse grande momento[9].

Na recepção aos combatentes, ocorreu o "Desfile da Vitória", no dia 18 de julho de 1945. Nesta data foi decretado feriado nacional pelo governo e a população lotou as ruas no Rio de Janeiro. O itinerário desse desfile foi iniciado na Avenida Rodrigues Alves, e seguiu pela Praça Mauá, Avenida Rio Branco (contornando o Palácio Monroe), Avenida 13 de maio, Largo da Carioca e Rua Uruguaiana. Nas ruas da cidade era possível observar os distintivos da Força Expedicionária Brasileira, Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea, V Exército Americano e IV Corpo de Exército Americano.

---

8 As condecorações na FAB. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 01 de junho de 1945, ed 15540, p.1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26622&Pesq=segunda%20guerra%20mundial Acesso em: 24 de março de 2020.

9 As condecorações na FAB. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 01 de junho de 1945, ed 15540, p.1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26622&Pesq=segunda%20guerra%20mundial Acesso em: 24 de março de 2020.

Julho de 1945 - Recepção aos militares que regressaram da Itália. Disponível em: http://memorialdademocracia.com.br/card/pracinhas-recebidos-por-multidao-em-delirio. Acesso em: 17 de março de 2020.

Neste dia, voaram os aviões da Força Aérea Brasileira, que apesar de não poderem ouvir os aplausos da multidão que estava nas ruas do Rio de Janeiro, contagiaram a população com o barulho dos motores a suas performances: "Primeiro, veio um grupo de 30, prateados e reluzentes ao sol como se estivessem cravejados de brilhantes. Depois um grupo de 21, de asas vermelhas. Em seguida, passaram 15, de caça, ultra rápidos. Irromperam como relâmpagos e logo desapareceram. Finalmente outra formação de 18, brancos e vermelhos misturados"[10].

Esses relatos do período mostram o orgulho da população brasileira em receber seus combatentes. A união dos militares das três Forças Armadas brasileiras foram fundamentais para a vitória no

10 Voltam gloriosos dos campos de batalha da Europa. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 18 de julho de 1945, edição 15554, cit. p.1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26890 Acesso em: 23 de março de 2020.

conflito da Segunda Guerra Mundial, tendo esse retorno provocado, também, algumas mudanças e adaptações na FAB.

A Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação foi extinta por meio do Boletim Interno nº 73-A de 1945; os oficiais e praças da Aeronáutica foram incorporados ao 1º Gp Av Ca. Dez anos depois, a 1ª ELO foi recriada e desativada novamente, em 17 de julho de 1972. Contudo, no ano de 1957, foram criadas as 2ª e 3ª ELO, que posteriormente foram extintas[11].

Em 1945, terminada a Guerra, houve novas modificações nas Unidades de Aviação:

> - Decreto-Lei 7.893, de 24 de agosto de 1945: o 1º Regimento de Aviação (Santa Cruz) passou a ser constituído pelos 1º e 2º Grupos de Caça; o 5º Regimento de Aviação (Curitiba) passou a ser constituído pelos 1º e 3º Grupos de Bombardeio Picado que, aliás, nunca chegaram a ser organizados, porque os aviões a eles destinados, os *Vultee Vengeance*A-35, foram condenados e ficaram proibidos de voar;
>
> - Decreto-Lei 7.907, de 28 de agosto de 1945: foi extinto o 1º Grupo Misto de Aviação, com sede em Natal, e criado, em seu lugar, o 5º Grupo de Bombardeio Médio;
>
> - Aviso 67, de 27 de agosto de 1945: foi determinado que o 3º Grupo de Bombardeio Picado (Curitiba) ficasse sem efetivo;
>
> - Decreto-Lei 8.335, de 10 de dezembro de 1945: foi extinto o 2º Grupo de Bombardeio Picado (São Paulo);
>
> - Decreto-Lei 8.336, de 10 de dezembro de 1945: o 2º Regimento de Aviação (Cumbica) passou a ser constituído pelos 1º e 2º Grupos de Bombardeio Leve, isto é, todos os aviões Douglas A-20 Havoc foram reunidos em Cumbica[12].

---

11 MEDINA, João Ignácio de. Senta a Púa! Brasil! Aviação de Caça na FAB. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, n.52, 2019.

12 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o final da segunda guerra mundial. Belo Horizonte: Vila Rica Editoras Reunidas Limitadas, vol.3, 1991, cit, p.272.

A Aviação de Patrulha foi responsável pelo batismo de fogo da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial, com a proteção do litoral brasileiro durante esse período. Foi fundamental para formação da FAB no aspecto operacional, assegurando ao transporte marítimo a liberdade de poder navegar em águas territoriais.

Sobre as aeronaves, em 1945, seis Loockeed PV-2 Harpoon foram transferidos para a Base Aérea de Salvador, e foram utilizados por toda a década de 1950, sendo alguns modificados para utilização nas missões de transporte. Nessa década ainda foram adquiridas mais quatorze aeronaves desse tipo.

No ano de 1957, foi criado o Primeiro Grupo de Aviação Embarcada – 1º GAE -, com o objetivo de operar a bordo do Navio Aeródromo Minas Gerais, com aeronaves Grumman S-2 Tracker, nominados P-16 na FAB[13].

Nesse período ocorreram algumas mudanças com relação a outras atividades desempenhadas pela Aeronáutica, como o serviço de Intendência, que foi criado em 23 de agosto de 1945, unificando as atividades de finanças e provisões e organizando o serviço de pagamento pessoal por via bancária[14].

As atividades de saúde passaram a seguir os preceitos da Organização Mundial de Saúde (OMS) que, em 1946, fez uma carta de Constituição da Organização Mundial de Saúde, e, partindo dessa tendência, o governo brasileiro estruturou o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), criando espaços voltados especificamente para a saúde e organizando o Departamento Nacional de Saúde.[15]

A participação do Brasil na Guerra legitimou o seu poder internamente, fortaleceu as suas Forças Armadas, e se projetou no cenário mundial, onde garantiu sua presença na Conferência de Paz de

---

13 MONTEIRO, Neyde Guimarães Pinheiro. Eu e os cadetes da escola militar. Brasília: Thesaurus, 2001.

14 PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa. Sou o hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patrono. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, n.37, 2015.

15 PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa. Entre saberes e Cultura, a Arte de Curar na Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, n. 54, 2019.

Paris, em 1946, e um assento no Conselho de Segurança na Organização das Nações Unidas, ainda que como membro não permanente[16]. Assim, no pós-guerra, configurou-se uma efetiva participação ao lado dos vencedores.

Considerações Finais

Em virtude dos fatos mencionados ao longo do artigo, podemos observar que a Segunda Grande Guerra também contribuiu para o surgimento de novas aeronaves, que passaram a apresentar conceitos de aerodinâmica com mais velocidade, potência e blindagem, que culminaram num novo modelo de aeronave, o avião a jato. Também notaram-se avanços na área naval principalmente com a utilização dos porta-aviões e submarinos. No cenário terrestre foram criados recursos que provocavam maiores danos com menores perdas no que se refere ao material bélico, como: metralhadoras, canhões, bombas, mísseis, torpedos, minas e tanques, apoiados por radares e sonares que tornaram a detecção mais fácil e precisa do alvo. Sendo assim, a Guerra foi travada no céu, na terra e no mar, e as forças envolvidas se apoiaram de forma conjunta e combinada, proporcionando novas tecnologias.

No aspecto da Inteligência foi utilizada a criptografia com o uso de máquinas de cifra para o envio de mensagens codificadas que tinham como objetivo impedir que o inimigo fosse incapaz de compreendê-las. Um exemplo foi a máquina alemã Enigma, que demorou muito tempo para ser decodificada. Outros investimentos tecnológicos e de engenharia foram criados durante esse período, como os primeiros computadores programáveis, mísseis guiados, foguetes modernos, culminando com as armas nucleares.

Na Logística de apoio à aviação, na Saúde e na Intendência, a evolução também se fez presente. O desenvolvimento e a disponibilidade da penicilina, como medicamento para os feridos, salvou muitas vidas que poderiam ser perdidas devido às infecções bacterianas e até pequenas feridas. Nesse período, a penicilina tratou de doenças como a difteria, gangrena, pneumonia, sífilis e tuberculose.

---

16 PINHEIRO, Leticia. A Entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Revista USP, n. 26, p.108-119, 1995.

Apesar dessas descobertas trazidas pela Segunda Guerra Mundial, esse conflito foi responsável pela destruição de muitos países e de quase extermínio de alguns grupos, como no caso dos judeus. As perdas trazidas são incalculáveis, com a destruição de diversos países e a morte tanto de civis quanto de militares, chegando a um número de óbitos três ou até quatro vezes superior ao ocorrido na Primeira Guerra Mundial[17].

Ao final do conflito foi criada, no dia 26 de junho de 1945, a Organização das Nações Unidas (ONU). Essa instituição tem como objetivo garantir a paz mundial e proteger os direitos humanos, propagando os direitos iguais para todos os povos, tendo como principal órgão o Conselho de Segurança com representantes de diversos países[18], que redigiram a carta de Direitos Humanos, em 1948. Apesar de toda essa tentativa de garantir a paz, alguns desentendimentos entre as potências mundiais ocasionaram um novo conflito, conhecido como a Guerra Fria.

Por fim, o Brasil teve uma participação efetiva na Segunda Guerra Mundial, e evoluiu com esse evento, se fazendo respeitar como nação, por meio da sua atuação militar. O apoio da população às Forças Armadas contribuiu para o esforço de guerra, culminando com o retorno dos combatentes ao Brasil, que foram recebidos como heróis e responsáveis pela reestruturação da Força Aérea Brasileira que, apesar de recém criada, se solidificou e cresceu após a participação nesse conflito internacional.

---

17 HOBSBAWM, Eric. Era dos Extremos: o breve século XX, 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

18 Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea no Brasil. A Era Vargas: dos anos 20 a 1945. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/OBrasilNaGuerra/ONUAcesso em: 13 de abril de 2020.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Vagner Camilo. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: história de um envolvimento forçado. Edicoes Loyola, 2002.

CYTRYNOWICZ, Roney. A serviço da pátria: a mobilização das enfermeiras no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. História, Ciências, Saúde-Manguinhos, v. 7, n. 1, p. 73-91, 2000.

FERRAZ, Francisco César Alves. Os brasileiros e a segunda guerra mundial. Zahar, 2005.

HOBSBAWM, Eric. Era dos Extremos: o breve século XX, 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o final da segunda guerra mundial. Belo Horizonte: Vila Rica Editoras Reunidas Limitadas, vol.3, 1991.

MONTEIRO, Neyde Guimarães Pinheiro. Eu e os cadetes da escola militar. Brasília: Thesaurus, 2001.

PINHEIRO, Leticia. A Entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Revista USP, n. 26, p.108-119, 1995.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. A entrada do Brasil na segunda guerra mundial. Edipucrs, 2000.

Opúsculos:

GONÇALVES, Daniel Evangelho. Olho Nele: Esquadrilhas de Ligação e Observação, Vigília Constante em Defesa da Pátria. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Histórico da Aeronáutica, n.40, 2016.

MEDINA, João Ignácio de. Senta a Púa! Brasil! Aviação de Caça na FAB. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Histórico da Aeronáutica, n.52, 2019.

PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa. Sou o hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patrono. Rio de Janeiro: Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, n.37, 2015.

PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa. Entre saberes e Cultura, a Arte de Curar na Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, n. 54, 2019.

Jornais:

Jornal Correio da Manhã:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26611&Pesq=segunda%20guerra%20mundial

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=24016&Pesq=segunda%20guerra%20mundial

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26622&Pesq=segunda%20guerra%20mundial

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26890

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&PagFis=26611&Pesq=segunda%20guerra%20mundial

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

https://www.defesa.gov.br/noticias/55730-74-anos-do-fim-da-segunda-guerra-mundial-dia-da-vitoria-e-comemorado-no-rio-de-janeiro

http://histormundi.blogspot.com/2017/09/imagens-historicas-23-vargas-e.html

http://memorialdademocracia.com.br/card/pracinhas-recebidos-por-multidao-em-delirio

https://pt.wikipedia.org/wiki/Dia_da_Vit%C3%B3ria_na_Europa

https://brasilescola.uol.com.br/historiag/segunda-guerra-mundial.htm

https://operamundi.uol.com.br/historia/28765/hoje-na-historia-1945-segunda-guerra-mundial-termina-oficialmente-na-europa

https://www.dw.com/pt-br/h%C3%A1-70-anos-confer%C3%AAncia-de-potsdam-selava-destino-da-alemanha/a-18590741

https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/OBrasilNaGuerra/ConferenciasAliadas

http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30173/ORDEM%20DO%20DIA%20-%20Dia%20da%20Avia%C3%A7%C3%A3o%20de%20Patrulha

https://www.politize.com.br/segunda-guerra-mundial/

Entrevistas

Nesta edição especial da Revista Ideias em Destaque, para enriquecer as homenagens aos 75 anos de participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial, serão apresentadas, na Seção de Entrevistas, um compêndio de perguntas respondidas por quem esteve diretamente ligado ao Teatro de Operações, personalidades brasileiras que participaram ativamente do conflito mundial.

As entrevistas foram retiradas dos arquivos encontrados no Projeto Memória, realizado pelo INCAER, com o intuito de compilar dados para a produção da coleção "História Geral da Aeronáutica Brasileira". Cabe ressaltar que os personagens escolhidos já faleceram. Essas conversas foram elaboradas pelo corpo editorial desta revista[1].

Ivo Gastaldoni
Maj Brig Ar

Como a participação brasileira no conflito iniciou com a realização de missões de Patrulha em nosso litoral, iniciamos com o depoimento do Maj Brig Ar Ivo Gastaldoni[2]. O Brigadeiro formou-se piloto em 1939, quando eclodiu a guerra. Tornou-se ícone da FAB em 1943, quando sua aeronave afundou um submarino inimigo perto de Aracaju-SE. Finda a guerra, depois de 652 horas e 25 minutos em operações de Patrulha, permaneceu na FAB até passar para a reserva como Major-Brigadeiro.

1 Entrevistas adapdas pelo 1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves.

2 Palestra proferida na EAOAR em 2006. Presente nos arquivos do acervo do Projeto Memória do INCAER.

Para entendermos os motivos que levaram o Brasil a participar dessa guerra e o papel da Aviação de Patrulha, temos que considerar o cenário brasileiro na época do conflito. O Sr., que vivenciou todo o período, pode nos contextualizar?

A Aviação de Patrulha continua sendo desconhecida no nosso meio civil. A FEB só embarcou para a Itália em 1944, mas a guerra foi declarada, pelo Brasil, em 1942. Quando a FEB seguiu para a Itália, nós já tínhamos perdido 19 navios brasileiros e 1.429 vidas! Nossa Marinha de Guerra perdeu 492 homens e a marinha mercante, entre tripulantes e passageiros, 937. Em toda campanha da Itália morreram menos de 500 e aqui, todo esse número.

Voltando ao cenário brasileiro, quando a guerra rompeu em 1939, o Brasil era um país que despontava na América do Sul, no entanto, nossas forças armadas eram muito pouco expressivas, dizíamos que era uma "Força sem força". A nossa aviação militar era dotada de aeronaves muito frágeis.

O Brasil ficou pasmo com a velocidade com que a guerra se propagou, nós apenas assistíamos, porque não tínhamos problemas de fronteira nem preocupações expansionistas. Havendo um oceano de permeio, acreditávamos que manteríamos nossa navegação e nosso comércio interno e externo sem problemas.

Já havia reuniões entre os países da América Latina e um consenso de que, caso houvesse um ataque a qualquer país americano, todos se solidarizariam contra o Eixo, mas o que fez, na opinião do Sr., o Brasil de fato entrar no conflito?

Em 1942, ninguém imaginava que os submarinos alemães pudessem operar no lado ocidental, os faróis estavam sempre ligados e os portos abertos como se nada houvesse. Mas, de repente, os submarinos mais modernos chegaram de "mansinho", e começaram a explodir os mercantes. Os alemães chamaram esse período de "alegra massacre", porque os americanos não tinham defesa contra submarino. Nesse episódio, no mês de fevereiro, alguns navios brasileiros, que navegavam no litoral norte-americano, foram afundados. Além disso, em 18 de maio de 1942, um submarino alemão atacou um navio brasileiro chamado "Comandante Lira" a nordeste de Fortaleza. Ou seja, além das vidas perdidas, nosso comércio estava ameaçado, em pleno litoral brasileiro. A guerra chegou em nossas águas.

E a Aviação de Patrulha?

O início da guerra, em 1942, trouxe uma necessidade de adestramento para a aviação brasileira, que até então não tinha nenhum avião armado. Uma ordem, criada pelo Brigadeiro Eduardo Gomes, determinou que os aviões do Grupo de

Instrução voassem com munição secundária e vigiassem o mar, e, se possível, atacar algum intruso. A instrução passou a ser realizada sobre o mar. Quatro dias depois, um B-25 dessa unidade encontrou e atacou o submarino que havia atacado o nosso navio Comandante Lira. Esse ataque foi o batismo de voo do Brasil na Guerra. Muito antes dos ataques da Aviação de Caça brasileira na Itália.

Qual foi a resposta nazista?

Hitler mandou uma expedição punitiva e enviou um inferno travestido de submarino para atacar o litoral brasileiro. Esse submarino, entre os dias 1º e 16 de agosto de 1942, afundou diversas embarcações brasileiras, resultando na morte de 218 tripulantes e 369 passageiros (587 vidas em apenas 2 dias). Isto causou um clamor público que influenciou muito o Brasil a declarar guerra aos países do Eixo, no dia 22 de agosto de 1942.

O Sr. também foi piloto de Caça. Como foi a preparação do Sr. nos EUA?

Cheguei na escola de Caça e basicamente só se voava de formação; começava em formação de elemento, esquadrilha e depois de esquadrão. Passamos apenas uma semana aprendendo a voar de elemento. De manhã voo, de tarde aula em sala e de noite voo outra vez. Depois passamos seis semanas voando em esquadrilha; em seguida mais quatro semanas voando em esquadrão. Após formado, fui transferido para voar numa unidade de emprego em um esquadrão em Nova York, equipado com o P-47. Essa é uma mágoa que o Rui (Brigadeiro Rui Moreira Lima) tem, eu voei o P-47 antes dele! (risos).

Como o Sr. entrou na guerra?

A prioridade brasileira passou a ser o combate aos submarinos, pois já haviam afundado 19 navios nossos, então, eu fui mandado para fazer curso antissubmarino, em Massachusetts, em unidade de emprego. Fui enviado para lá aprender a voar o avião específico para combater submarinos. Depois que fiz a parte de preparação para Bombardeio, fui para outro esquadrão, somente operacional, e fiz missões de patrulha no Atlântico Norte. Recebi a patente de Tenente americano e suas insígnias. Voei, em dois meses, 27 patrulhas nos EUA. Fui o primeiro brasileiro a fazer patrulha no Atlântico Norte.

O Sr. foi o responsável ao ataque bem sucedido ao submarino alemão durante a guerra. Pode falar sobre esse episódio?

Aqui as coisas funcionavam diferentes dos EUA, não tínhamos toda a tecnologia e organização, nós nos adaptávamos para lutar com o que tínhamos.

Eu estranhava que, às vezes, até um T-6 desarmado era enviado para fazer patrulha, mas eu aprendi que dava certo, porque o submarino não sabe se o avião está armado ou não. O procedimento naquela época era o seguinte: a plataforma de tiro do submarino era muito instável, já a do avião, aonde você aponta você acerta, então, todo submarino que vê ou ouve o avião mergulha para evitar o combate, porque ele era inferior no combate para o tiro, e, se ele mergulhar, a velocidade passa de 15 nós para 6 nós, e com isso a presa dele conseguia escapar. Nós, os esquadrões brasileiros, basicamente voávamos mais com o poder de dissuasão do que pelo poder de fogo propriamente dito. Das milhares de patrulhas em Salvador, umas duas vezes, avistaram um submarino, mas, com certeza, cumpriram sua missão, pois os submarinos afundavam e não disparavam.

Em 5 de abril de 1943, um avião nosso encontrou e fez um ataque a um submarino inimigo, que, na avaliação do governo brasileiro, foi afundado. Tanto que o piloto desse avião era eu, e eu fui condecorado por isso, mas, na avaliação internacional, foram 95% de certeza de que ele afundou. Para ter 100%, deveria haver fotos, mas meu avião não tinha câmera; tinha que ter sobreviventes, mas não houve sobreviventes, apesar dos muitos corpos que foram dar na costa brasileira; e o país inimigo tinha que afirmar que perdeu o submarino em algum lugar.

No dia anterior, a Base Aérea de Recife recebeu informações de que transmissões de rádio estavam sendo emitidas de um ponto no mar, aonde não havia navio conhecido, então era uma área suspeita. No dia seguinte, determinaram uma missão de maior apoio a um comboio que estava navegando na área de proteção da Base Aérea de Salvador, e outra missão, que coube a mim realizar, foi a varredura ofensiva, de modo que, em torno de dez da manhã, eu decolei para executar essa missão. Quando atingi 600 metros, interceptei a rota do comboio, tomei o rumo nordeste e prossegui voando sobre ela; depois de uns 15 a 20 minutos, eu avistei a silhueta do comboio.

O sargento que estava na posição de bombardeador veio engatinhando e bateu na minha perna para me chamar a atenção, eu falei que já tinha avistado o comboio, mas ele gritou: "Não, não! É aqui em baixo!" Eu inclinei o avião e pude avistar o submarino. A posição era difícil para atacá-lo, pois estava bem em baixo, mas o horário era ótimo, pois a posição do sol me escondia, eram umas onze da manhã. Quando eu estava pronto para disparar, ele provavelmente me avistou, mudou de atitude e começou a tentar submergir, mas eu atirei! No lugar do submarino ficou uma mancha de óleo, acredito que tenha acertado em cheio. De todas as 207 missões de patrulha que fiz, essa foi apenas mais uma, pois todas cumpriram seu objetivo.

Poderia nos deixar uma palavra final sobre a guerra?

A FAB colaborou com a causa dos Aliados por meio da sua participação na guerra, e merece registro. A Aviação de Patrulha começou do zero, foi para cima do mar, sem medo de conhecer o inimigo, mesmo sem saber como enfrentá-lo. No princípio, atuou apenas como um espantalho, aos poucos, porém, com os sacrifícios e riscos de toda ordem, sua presença foi se impondo de tal maneira que, no final de 3 anos, apresentava estrutura muito a cima daquilo que se podia esperar.

De tudo, porém, o fato mais relevante, é de que a nova Força de pós guerra podia contar com um segmento de pessoal, que vindo de uma estrutura arcaica e tendo passado por uma reciclagem profunda, transferiu às novas gerações uma mentalidade assentada em padrões de modernidade, sem descuidar de um passado forjado nas lutas e sacrifícios de seus homens.

Ocimara Ribeiro Moura
2º Ten ENF

Em seguida, temos a presença da Segundo-Tenente Ocimara Ribeiro Moura[1], pertencente ao grupo de enfermeiras incorporadas ao Primeiro Grupo de Aviação de Caça brasileiro na Segunda Guerra Mundial, tendo permanecido até o fim da campanha brasileira na Itália.

O que levou a senhora a ser enfermeira?

Fui tratada na infância por enfermeiras e, no hospital em que permaneci, tudo era muito bonito e bem cuidado, então resolvi isso, me incentivou a seguir essa profissão. Quando entrei para a formação, fiquei encantada com o internato na Escola Anna Nery. O internato era a minha residência.

1 Entrevista concedida ao Projeto Memória do INCAER.

Como foi o início da sua carreira?

Algo que me marcou no início é que eu ficava nervosa com a aplicação das injeções, mas depois isso passou. O curso era muito bom, a estrutura, os professores, tudo funcionava bem.

Como nasceu a ideia de participar do esforço de guerra brasileiro?

Eu fui voluntaria. Trabalhava no Hospital Central da Aeronáutica e o trabalho era muito intenso, a vida da gente era só trabalhar. De repente, sem nada planejado, houve o convite e eu aceitei ir para a guerra.

Foi alguém do Ministério que convocou as senhoras?

Antes da guerra, ainda no curso, excursionamos para ver o acampamento de cadetes em Realengo. Foi um primeiro contato com a atividade de campanha. Nós nos formamos em 1940. Após, houve uma reunião na Escola Anna Nery, no internato, e foram pedidas voluntárias para a guerra, tomamos conhecimento e sete se apresentaram. Efetivamente, só seis seguiram em frente, pois uma não passou na inspeção de saúde, no exame oftalmológico.

Algo que nos facilitou a conduta, foi que a Escola Anna Nery já seguia o programa de estudos norte-americano, era um padrão quase militar, isto porque a situação da Itália já era muito grave. O clima de guerra era forte.

Como foi a formação das senhoras?

De primeiro, estudamos muito inglês antes da viagem. Nos Estados Unidos, fizemos um curso de treinamento na Base Aérea em Mitchel Field, composto por instrução de natação, marcha, pegamos em armas, aprendemos a atirar, atividades de esporte e íamos para o hospital da Base, onde já tinham feridos de guerra. Foi o primeiro contato que tivemos com a guerra; os feridos de lá, muitos doentes, usando gesso, com fraturas. Assim que chegamos, já estávamos incorporadas ao Grupo de Caça brasileiro. Um sargento da Aeronáutica brasileira e um sargento americano, descendente de portugueses, deram a instrução de tiro.

Antes de embarcar para a guerra, em 1944, a primeira parada foi em Nova York, onde passamos três meses antes de embarcar no navio "Colombie", para a Itália.

Como foi o relacionamento das enfermeiras da FAB com as enfermeiras brasileiras da Força Expedicionária?

Bom, em Mitchel Field ficamos só com americanas e com a aviação. Durante a viagem, no Columbie, havia a equipe da Cruz Vermelha americana, além do

nosso Grupo de Caça. Na da Itália, ficamos no Hospital-Geral, também chamado de "Décimo Segundo", em Livorno, onde o exército americano se reunia muito com a aviação. Sabíamos que a FEB estava lá também. As enfermeiras do Exército não ficaram conosco, sendo o hospital em que serviram distante do nosso. Inclusive, soube de uma colega da Escola Anna Nery, que era do Exército e estava lá, mas não tive oportunidade de visitá-la. No nosso hospital havia muitas enfermeiras americanas e nunca houve qualquer rivalidade entre nós, apesar das diferentes nacionalidades. Os nossos aviadores estavam em Pisa e, por vezes, vinham de avião para algum atendimento e depois voltavam para lá.

E o relacionamento com as enfermeiras e médicos estrangeiros?

Nos dávamos muito bem, tudo bem. Ficamos sempre em Livorno, dormíamos nos hospitais, viajamos bastante pela Itália e, já quase no final da guerra, fomos até ao Vaticano!

Como as senhoras receberam suas patentes militares?

Era de acordo com antiguidade do nosso nível escolar. No Brasil, éramos chamadas de soldado de primeira e segunda classe, mas, após a chegada nos Estados Unidos fomos promovidas a Tenente. A Dona Isaura, por ser a mais experiente de nós, foi promovida a Capitã. Não sei bem como isso se deu, mas sei que o doutor Luthero Vargas, filho do Presidente Getúlio Vargas, teve participação nessa promoção. Ele foi para a guerra como Primeiro-Tenente Médico da Aeronáutica, para fazer parte do Grupo de Caça conosco.

Como foi a chegada na guerra?

Quando chegamos a Livorno, fomos para o Hospital-Geral e trabalhamos com enfermagem mesmo, atendendo todo tipo de caso: víamos as ordens médicas, prescrições, remédios, injeções, higiene dos doentes, higiene hospitalar, cuidados gerais, tudo. Havia uma pequena enfermaria de oficiais e de soldados brasileiros. Ficamos cerca de dez meses na Itália.

Como eram as horas de folga?

Nas horas de folga, tínhamos a seção de cinema e o clube de oficiais em Pisa, para onde os soldados nos davam carona em um jipe. Lá dançávamos, mas as "festas" não eram muito animadas. Descansávamos no dormitório, e quando mais próximo do fim da guerra, o trabalho diminuiu e pudemos fazer algumas viagens. Quase não tivemos diversão porque ficávamos muito cansadas do trabalho no hospital, mas também não chegamos a ver o conflito ao vivo.

José Rebello Meira de Vasconcelos
Maj Brig Ar

Concluímos com a fala do **Maj Brig Ar José Rebello Meira de Vasconcelos**, piloto do Primeiro Grupo de Aviação de Caça, que participou de todo o treinamento no Panamá e nos Estados Unidos. Ao final do estágio, no Suffolk County Army Air Field, em Long Island, o Grupo realizou o estágio de 46 dias de treinamento e adaptação ao avião Republic P-47D Thunderbolt. O Brigadeiro Meira integrou a Esquadrilha Verde, e durante a campanha na Itália completou 93 missões, tendo sido a primeira em 11 de novembro de 1944 e a última em 02 de maio de 1945. Foi um dos integrantes do grupo de 19 pilotos que, após a guerra, partiu de Pisa para os EUA para trazer novos aviões P-47 para o Brasil.

Brigadeiro Meira, o Sr. foi um dos nossos grandes heróis de guerra, um exemplo para a Força Aérea Brasileira. Acumulou uma vasta experiência ao longo de sua carreira, pode falar-nos um pouco sobre a FAB e sobre o período da Segunda Grande Guerra?

Eu tenho muito orgulho da FAB. Se você pensar que ela foi criada em janeiro de 1941 e, já em 1943, conseguiu formar uma Unidade Operacional que foi lutar na Itália, em igualdade de condições com as outras nações, é algo realmente fenomenal.

Quanto ao Primeiro Grupo de Caça, ele foi criado em dezembro de 1943, quando houve a procura dos pilotos. Eu lembro que eu nem era Cadete ainda, quando passou uma relação de quem seria voluntario ou não. Na realidade, nós que estávamos na escola, não tínhamos muita noção de onde estávamos nos metendo, mas sabíamos que havia a oportunidade de participar do que havia de mais moderno em relação a aviação. De uma hora pra outra e, de uma certa maneira, entraríamos naquela parcela do povo brasileiro que poderia realizar uma revanche contra tudo que alemães e italianos nos fizeram sofrer aqui.

O Grupo foi formado e mandado para o Panamá fazer treinamento. O americano entendeu o que estava se passando e enviou gente competente para participar de nossa formação. Foi um treinamento de internato, não era uma Base, era um campo, nem pista tinha, era só voar, voar e voar, e treinar inten-

samente; não saímos pra lugar nenhum, até mesmo porque não havia para onde ir; não havia sábado, nem domingo, nem nada.

Nós passamos por uma situação, eu não digo dramática, mas difícil, pois se fossemos desligados dali, voltaríamos para o Brasil, perdendo a chance de ir à guerra e ainda com o estigma de ter sido eliminado em treinamento. Era uma situação dura, com comida diferente, língua diferente. Mas funcionou! O americano entendeu o problema e ficou muito amigo nosso; de lá nos levaram para os EUA para fazer o treinamento no P-47 e depois fomos enviados para a guerra.

No que tange a perda dos seus companheiros, como ficava a moral do grupo nesse momento?

Nessa etapa de guerra, há sempre uma perda de contingente de pessoal. Perdemos nove pilotos ao todo, contando com o Gastaldoni que faleceu no Panamá, ainda em treinamento. Além deles, tivemos 5 prisioneiros de guerra.

É bem verdade que numa situação daquela, era claro... sabíamos que gente ia morrer, então a vida fazia com que nos acostumássemos com a situação, pois não podíamos mudar nada, não podíamos sair, não podíamos parar. Então, enfrentávamos o trabalho do dia a dia. Cada perda era realmente muito triste. Para começar, nós entramos com o pé esquerdo mesmo, perdemos um amigo fazendo treinamento, e outro em uma missão para gravar um filme de propaganda americano, acabou sofrendo um grave acidente.

Como foi a experiência no início da guerra?

Nós começamos a voar cada um numa esquadrilha americana, para ter ideia de como aquilo funcionava. Logo no início, o Cordeiro, meu colega de turma, saiu numa dessas esquadrilhas com americanos, fizeram um bombardeio em Bolonha, e ele foi atingido, porém, não se sabe como, nunca acharam o corpo, nunca acharam o avião, ele não saltou de paraquedas... o dia a dia não era nada fácil, saíamos de manhã e não sabíamos se chegaríamos ao fim do dia. Nós, brasileiros, éramos poucos, então, voávamos, mesmo cansados, muito mais missões que os americanos, por exemplo.

Arriscar a vida assim pela nação não deve ter sido fácil. O Sr. pode deixar uma mensagem sobre a guerra e sobre a FAB?

Tenho uma história para contar: Os *partisans* italianos tiveram muito contato com a nossa Força Terrestre, ficaram ligados aos brasileiros. Em 2003, se não me falha a memória, acharam um pedaço do avião desse meu amigo Cordeiro, mas o corpo nunca. Mesmo assim, re-

solveram fazer uma homenagem a ele. Acho bonito isso, porque não é uma homenagem do governo, nem da Força Aérea, é da sociedade local, que se uniu. Fizeram um monumento, colocaram a bandeira brasileira na Itália e, todos os anos, fazem uma comemoração.

Eu achei realmente muito bonito, eles continuam motivados a fazer isso até hoje. A prefeita local disse uma vez que eles fazem aquilo ali porque o Brasil esteve lá para ajudá-los a sair daquela situação de ocupação dos alemães e, por isso, são lembrados e honrados. Eles reconhecem o esforço do brasileiro.

O recado que deixo é que me entristece muito que, aqui no Brasil, tenha um monumento em homenagem aos mortos na guerra, e quase ninguém dá valor. A mocidade não sabe, porque não se diz, isso deveria estar em todo colégio, saber que tivemos mais de mil brasileiros mortos no nordeste. Meu Deus do céu, ninguém sabe disso... Se perguntar se o Brasil foi à guerra é capaz de nem saber.

O Brasil foi o único país sul-americano que mandou tropas, o único a mandar uma Força Aérea e ninguém fala quase nada. O nosso Exército mandou 25 mil homens, 15 mil entraram em combate, 461 estão aí no Monumento dos Mortos e ninguém divulga isso. A Força Aérea Brasileira, com apenas dois anos de idade, foi lá e fez igual ou melhor que muitas aviações experientes. O governo dos EUA deu até uma condecoração presidencial para a nossa Unidade, somente a nossa e mais duas australianas no mundo tem essa condecoração e ninguém sabe. Eu gostava de dizer isso para os cadetes e para todos, é essa a grande Força Aérea a qual eu pertenci.

conFABulando

conFABulando é destinada a divulgar histórias e "causos" engraçados, pitorescos e emotivos, que fazem parte da vida da Força Aérea Brasileira, contada pelos personagens envolvidos, por ouvir falar ou por ler a respeito. A sua finalidade é manter viva a memória da Instituição por meio dessas narrativas, perpetuando os seus conteúdos através das gerações.

Uma Paródia, uma Canção, um Legado

1º Ten QOEA MUS Charles Willians Santos Barbosa

Rio de Janeiro...manhã de outono carioca... "Céu de Brigadeiro".

Na antiga Base Aérea de Santa Cruz, atualmente denominada Ala 12, comemora-se o Dia da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira - 22 de abril.

No sagrado solo dos bravos caçadores, a tropa com elevado garbo está disposta, perfilada e alinhada, para o desfile militar em continência a maior autoridade presente. Neste momento, seguirá um dos mais sublimes eventos desse dia de comemorações. É quando ouvimos, como um vigorante chamado do seu comandante, o pungente som do corneteiro da tropa, executando o toque de "ORDINÁRIO. MARCHE!"[1].

Nos acordes da Banda de Música[2], as figuras melódicas e contrapontos fazem-nos viajar pelo tempo e sermos transportados ao Teatro de Operações na Itália. Todos os que estão presentes, hipnotizados pela elegância da tropa, não conseguem perceber, naquela melodia, o som das flautas, clarinetes e saxofones.

O trecho musical percorre uma escala cromática em movimento descendente, representando a cena de um P-47 Thunderbolt mer-

---

1 Toque executado pelo corneteiro, previsto no Manual de Toques das Forças Armadas – FA M 13, que transmite à tropa a ordem para marchar.

2 A instrumentação para Banda de Música foi composta pelo 1º Sargento Músico Armando G. de Matos, em dezembro de 1946. (Fonte: Acervo da Banda de Música da Ala 12).

gulhando em bombardeio picado pelo céu italiano, com a sua proa desejando assolar o alvo oponente. É quando, em seguida, ouvem-se os trompetes e trombones, que executam o toque de "Fogo!"[3], ordem dada pelo líder da esquadrilha para lançarem suas bombas[4].

Ao final desse sucinto prólogo dos músicos, ouvimos novamente os trompetes executando repetidas notas musicais no registro agudo, reproduzindo os mortíferos traçantes dos inimigos que revidavam com suas artilharias antiaéreas.

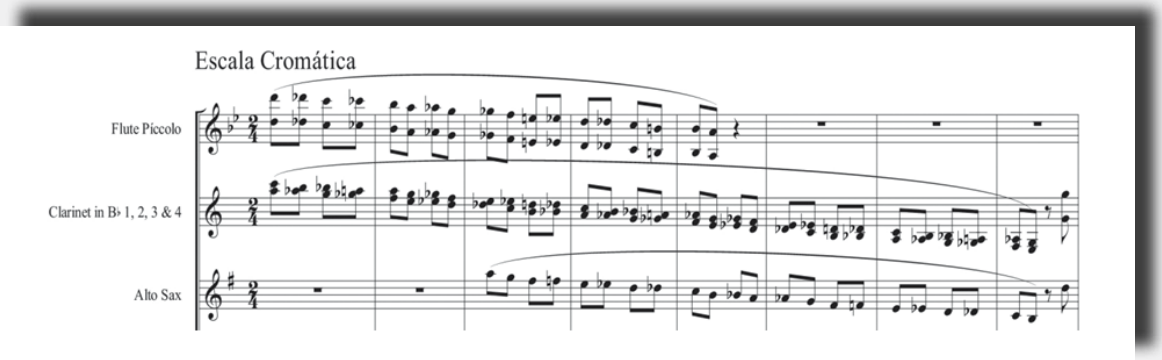


Fig. 1 -Flautas, Clarinetes, e Saxofones[5].

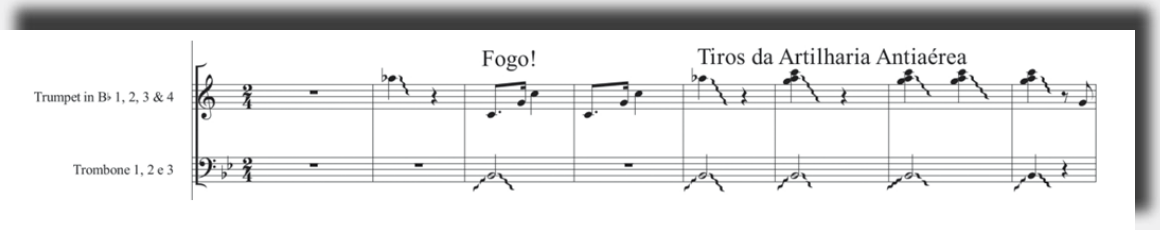


Fig. 2 -Trompetes e Trombones.

3 Toque executado pelo corneteiro, previsto no Manual de Toques das Forças Armadas – FA M 13, que transmite à tropa a ordem para atirar.

4 Como esclarecimento, apesar de o toque oficial ser "Fogo!", na realidade, a ordem emitida pelo líder era "Senta a Púa!".

5 Fig. 1 e Fig. 2: Trechos da introdução da partitura para banda de música, da Canção Carnaval em Veneza, extraídos do Folheto do Comando da Aeronáutica (FCA 906-9).

Então, precedida dessa breve "sinfonia", a impávida tropa**,** em passo ordinário, começa a entoar a consagrada canção "Canção Carnaval em Veneza", com letra adaptada pelos Cap Av Pessoa Ramos, Ten Av Perdigão, Ten Av Rui, Ten Av Rocha e Ten Av Meira:

Passei o carnaval em Veneza

Levando umas bombinhas daqui

Caprichei bem o meu mergulho

Foi do barulho, o alvo eu atingi

BINGO!!!

A turma de lá atirava,

Atirava sem cessar;

E o pobre "jambock" pulava

Pulava e gritava sem desanimar

Assim:

Flak, flak, este é de quarenta

Flak, flak, tem ponto cinquenta

(2X)

Um "bug" aqui um "bug" lá

Um "bug" aqui um "bug" lá

Senta a púa, minha gente

Que ainda temos que estreifar!

O termo "BINGO!!!" não constava na versão pioneira da letra adaptada da "Canção da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira (Carnaval em Veneza)", o qual foi acrescentado no decorrer dos anos, permanecendo até os dias atuais (FCA 906-9, INCAER).

Para entender a letra:

Bombinhas - Duas bombas de demolição de 500 lb (225 kg) por avião.

A turma de lá - Os alemães.

Jambock - Nome de código do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca), na Itália - permanecendo até hoje aqui no Brasil.

Flak - Iniciais de Flugzeug Abwehr Kanonen - Canhão de Defesa Antiaérea alemão.

Este é de quarenta - canhão antiaéreo de calibre 40 mm dos alemães.[6]

Tem ponto cinquenta - Calibre das metralhadoras do P-47, 0.50 polegada (aproximadamente 12,5 mm).

Bug - Nome de código adotado por toda a Força Aérea Aliada, durante a Segunda Guerra, para indicar qualquer avião no ar não identificado. (Após a identificação, se fosse inimigo, era identificado como Bandit).[7]

Senta a Púa! - Grito de Guerra do 1º Gp Av Ca.

Estreifar - Jargão utilizado pelos pilotos para designar a manobra de varrer o solo atrás de alvos após as missões de bombardeio.[8]

Durante a Segunda Guerra Mundial, o 1º Gp Av Ca ficou sediado em duas cidades italianas, Tarquínia e Pisa, onde foram organizadas as bases operacionais para cumprir as missões do 350º Fighter Group da USAF, esquadrão americano ao qual foi incorporado o 1º Grupo de Caça.

O cenário das duas cidades era bem diferente uma da outra. Em Tarquínia, o 1º Grupo de Caça ficou acampado, durante dois meses, com barracas de lona montadas em um terreno que mais parecia um pântano, onde o único local seco era a pista da base.

---

6 Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC). Cancioneiro da Caça. Disponível em: <https://www.abra-pc.com.br/index.php/a-aviacao-de-caca/cancioneiro-da-caca.html#carnaval-em-veneza> Acesso em: 21 de agosto de 2020.

7 Livro "SENTA A PUA!", 1989, Rui Moreira Lima, p. 10; e Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC). Cancioneiro da Caça. Disponível em: <https://www.abra-pc.com.br/index.php/a-aviacao-de-caca/cancioneiro-da-caca.html#carnaval-em-veneza> Acesso em: 21 de agosto de 2020.

8 A História da Aviação Militar Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1943 - 1945. Carnaval em Veneza. Disponível em: <http://www.sentandoapua.com.br/portal3/leitura/historias-dos-veteranosa-historia-como-ela-foi/142-hist25>. Acesso em: 21 de agosto de 2020.

Imagem retirada do livro "Heróis dos Céus", p. 103.

Ao chegarem a Pisa, ficaram alojados no Hotel Albergo Nettuno, às margens do Rio Arno. Não obstante as contingências da guerra que muito danificaram aquele hotel, o local era, sem dúvida, mais confortável e adequado para combater outro inimigo, o inverno na Itália. O novo palco permitiu aos nossos aviadores, apesar das missões, um estreitamento de laços com os cidadãos e a cultura local.

Em meio ao convívio com os italianos e às diversas surtidas realizadas pelo 1º Grupo de Caça, nasceu a canção, conforme narrado pelo, *in memoriam*, Major-Brigadeiro Rui Moreira Lima:

> No dia 07.02.45 decolou a Esquadrilha Azul sob o comando do Cap. HORÁCIO Monteiro Machado, tendo como ala o Ten. Pedro de LIMA MENDES - o LIMATÃO, eu (Rui) como número 3 e o Ten. Alberto Martins TORRES, como número 4. Após executarmos o bombardeio picado destruindo completamente a ponte ferroviária a leste de Treviso, o Horácio desceu para o "strafing" no eixo Treviso - Veneza. Foi justamente próximo a Maestre, pequena vila situada na área de Veneza, que o Lima Mendes viu, atacou e destruiu uma posição de artilharia antiaérea alemã. A reação dos tedescos foi violenta, só não atingindo toda a esquadrilha por pura sorte. Ao regressarmos a Pisa, paramos no Bar do Albergo Nettuno para uma cerveja. Nesse instante os músicos do hotel estavam tocando "Funiculi Funicula", música semelhante ao nosso "Carnaval em Veneza", marcha de grande sucesso em sua época.

Comemorando a missão que acabáramos de fazer, chamei o Perdigão, Meira, Rocha e o Pessoa Ramos para inventarmos uma letra parodiando o "Carnaval em Veneza", descrevendo as peripécias vividas naquela missão. Apesar do dia 7 de fevereiro de 1945 corresponder à quarta-feira de cinzas, no carnaval desse ano, o ambiente no 1º Grupo ainda era de carnaval. Daí por diante não nos foi difícil colocar a letra na música. Procuramos apenas descrever a missão, com naturalidade, e como tudo que nasce espontaneamente, as palavras se ajustaram à canção, tornando-se o Hino do 1º Grupo de Caça na Itália. No dia seguinte, lançamos o "Carnaval em Veneza" no Clube "SENTA A PÚA!", com entusiásticos ADELPHIS[9].

Imagem retirada do livro "Heróis dos Céus", capa da Revista norte-americana Life, p. 149.

Na verdade, nossos "compositores" inseriram a letra da canção na marcha de carnaval de muito sucesso brasileiro na época, A DANÇA DO FUNICULI, de Benedito Lacerda e Herivelto Martins, gravada em 6 de janeiro de 1941.

9 Texto redigido pelo Brig. Rui MOREIRA LIMA. Disponível em: <http://www.sentandoapua.com.br/portal3/leitura/historias-dos-veteranosa-historia-como-ela-foi/142-hist25>. Acesso em: 31 de março de 2020.

Realmente, como disse o então Ten Av Rui, não houve muita dificuldade em ajustar a letra, bem como utilizaram com inteligência o recurso estilístico da rima, garantindo a sonoridade e o ritmo da canção original. Nota-se que no primeiro verso das duas canções foi descrito o mesmo cenário, todavia com histórias totalmente distintas.

A Dança do Funiculi

Letra: Benedito Lacerda e Herivelto Martins

Passei um Carnaval em Veneza
Com muitas saudades daqui
Tentei cantar a Tirolesa
A Jardineira, mas não consegui

O povo de lá só cantava
A sua canção popular
E eu vendo que nada arranjava
Entrei no cordão e comecei a cantar assim:

Iamo, iamo, iamo, iamo, iamo
Iamo, iamo, iamo, iamo, iá
Funiculi, funiculá
Funiculi, funiculá
Atacaram a Tarantela
E não quiseram mais parar!

Embora as intempéries psicológicas que a guerra pudesse trazer aos nossos pilotos, não se permitiam deixar desvanecer o ambiente de amizade e entusiasmo no Albergo Nettuno. "Os rapazes do 1º Grupo de Caça evitavam preocupações... a guerra que estávamos fazendo já era preocupação bastante. Rir e gozar a vida eram o lema... O resto era o combate."[10].

Com muita inspiração e alegria, os pilotos do 1º Gp Av Ca criaram brincadeiras que se perpetuaram nos costumes de honra da Aviação de Caça da FAB. Assim como a Canção Carnaval em Veneza, foram também incorporados às tradições o efusivo e entusiástico "ADELPHI!", o grito de guerra "SENTA A PÚA!", a bolacha do Grupo de Caça com seus detalhes emblemáticos, todos que hoje são patrimônios culturais do Comando da Aeronáutica.

Hoje, ao vermos a tropa passar cantando a eternizada Canção, não vemos mais os nossos heróis no primeiro grupamento, desfilando sobre os jipes em continência, orgulhosos do legado que deixaram. A passagem baixa das aeronaves, que outrora era realizada pelos robustos P-47 Thunderbolt, é agora representada por modernos supersônicos F-5M Tiger.

Atualmente, a Canção faz parte do repertório de hinos e canções da FAB, obrigatória nas escolas de formação da Instituição. Não é raro vermos alguns aprendizes, nas aulas de canto dos quartéis, dizendo que a música parece marchinha de carnaval. Pois é. Trata-se de uma marchinha. Porque foi com essa contagiante alegria que nasceu a Canção Carnaval em Veneza.

Jamais saberiam nossos saudosos autores que, após 75 anos, uma divertida e espontânea composição musical, empregando-se uma paródia, tornar-se-ia a canção oficial da Aviação de Caça da FAB, aprovada, publicada e eternizada no Folheto do Comando da Aeronáutica nº 906-9, pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), por meio do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT).

---

10 LIMA, Rui Moreira, "SENTA A PUA!", 1989

Os Autores

Capitão Pessoa Ramos

Ten Perdigão

Ten Rui

Ten Rocha

Ten Meira

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Legislação

Manual de Toques, Marchas e Hinos das Forças Armadas, FA-M-13. Aprovado pela Portaria nº 52/Gab-Exp, de 26 de dezembro de 1968.

Cerimonial Militar do Comando da Aeronáutica. Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 908-1. Aprovada pela Portaria nº 252/GC2, de 24 de maio de 2012.

Canção da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira (Carnaval em Veneza). Folheto do Comando da Aeronáutica (FCA) 906-9. Aprovado pela Portaria nº 9/DIR, de 8 de abril de 2015.

Livros

LIMA, Rui Moreira. "SENTA A PUA!". Editora Itatiaia Limitada. 1989.

INCAER. História Geral da Aeronáutica Brasileira. Da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial. Volume 3. Villa Rica Editoras Reunidas Limitada. 1991.

LIMA Rui Moreira; VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. Heróis do Céu. A Iconografia do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália 1944-1945. Action Editora. 2003.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC). Cancioneiro da Caça. Disponível em: <https://www.abra-pc.com.br/index.php/a-aviacao-de-caca/cancioneiro-da-caca.html#carnaval-em-veneza> Acesso em: 21 de agosto de 2020.

A História da Aviação Militar Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1943 - 1945. Carnaval em Veneza. Disponível em: <http://www.sentandoapua.com.br/portal3/1o-grav-de-caca/cancioneiro/carnaval-em-veneza> Acesso em: 21 de agosto de 2020.

A Dança do Funiculi. Disponível em: <https://www.ouvirmusica.com.br/francisco-alves/1743929/>. Acesso em: 1º de abr de 2020.

Acervo

Partitura original para banda de música, da Canção Carnaval em Veneza, com instrumentação composta pelo 1º Sargento Músico Armando Garcia de Matos, em dezembro de 1946. "SENTA A PÚA, com a música da Marcha Funiculi." (Fonte: Acervo da Banda de Música da Ala 12).

Iconografia

Filme: SENTA A PUA! Um documentário de Erik de Castro. 1999.

A Ópera do Danilo

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Cel Av Carlos Roberto Ronconi Junior

Ópera

Em italiano significa obra, em latim, plural de *opus*. Ópera é um gênero artístico teatral que consiste em um drama encenado acompanhado de música, ou seja, composição dramática em que se combinam música instrumental e canto, com presença ou não de diálogo falado. Os cantores são acompanhados por um grupo musical que, em algumas, óperas pode ser uma orquestra sinfônica completa.

O desenvolvimento anterior das estruturas musicais pelos mestres flamengos e venezianos serviu de suporte para que, no Barroco, surgisse uma nova forma musical: a ópera.

O drama é apresentado utilizando os elementos típicos do teatro, tais como cenografia, vestuários e atuação. No entanto, a letra da ópera (conhecida como libreto) é normalmente cantada em lugar de ser falada. A ópera é também o casamento perfeito entre a música e o teatro.

Origem

O termo "ópera" provém do latim *opera*, plural de opus ("obra", na mesma língua), sugerindo que esta combina as artes de canto coral e solo, recitativo e balé, em um espetáculo encenado.

A ópera surgiu no início do século XVII, na Itália, para definir as peças de teatro musical, às quais se referia, com formulações universais como *dramma per música* (drama musical) ou *favola in música*

(fábula musical), espécie de diálogo falado ou declamado acompanhado por uma orquestra.

Devido ao seu local de origem, a maior parte das óperas é encenada em latim ou italiano e remontam as tragédias gregas e cantos carnavalescos italianos do século XIV.

A primeira obra considerada uma ópera data aproximadamente do ano 1594, em Florença, no final do Renascimento. É intitulada *Dafne* (está atualmente desaparecida) e foi escrita por Jacopo Peri e Rinuccini para um círculo elitista de humanistas florentinos, conhecido como a *Camerata*. *Dafne* foi uma tentativa de reviver uma tragédia grega clássica, como parte de uma ampla reaparição da antiguidade que caracterizou o Renascimento. Um trabalho posterior de Peri, *Eurídice*, escrita para as bodas de Henrique IV e Maria de Médicis, em 1600, é a primeira ópera que sobreviveu até a atualidade.

Enredo

Uma ópera segue, basicamente, um roteiro padrão. Primeira parte, a Abertura, onde é tocado um resumo dos principais trechos da obra, seguida pelo Recitativo, onde os atores ficam dialogando. Os personagens secundários participam do coro, enquanto os principais interpretam as árias (composições para voz solista).

Ópera Italiana

Na Itália, três cidades deram importantes contribuições para o desenvolvimento da ópera. Roma aperfeiçoou os Coros; Nápoles, o "bel canto", ou seja, a arte de cantar, e; Veneza a música instrumental.

A escola considerada mais importante foi a de Veneza, onde surgiu o primeiro gênio da ópera, Claudio Monteverdi (1567-1643). Nascido em Cremona, foi membro da sociedade Os Filarmônicos de Bologna, onde realizou progressos na arte musical e contribuiu com o crescimento do drama lírico com suas duas óperas Ariana e Orfeo.

E no Brasil?

Em que pese a genialidade de Carlos Gomes, Heitor Villa-Lobos, Mozart Camargo Guarnieri e João MacDowell, apenas para

citar alguns dos vários artistas de renome, a irreverência de alguns pilotos do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca), na campanha da Itália, na Segunda Guerra Mundial (II GM), deu origem à Ópera do Danilo.

Cancioneiro da Caça "A Ópera do Danilo (A Ópera da Caça)"

A célebre "Ópera do Danilo" se tornou praticamente a "Ópera da Caça". Ela narra o que um homem pode fazer quanto tem vontade, perseverança, coragem, esperteza e, sobretudo, patriotismo.

A História do Tenente Danilo

"Itália, 4 de fevereiro de 1945. Querida Mãe, o Danilo hoje não teve muita sorte. Quando estava atacando um caminhão na estrada, teve o seu avião avariado pelas metralhadoras dos alemães e foi obrigado a saltar de paraquedas, em território inimigo"[1].

Assim começa a incrível carta do Ten Cel Av Nero Moura, Comandante do 1º Gp Av Ca, na II GM, endereçada à sua própria mãe, contando que o filho dela, seu irmão Danilo, fora abatido naquele dia pela artilharia antiaérea alemã.

Ten Cel Av Nero Moura e seu irmão Ten Danilo [2].

Danilo Marques de Moura era o irmão caçula do Ten Cel Av Nero Moura, que, por influência deste, resolveu ser aviador, tendo ingressado como voluntário no "Grupo de Caça", como 2º Tenente, para combater o nazifascismo na II GM. Tinha 28 anos, era o chefe do setor de transportes da unidade e piloto da Esquadrilha Verde.

---

1 Livro "Senta a PUA! A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1944/1945" 4ª edição, Action Editora, Rio de Janeiro, 2011.

2 Disponível em: <capinaremos.com/2017/12/05/historiaremos-opera>, Acesso em: 28 abr 2020.

Em 04 de fevereiro de 1945, foi escalado de última hora para completar a Esquadrilha Amarela numa missão de ataque. Pilotando o P-47D-27-RE nº de série 42-2683, fez a sua 11ª missão no teatro de operações europeu. Após o bombardeio ao alvo principal, onde uma ponte foi destruída, partiram para os ataques a alvos de oportunidade. No primeiro mergulho para metralhar uma locomotiva[3] na estação de Castelfranco, a sudoeste de Treviso e a leste de Verona, o líder Joel e o ala Danilo tiveram seus aviões P-47 alvejados pela artilharia antiaérea, numa região fortemente controlada pelos alemães, e foram obrigados a saltar de paraquedas num território repleto de inimigos.

Danilo saltou a baixíssima altura, tendo tocado o solo segundos após a abertura do velame. Caiu sentado e, na violência do impacto, mordeu a língua, o que lhe provocou dificuldades para a fala. Seu avião caiu a 150 metros dele e explodiu.

Teve a sorte de conseguir escapar de ser capturado pelos alemães, tendo sido socorrido por quatro pessoas, que por sorte eram *partisans* (habitantes locais que colaboravam com os Aliados contra a invasão nazista). Eles o ajudaram a abandonar a área e o guiaram até um lugar para se esconder. Deram-lhe comida e propuseram levá-lo para as montanhas, onde estaria mais seguro.

Mas Danilo ficou, desde logo, obcecado pela ideia de regressar às linhas amigas. Pensando que tinha cara de italiano e que sua língua machucada disfarçaria seu italiano não muito fluente, decidiu que voltaria para sua base em Pisa, no rumo Sul. Os *partisans* deram-lhe roupas civis e trouxeram um professor de geografia para identificar no seu mapa de fuga onde estavam e que caminho tomar. E assim partiu Danilo para sua epopeia.

Desprezando e contrariando muitas das instruções que havia recebido sobre fugas, passou a depender da própria intuição e presença de espírito. Andava diariamente muitos quilômetros, e nem sempre conseguia desviar das tropas alemãs. Misturava-se aos locais, e prosseguia.

---

3 E não um caminhão, como disse Nero Moura à sua mãe por ter escrito a carta logo que soube do acidente, as informações ainda não eram fidedignas.

Com o aproximar das noites, pedia comida e pousada de casa em casa até encontrar quem as desse; e nessas horas havia sempre que explicar a falta dos papéis de identidade, sem os quais o próprio hospedeiro poderia ficar em apuros perante as autoridades alemãs, com o risco de ser morto juntamente com a sua família. Por isso, muitas vezes negavam-lhe ajuda, e ele dormia ao relento ou escondido. Para matar a fome, mastigava neve.

Conseguiu maior colaboração dos italianos ao inventar a história de que sua irmã fora morta num bombardeio em Treviso, e estava indo para Rovigo encontrar os pais. Conforme progredia no terreno, ia mudando os nomes das cidades, mas sempre mantendo esta história de cobertura.

Se de fato acreditavam nisso ou não foi coisa que nunca se soube, mas o caso é que surtiu bons efeitos e, aliás, como há "males que vem para o bem", o ferimento na língua talvez tenha lhe disfarçado o sofrível italiano.

Em várias ocasiões, encontrou militares alemães, cumprimentando-os cortês e humildemente, até mesmo com um sonoro "Heil Hitler!", chegando a lhes pedir cigarros, sem lograr êxito. Lançava mão também de um truque para não ser identificado: o golpe do resfriado. Assoava o nariz quando cruzava por uma tropa inimiga, alegando que uma pessoa nesse ato não demonstra na fisionomia medo ou excesso de confiança.

Mas a sua sorte atingiu o máximo junto ao seu maior desafio: cruzar o largo Rio Pó. Todas as pontes haviam sido bombardeadas, e os cruzamentos ocorriam em barcos, sempre controlados nas margens pelos alemães. Sem identidade, atravessá-lo seria uma tarefa impossível.

Ironicamente, conseguiu a ajuda de um italiano após contar-lhe toda a verdade: que era um piloto e queria regressar para sua base em Pisa. O italiano deu-lhe pousada e comida por cinco dias e "emprestou-lhe" uma velha bicicleta, enquanto tentava um jeito para a travessia. Até que conseguiu dois passes com um alemão que trocava vinho por comida e cigarro com o italiano, e Danilo passou-se por seu sobrinho até a outra margem do Pó.

Assim, continuou a viagem, passando por áreas inimigas até atingir a encosta dos Montes Apeninos onde, dada a proximidade da

linha de frente, os alemães apareciam dia a dia com maior frequência, pelo que se tornava impossível prosseguir sem o auxílio de alguma organização de *partisans*. Então, num dia ao anoitecer, já um tanto desesperado, em Vignole encontrou sua salvação. Esquecendo-se das recomendações que mandavam nunca confiar em gente abastada, viu uma senhora (que depois soube chamar-se Fiorella) numa cadeira de balanço onde fazia crochê, na varanda do terceiro andar de uma casa. Subindo as escadas iniciou sua história de cobertura, mas como a língua já sarara não conseguia mais disfarçar seu mau italiano. A bondosa velhinha pediu que contasse a verdade, antes que ela perdesse a paciência e chamasse alguém! Danilo contou quase a verdade, mentindo apenas que era americano.

Mais uma vez a sorte o ajudou, pois D. Fiorella tinha um primo que integrava a rede de *partisans*, e, na manhã seguinte, estes o conduziram por difíceis caminhos secretos nos Apeninos até alcançar Braga, pequena cidade já sob domínio aliado, alguns dias depois.

No dia seguinte, 04 de março de 1945, foi levado ao Quartel General da Royal Air Force, em Florença. Após um interrogatório, finalmente foi autorizado a ligar para Pisa. Nessa mesma noite, exausto, perto de 23 horas, chegou ao Clube Senta a Púa!, local de lazer dos oficiais do 1º Gp Av Ca, onde todos os pilotos o receberam em festa com um vibrante ADELPHI! Mas, obviamente, ninguém saiu do clube até que ele contasse toda a sua história, terminando já na alta madrugada...

Ten Av Danilo, a bordo do seu P-47.[4]

Após concluir a sua fuga heroica, tendo percorrido cerca de 340 quilômetros em 28 dias e 21 quilos mais magro, utilizando a luz do dia e as estradas principais, estava finalmente de volta à base em Pisa, ao final de uma incrível história onde a inteligência e o bom senso prevaleceram sobre o treinamento recebido.

4 Disponível em: <capinaremos.com/2017/12/05/historiaremos-opera>, Acesso em: 28 abr 2020.

Transformando a História em Ópera

Nessa mesma época, chegava ao Teatro Thunderbolt (nova denominação para o Teatro Municipale de Pisa, em homenagem ao avião P-47) a Real Ópera de Roma, frequentada todas as noites pelo pessoal do 1º Gp Av Ca. Nessa atmosfera, inspirados pelo ambiente criado pelas apresentações daquela companhia, veio a ideia de se narrar a epopeia do Danilo em forma de ópera. O Tenente Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca foi o principal autor, em virtude dos seus conhecimentos musicais, sendo auxiliado pelo Capitão Roberto Pessoa Ramos e os Tenentes Rui Barbosa Moreira Lima, José Rabelo Meira de Vasconcellos e Fernando Correa da Rocha.

A "Ópera do Danilo" foi criada em março de 1945, com músicas clássicas "emprestadas" de trechos de óperas consagradas, bem como de outras populares à época. Foi composta em cinco atos, com pequenos e propositais desvios dos fatos reais, para romancear ou incorporar outras passagens marcantes no Grupo, onde cada ato descreve um momento específico desde o café da manhã do dia da missão, até o interrogatório pelo pessoal da Inteligência no regresso às linhas amigas.

Foi encenada, pela primeira vez, no Clube Senta a Púa, em Pisa, na despedida do Tenente Ismar Ferreira Costa, que retornava ao Brasil por ter sido afastado do voo por motivo de saúde. O Ten Rui fazia o papel principal, e todos os "atores" e participantes do coro eram pilotos do 1º Gp Av Ca. Foi um grande sucesso. Destaque para o Lima Mendes, muito alto e magro, no papel de garçonete.

Primeiro Ato

Inicia-se com o café da manhã servido aos pilotos que irão cumprir mais uma missão. Na sequência, os pilotos seguem para o "jipão", onde os espera o "Zé Maria", soldado motorista do Grupo, famoso pelo seu tradicional mau humor, que os leva até os aviões, aos trambolhões, quando alguém grita relembrando a todos sobre os equipamentos, inclusive a filmadora K-25.

Com o brifim encerrado, ao som do tradicional grito de guerra SENTA A PÚA!, eles alçam voo, sendo saudados pelo sisudo Zé Maria.

Músicas: Terezinha de Jesus, La Donna è Mobile (da Ópera Rigoletto), Barqueiros do Volga e O Guarany.

Segundo Ato

Representa o ataque aéreo e a ação da artilharia antiaérea alemã, que acerta o avião do Danilo, fazendo-o saltar de paraquedas. Logo após a aterragem, Danilo é encontrado e ajudado por alguns *partisans*. "És inglês ou americano?" Ele de pronto responde: "sou americano". Danilo pede roupas e informações da direção a ser tomada, quando então chamam o *Signore Pascoalino*, professor de geografia que mostra no mapa a posição onde eles estão.

Músicas: Carnaval em Veneza, Funiculi Funicula, BellaFigliaDell'Amore (da Ópera Rigoletto), Toreador (da Ópera Carmen), Rapsódia Húngara nº 2, Symphony (Foxtrot), Piano Pianissimo (da Ópera O Barbeiro de Sevilha) e Questa o Quella (da Ópera Rigoletto).

Terceiro Ato

Retrata passagens da caminhada de regresso do Danilo. Começa com a sua irreverência ao pedir cigarro a um tenente alemão que praticava tiro ao alvo em uma estrada. Este não só nega, como ordena que Danilo ajude uma moça que passava carregando um carrinho de mão cheio de "cacarecos"; ele respondia que estava cansado e que ela não queria. O alemão o xinga e manda embora.

Vale ressaltar que ao se comunicar com o oficial alemão (tedesco), Danilo respondia Ela non quere, frase que não faz sentido algum em italiano, que deveria ser: *Lei non vuole*.

Nosso viajante bate de porta em porta pedindo abrigo e comida; os italianos dão-lhe algum vinho, mas negam o abrigo, pois Danilo não possuía carteira de identidade. Até que ele encontra um *Signore* que diz para ele voltar caso não encontre outro lugar. Com isso, Danilo decide "matar o tempo e depois retornar", sendo acolhido pelo italiano.

Músicas: Ti-Pi-Tin, CHI RI BI RI BI, Madame Butterfly, Santa Lucia, Danúbio Azul e Ride Pagliaccio (da Ópera Rigolleto).

Quarto Ato

Já próximo do Rio Pó, Danilo conta com a ajuda de um *partisan* para conseguir cruzá-lo. Esse simpatizante conversa com um alemão que, por um pouco de comida e vinho, fornece um passe para que Danilo possa cruzar o Pó, levando consigo uma bicicleta. Ao passar pela sentinela, cumprimentou-a com um sonoro "Heil, Hitler!"

Músicas: Maringá, No Rancho Fundo, Pó Pó Pó, Casinha Pequenina e Rose Marie.

Quinto Ato

Os *partisans* o conduzem por caminhos secretos nos Montes Apeninos. Após dias nessa caminhada, finalmente nosso herói chega ao território amigo. Passa por um Quartel General, onde é recebido pelos aliados e responde a um interrogatório. Fantasia-se, na ópera, que ele só responde as perguntas básicas (nome, posto e identidade), conforme brifado pelo Miranda Corrêa, nosso Oficial de Inteligência.

Músicas: Lili Marlene, Gloria all'Egitto ad Iside (da Ópera Aída), Lili Marlene, Marcha Triunfal (da Ópera Aída) e La Traviata.

Ao retornar a Pisa, Danilo continuou na sua função de chefe da garagem, porém não pode efetuar mais nenhuma missão de guerra, pois se fosse novamente abatido e feito prisioneiro poderia ser considerado pelo inimigo um espião, e certamente seria fuzilado.

Após a guerra, ao regressar ao Brasil, pediu baixa da FAB e ingressou como piloto civil na Panair do Brasil, onde serviu por muitos anos, tendo chegado ao posto de *Master Pilot*, voando como comandante da aeronave Constellation. Com a extinção da Panair, radicou-se como fazendeiro na região de Coioerê, no Paraná.

Foi casado com a Sra. Maria Isolina Krieger, tendo cinco filhos. Faleceu no dia 14 de maio de 1990, na cidade do Rio de Janeiro-RJ.

Aviadores encenam a tradicional Ópera do Danilo[5].

A Ópera do Danilo Virou Tradição

Após o regresso ao Brasil, o 1º Gp Av Ca instalou-se na Base Aérea de Santa Cruz (BASC). A partir de então, muitos dos pilotos que participaram da guerra tomaram outros caminhos, não permanecendo na Unidade; outros três pilotos perderam suas vidas no primeiro ano de instrução, incluindo o Lima Mendes. Imagina-se que essas ocorrências tenham contribuído para a Ópera não mais ser encenada, ao menos, oficialmente. Os pilotos mais antigos da Caça recordam-se apenas dos veteranos da guerra cantando suas canções nas reuniões anuais do 6 de outubro, o famoso "Picadinho Jesus Tá Chamando", na casa do Brig Nero Moura, e só.

O ressurgimento da Ópera remonta a 1987, quando os veteranos começaram a ensiná-la aos pilotos mais jovens, que os ouviam no Picadinho. A Ópera, como um todo, reapareceu no final de 1988, no jantar de encerramento do ano do 1º/1º Gp Av Ca, à beira da piscina do Clube dos Oficiais da BASC. Na Reunião da Aviação de Caça

5 Disponível em: <www.fab.mil.br/notícias/mostra/aviaçãodecaça> Acesso em: 28 abr 2020.

(RAC) de 1991, no cinema da BASC, a Ópera voltou a ser encenada tal qual na Itália, e desta vez com a presença da Banda de Música. O sucesso foi grande...estava plantada a semente que frutificou, passando a ser encenada anualmente nas RAC.

Quem a assiste pode entender como a história ajuda a traduzir o que pensam os pilotos da aviação de combate, ao verem pilotos de várias gerações e heróis da Segunda Guerra Mundial, hoje já falecidos, cantarem a aventura vivida pelo Ten Av Danilo Moura, num clima de saudosismo, vibração e paixão, onde a plateia e os atores são os protagonistas do mesmo espetáculo, verdadeira Epopeia da Guerra.

SENTA A PÚA! BRASIL!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIMA, Rui Moreira. Senta a PUA! A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial - 1944/1945.Rio de Janeiro: Action Editora, 4. ed., 2011.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

Disponível em: <orbisdefense.blogspot.com/2016>, Acesso em: 27 abr. 2020.

Disponível em: <abra-pc.com.br>, Acesso em: 27 abr. 2020.

Pedidos ao:

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA
Avenida Marechal Câmara, 233 - 7º andar - Castelo - Rio de Janeiro - RJ
Cep: 20020-080 - Tel: (21) 2126-9381
Internet: www.incaer.aer.mil.br e-mail: ideias.incaer@fab.mil.br