

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**  
**CENTRO DE CIENCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: POLÍTICA E MOVIMENTOS SOCIAIS**

**A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: A  
PARTICIPAÇÃO DE UM PAÍS PERIFÉRICO NUMA GUERRA MODERNA**

**HEITOR ESPERANÇA HENRIQUE**

**MARINGÁ**

**2014**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**  
**CENTRO DE CIENCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: POLÍTICA E MOVIMENTOS SOCIAIS**

**A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: A  
PARTICIPAÇÃO DE UM PAÍS PERIFÉRICO NUMA GUERRA MODERNA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Mestrado da Universidade Estadual de Maringá como requisito para obtenção do grau de Mestre em História.

Orientador: Professor Doutor João Fábio Bertonha

**MARINGÁ**

**2014**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Biblioteca Central - UEM, Maringá, PR, Brasil)

H519f Henrique, Heitor Esperança  
A força aérea brasileira na segunda guerra mundial:  
a participação de um país periférico numa guerra  
moderna / Heitor Esperança Henrique. -- Maringá, 2014.  
124 f. + anexos : il. color., figs., tabs., mapas

Orientador: Prof. Dr. João Fábio Bertonha. Dissertação  
(mestrado) - Universidade Estadual de  
Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes,  
Programa de Pós-Graduação em História, 2014.

1. Brasil - Força Aérea Brasileira. 2. Brasil - Força  
Expedicionária Brasileira. 3. Guerra Mundial,  
1939-1945 - Força Aérea Brasileira. 4. Relações  
internacionais - Brasil - Estados Unidos I. Bertonha,  
João Fábio, orient. II. Universidade Estadual de  
Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes.  
Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

CDD 22.ed. 940.544

ECSL-001565

HEITOR ESPERANÇA HENRIQUE

**A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: A  
PARTICIPAÇÃO DE UM PAÍS PERIFÉRICO NUMA GUERRA MODERNA**

**BANCA EXAMINADORA**

**Professor Doutor João Fábio Bertonha  
(Orientador) – UEM**

**Professor Doutor Sidnei J. Munhoz – UEM**

**Professor Doutor Francisco César Ferraz – UEL**

**Março de 2014**

Dedico este trabalho a minha família, amigos e todas as pessoas que me ajudaram e torceram por mim durante este trabalho.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, sem o Qual não teria chegado ao fim deste trabalho.

Muitas pessoas me ajudaram desde o começo do trabalho, mesmo antes do início da dissertação. De conselhos a respeito das pesquisas que foram realizadas até o mais simples apoio e palavra de superação nos momentos mais difíceis. Que agradecer a todos que de uma forma ou de outra estiveram envolvidos nesta jornada.

O trabalho chega ao fim, e ao mesmo tempo surge um sentimento de orgulho pessoal pela tarefa realizada e também um sentimento de alívio por isso.

Agradeço primeiramente a minha família por ter estado junto de mim, me incentivando durante todo o período do mestrado e mesmo o período que o antecedeu, durante a seleção. A minha mãe Sônia, que sempre me aconselhou, apoiou e deu forças nos momentos difíceis e que também me pressionou e me cobrou em relação a minha vida de estudante e profissional, até mais que o próprio orientador. Ao meu pai Paulo, que nunca mediu esforços para ajudar no que fosse necessário, me amparando desde os conselhos dados ao reais gastos quando necessário durante a graduação e pós-graduação. Agradeço ao meu irmão Adriano que também me incentivou e apoiou em todos os momentos necessários.

Agradeço a minha namorada e futura esposa Taynara pelo infinito companheirismo e carinho durante todos estes anos, sempre me encorajando a continuar nesta tarefa tão árdua e difícil.

Deixo meu agradecimento a amigos e companheiros durante a graduação: Pedro, Erimar, Elton e Sued pelos papos descontraídos que alegravam os momentos de folga entre os estudos. E um agradecimento aos companheiros de mestrado Letícia e Murilo, pelos momentos de amizade e alegria e também pelas discussões a respeito das disciplinas cursadas e ao tema da minha dissertação.

Obrigado as pessoas que convivo no colégio onde trabalho. Aos meus alunos, aos companheiros de trabalho e ao diretor “Marcão” pelo grande incentivo e apoio, meus sinceros agradecimentos.

Agradeço aos professores de História Medieval durante a graduação Jaime Estevão dos Reis, com quem muito aprendi e muito significou na minha graduação. E ao professor José Carlos Gimenez, que me orientou na iniciação científica, primeira pesquisa acadêmica, seus conselhos foram muito importantes para o meu aprendizado.

Meu agradecimento aos professores Sidnei J. Munhoz e Francisco César Ferraz pelos conselhos ofertados que muito me ajudaram enquanto escrevia a dissertação.

Agradeço também ao meu orientador João Fábio Bertonha por todos os conselhos e orientações prestadas que muito me fizeram aprender, sobretudo pela paciência e tolerância durante o trabalho.

Enfim, agradeço a todos que de uma forma ou de outra me ajudaram durante o tempo em que me dediquei a esta dissertação.

## RESUMO

A Segunda Guerra Mundial foi um conflito que marcou a história do século e decidiu os rumos da humanidade. O Brasil entrou no confronto após os ataques do Eixo às suas embarcações no Atlântico Sul no ano de 1942 e enviou para a guerra uma força expedicionária (FEB) e um grupo de aviadores de caça que representou a Força Aérea Brasileira (FAB). Este trabalho tem como objetivo entender a formação da FAB no contexto de um país periférico e rural durante os acontecimentos da guerra, contrapondo-a, em parte, a experiência da FEB, abordando ainda a questão da memória destas duas forças.

**Palavras-chave:** Brasil; Estados Unidos; Força Expedicionária Brasileira; Força Aérea Brasileira.

## ABSTRACT

After Brazil's entry in the Second World War, the Brazilian government decided to send to the battlefields in Europe an Expeditionary force (FEB) and an aviation wing representing the recently created Força Aérea Brasileira. This study aims to understand the FAB's formation in the national context of that period, a rural and backward country. The comparative perspective will be used to stress the similarities and differences between the FAB unit and FEB, especially regarding the social origins of the soldiers and officers and the memories built by the Air Force and the Army regarding their participation in the war in the decades after 1945.

**Keywords:** Brazil, United States; Brazilian Expeditionary Force; Brazilian Air Force.

## LISTA DE FIGURAS:

<b>Figura 1:</b> Manifestação em favor da entrada na guerra em 1942.....	46
<b>Figura 2:</b> Conferência de declaração de guerra ao Eixo com Vargas em 1942.....	46
<b>Figura 3:</b> Emblema do 1º Grupo de Aviação de Caça.....	63
<b>Figura 4:</b> Emblema da 1ª Esquadilha de Ligação e Observação.....	64
<b>Figura 5:</b> P-47 Thunderbolt.....	66
<b>Figura 6:</b> Placa de Homenagem ao 1º Grupo de Aviação de Caça.....	69
<b>Figura 7:</b> Citação Presidencial norte-americana concedida ao 1º Grupo de Aviação de Caça.....	71
<b>Figura 8:</b> Monumento criado em homenagem ao 1º Grupo de Aviação de Caça.....	72
<b>Figura 9:</b> Acampamento do grupo brasileiro em Tarquínia.....	116
<b>Figura 10:</b> Reunião dos pilotos do grupo.....	116
<b>Figura 11:</b> Barraca do grupo de caça.....	117
<b>Figura 12:</b> P-47 Thunderbolt.....	117
<b>Figura 13:</b> Pilotos se dirigindo à missão.....	118
<b>Figura 14:</b> P-47 Thunderbolt em voo.....	118
<b>Figura 15:</b> Esquadilha brasileira em voo.....	119
<b>Figura 16:</b> Barraca do grupo de caça.....	119
<b>Figura 17:</b> Reunião dos integrantes do grupo de caça.....	120
<b>Figura 18:</b> Reunião dos integrantes do grupo de caça.....	120
<b>Figura 19:</b> Nero Moura.....	121
<b>Figura 20:</b> Explosão durante a realização de uma missão.....	121
<b>Figura 21:</b> P-47 Thunderbolt.....	122
<b>Figura 22:</b> Explosão durante a realização de uma missão.....	122

<b>Figura 23:</b> Explosão durante a realização de uma missão.....	123
<b>Figura 24:</b> Explosão durante a realização de uma missão.....	123
<b>Figura 25:</b> P-47 Thunderbolt em pleno voo.....	124
<b>Figura 26:</b> Reunião dos integrantes do grupo brasileiro.....	124

**LISTA DE TABELAS:**

<b>Tabela 1:</b> Navios brasileiros torpedeados durante a guerra.....	93
<b>Tabela 2:</b> Navios afundados por submarinos do Eixo nas Américas.....	94
<b>Tabela 3:</b> Sumário estatístico do 1º Grupo de Aviação de Caça.....	95
<b>Tabela 4:</b> Resultados obtidos pelo 1º Grupo de Aviação de Caça.....	95
<b>Tabela 5:</b> Missões executadas pelo 1º Grupo de Aviação de Caça.....	97
<b>Tabela 6:</b> Distribuição das Missões por piloto.....	111

**LISTA DE MAPAS:**

<b>Mapa 1:</b> Invasão da Polônia pelo exército alemão.....	24
<b>Mapa 2:</b> Invasão da França pelo exército alemão.....	26
<b>Mapa 3:</b> Ataque japonês a Pearl Harbor.....	30
<b>Mapa 4:</b> Importância da cidade de Natal durante a guerra.....	41
<b>Mapa 5:</b> Navios afundados pelo Eixo.....	48
<b>Mapa 6:</b> Linha Gótica.....	53
<b>Mapa 7:</b> Submarinos afundados na costa brasileira.....	58
<b>Mapa 8:</b> Locais onde os pilotos brasileiros foram abatidos.....	70

**ABREVIATURAS E SIGLAS:**

**1ª ELO:** Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação

**ADP:** Programa de Desenvolvimento de Aeroportos

**EUA:** Estados Unidos da América

**FAB:** Força Aérea Brasileira

**FEB:** Força Expedicionária Brasileira

**FFAA:** Forças Armadas

**FGV/CP-DOC:** Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas.

**GESTAPO:** *Geheime Staatspolizei*, Polícia Secreta do Estado

**INCAER:** Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

**LUFTWAFFE:** *Deutsche Luftwaffe*, Força Aérea Alemã

**NSDAP:** *Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei*, Partido Nazista, Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães

**PAA:** *Pan-American Airways*

**RAF:** *Royal Air Force*, Força Aérea Inglesa

**SA:** *Sturmabteilung*, Divisões de Assalto

**SS:** *Schutzstaffel*, Tropa de Proteção

**U-199:** submarino alemão

**URSS:** União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

**USAAF:** *United States Army Air Forces*, Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos

**USAF:** *United States Air Force*, Força Aérea dos Estados Unidos

**USN:** *United States Navy*, Marinha dos Estados Unidos

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	15
<b>Cap 1: A Segunda Guerra Mundial: causas, desenvolvimento e a entrada do Brasil no conflito</b> .....	18
1.1- As causas da Segunda Guerra Mundial.....	18
1.2- O desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial.....	23
1.2.1- Investida alemã e o uso do poder aéreo na Europa.....	23
1.2.2- Outras frentes de batalha e a entrada dos Estados Unidos na guerra.....	27
1.3- A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial.....	29
1.3.1- As relações internacionais e política externa do Brasil antes da guerra.....	29
1.3.2- A aproximação brasileira com os Estados Unidos.....	35
1.3.3- O afundamento de navios mercantes brasileiros e a declaração de guerra.....	43
<b>Cap 2: Participação brasileira na guerra: FEB e FAB</b> .....	50
2.1- Contexto da Criação da FAB e do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro.....	55
2.1.1- A formação do 1º Grupo de Aviação de Caça.....	59
2.2- Treinamento do 1º Grupo de Aviação de Caça.....	60
2.3- Atuação da FAB no Cenário de Guerra.....	62
<b>Cap 3: A FAB na guerra: Análise e a luta pela memória</b> .....	73
3.1. Organização do Grupo para o treinamento no Panamá e nos Estados Unidos.....	73
3.2 Origem Sociológica dos integrantes do 1º Grupo de Caça.....	79
3.3 A FAB após a Guerra.....	80
<b>Conclusão</b> .....	86
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	87
<b>Fontes</b> .....	91
<b>Anexos</b> .....	93

## INTRODUÇÃO

Tive interesse por História desde o Ensino Fundamental. De todas as matérias do colégio era a que mais me fazia direcionar esforços para o estudo. Neste primeiro contato com os livros didáticos, conheci os primeiros conteúdos sobre guerra e desde então o interesse e entusiasmo pelo assunto só aumentou.

Aos poucos, comecei a buscar informações sobre histórias de guerra em outros meios além dos livros didáticos: filmes, documentários, sites, revistas e livros científicos. Quanto mais lia sobre batalhas e guerras, mais crescia o meu interesse, especialmente pela Segunda Guerra Mundial, que foi o maior conflito da história da humanidade, e como tal, atrai a atenção de inúmeros pesquisadores ao redor do mundo, e comigo não seria diferente.

Durante a graduação, principalmente no quarto e último ano começou a surgir a ideia de preparar um projeto de mestrado na qual fosse possível estudar a Segunda Guerra Mundial. Diante de um tema amplo muito estudado em todo o mundo, foi decidido, junto do orientador, estudar a participação brasileira na guerra. Dentro dos inúmeros trabalhos já realizados sobre o tema, a participação brasileira ainda é pouco estudada, e quando é, o foco está direcionado à FEB (Força Expedicionária Brasileira). Dessa forma, optamos por desenvolver um trabalho sobre a FAB (Força Aérea Brasileira) na Segunda Grande Guerra. Um trabalho novo e de grande importância para o estudo da participação do Brasil na guerra, por preencher um pouco esta lacuna da historiografia brasileira.

O objetivo deste trabalho é mostrar como o Brasil, país rural e periférico na década de 1940, foi capaz de participar da maior guerra de todos os tempos, num esforço duplo de formar e treinar um grupo de aviadores que representaria a sua Força Aérea durante os combates na Itália.

Como referencial teórico e metodológico foi utilizada a Nova História Política, tendo como base os autores CARDOSO e VAINFAS (1997) e RÉMOND (1996), recusando uma abordagem simplista e focada unicamente nos atos dos grandes chefes de Estado narrados de forma cronológica. Foi utilizada nesse trabalho uma abordagem que combina a Nova História Política com a Nova História Militar, baseando-se na obra de CASTRO e IZECHSOHN (2004) levando a uma discussão que não aborde apenas os aspectos táticos e estratégicos, os estudos de batalhas e principais figuras militares, mas que compreenda que os mesmos não se encontram isolados da sociedade e do processo histórico de formação da mesma.

Diante da novidade do tema, o trabalho se mostrou bastante difícil. A bibliografia utilizada para a contextualização é focada majoritariamente na participação brasileira na

Segunda Guerra Mundial, com ênfase na FEB, baseada em autores como CERVO (1986), FERRAZ (2005), McCANN (1995), NETO (1995) e SEITENFUS (2000), dentro dos quais são poucas as referências sobre a FAB. Dessa forma, o material usado como fonte nesta tarefa compreende os livros de relatos e memórias dos ex-integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça que representou a FAB na guerra, livros produzidos pela Aeronáutica e alguns relatórios de rotina de treinamento e combate durante os conflitos conseguidos junto a FGV/CP-DOC.

As fontes são singulares, dado o conteúdo ímpar que pode ser encontrado nas mesmas. Elas revelam as situações vividas através de entrevistas e relatos pelos ex-integrantes do grupo de aviação de caça desde o alistamento voluntário para as Forças Armadas até o treinamento e atuação em combate na Itália. Estas fontes abordam desde as situações mais difíceis durante suas missões e combates até situações mais descontraídas, como saídas noturnas, passeios em rios e cidades vizinhas e pratica de esporte entre os integrantes do grupo.

No primeiro capítulo desta dissertação são abordadas as causas e circunstâncias que levaram à Segunda Guerra Mundial. Neste mesmo capítulo é apresentada a formação do conflito, com a entrada dos países envolvidos, desenvolvimento das diversas frentes de combate e o crescimento do uso e melhoramento do poder aéreo em batalha, eixo central desta dissertação.

No último tópico do primeiro capítulo é apresentado o contexto histórico que levou a declaração de guerra do Brasil ao Eixo em agosto de 1942 partindo do estudo das relações do Brasil com os Estados Unidos e a Alemanha na década de 1930, passando pelo alinhamento com os norte-americanos e Aliados, até a retaliação alemã com os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros na costa do Oceano Atlântico, fatos que definitivamente levaram o Brasil à Segunda Guerra Mundial.

No segundo capítulo é abordada a participação das Forças Armadas Brasileiras (FAB e FEB) na guerra. Apresenta-se a atuação da FEB nas diferentes etapas de sua história, desde as dificuldades encontradas para o seu recrutamento e adestramento até a falta de equipamento e transporte para o cenário de guerra.

Ainda neste capítulo aborda-se o contexto de criação do Ministério da Aeronáutica e a escolha de Salgado Filho como o seu Primeiro Ministro e a criação e formação do 1º Grupo de Aviação de Caça, tendo Nero Moura como seu comandante. Também serão abordadas questões como seu recrutamento, seu treinamento no Panamá e nos Estados Unidos e sua atuação em combate na Itália.

Por fim, foi feita uma análise sociológica a respeito dos integrantes da FAB (padrão educacional e oportunidades de reintegração social) fazendo uma comparação com a FEB.

Comparou-se o perfil dos integrantes da FAB, principalmente dos oficiais e pilotos, visto que a quantidade de informações disponíveis sobre eles é maior, frente aos integrantes da FEB. Já ao final do capítulo foi feita uma comparação das memórias após a guerra, e o destino da unidade que representou a FAB na guerra.

## 1- A Segunda Guerra Mundial: causas, desenvolvimento e a entrada do Brasil no conflito

Em primeiro de setembro de 1939, o exército alemão rompeu as fronteiras da Polônia, dando início ao maior e mais sangrento conflito armado da história da humanidade. A Segunda Guerra Mundial envolveu as principais potências da época e ceifou aproximadamente cinquenta e cinco milhões de vidas em todo planeta, entre civis e militares. Seu desfecho definiu os rumos políticos e econômicos do mundo nas próximas décadas. No entanto, as motivações para tal conflito datam de muito antes de seu começo.

O período que se inicia em 1914, com o começo da Primeira Guerra Mundial, e termina em 1945, com o fim da segunda, denomina-se, segundo as palavras do historiador inglês Eric Hobsbawm, como a Era da Catástrofe. Neste intervalo de tempo, as pessoas que presenciaram o final do século XIX e início do XX ficariam chocados com o desaparecimento das instituições liberais e o conseqüente descrédito do liberalismo e da democracia diante da população mundial, principalmente a europeia. A perda de espaço do liberalismo em alguns países europeus acelerou acentuadamente o desenvolvimento de uma direita radical, representada na Alemanha por Adolf Hitler e pelo nazismo, que encontrou nas classes médias e populares um grande apoio. O crescimento da extrema direita na Europa era uma resposta às ameaças do comunismo e a situação catastrófica do capitalismo após a grande depressão de 1929. (HOBSBAWM, 1995) Esta situação formou o cenário que levou à eclosão da guerra em 1939.

### 1.1- As causas da Segunda Guerra Mundial

A Europa já havia ficado arrasada e transformada após os combates da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). O Tratado de Versalhes, assinado em junho de 1919 pelas potências que participaram da guerra, mostrou ser um compromisso estranho e falho para manter a paz mundial. A intenção era punir e humilhar a Alemanha, seu exército foi diminuído a cem mil homens sem armamento pesado e frota naval, e seus territórios na Europa e colônias passaram às mãos dos Aliados, além de assumir a responsabilidade pela guerra e pagar duras indenizações aos vencedores. Essas imposições foram duras demais e causaram apenas um ódio revanchista que ajudou a preparar o caminho para o nazismo e uma guerra ainda mais mortal vinte anos depois. (BERTONHA, 2011)

A Primeira Guerra Mundial mudou realmente a Europa, que perdeu a sua posição central na economia mundial para os Estados Unidos. Grandes impérios, como o Austro-Húngaro e o Otomano deixaram de existir. O liberalismo começou a cair em descrédito, sendo

responsabilizado pela Grande Guerra, abrindo espaço para o crescimento do bolchevismo e de regimes de extrema direita, como o Fascismo.

Na Itália, o movimento fascista surgiu em 1919, tendo como líder Benito Mussolini, antigo militante socialista. Após a Marcha sobre Roma em 28 de outubro de 1922, manifestação de massa organizada pelos fascistas com características de golpe de Estado, o monarca Vitor Emanuel III nomeou Mussolini como chefe de governo. Uma vez no poder, os fascistas trilharam na Itália um caminho seguido por outros partidos de direita posteriormente, ou seja, o de combate à democracia e de implantação do unipartidarismo. (FERRO, 1995)

Da mesma forma que na Itália, na Alemanha a democracia e o liberalismo que se desenvolveram após 1918 deram margem à organização de um partido autoritário por Adolf Hitler, o Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães, em 1919. A participação dos nazistas nas eleições durante os anos de 1920 teve resultados limitados, pois tratava-se de um partido em crescimento na sociedade. Sua ideologia, como no fascismo italiano, pregava o anti-socialismo e o anti-liberalismo, a condenação da democracia, o autoritarismo, o militarismo e o nacionalismo exacerbado. Contudo, diferentemente dos outros fascismos, o nazismo tinha o conceito de raça como um de seus elementos centrais. Na obra *Mein Kampf*, escrita na prisão por Adolf Hitler após fracassada tentativa de golpe em 1923, conhecida como *Putsch de Munique*, Hitler defendeu a teoria de uma suposta raça ariana, superior e perfeita, da qual os alemães seriam os principais representantes e que, por isso, deveria ser conservada pura e livre de miscigenação com outras raças “inferiores”, como judeus, ciganos ou negros. Hitler introduziu em sua concepção totalitária um claro elemento racista, o arianismo, responsável, durante a Segunda Guerra Mundial, pelo extermínio de milhões de judeus e outros povos.

A situação econômica alemã nos anos pós-guerra tornou-se catastrófica, marcada pela consequência dos gastos da guerra e das indenizações que teve que pagar. Antes da Primeira Guerra Mundial, a taxa de câmbio era de 4,2 marcos alemães para um dólar. Com o peso da inflação, o dólar passou a valer, no início dos anos 1920, cerca de 4,2 trilhões de marcos.

Mesmo com as duras penas impostas pelo Tratado de Versalhes, a economia alemã começou a recuperar-se lentamente dos efeitos da Primeira Guerra com a ajuda de vários planos econômicos americanos, os quais auxiliaram a recuperação da economia alemã e tornaram os apelos nazistas menos fortes da década de 1920. A crise de 1929 trouxe, contudo, outro panorama para a Alemanha: recessão econômica e aumento do número de desempregados, favorecendo a ascensão do nazismo ao poder. Em outras palavras, a crise contribuiu para os discursos antiliberais de Hitler surtirem efeito e ganharem mais adeptos nas camadas médias e na alta burguesia industrial alemã, assustadas com o espectro do comunismo.

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

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

Usando a propaganda com maestria, Hitler implantou uma das ditaduras mais cruéis e violentas de toda a história. Em 1934, autorizou o expurgo das SA, que pretendiam tornarem-se um exército nacional, garantindo o apoio do exército. A anulação das tropas radicais das SA na noite dos Longos Punhais (29 para 30 de junho de 1934) abriu caminho para as SS se tornarem a única força policial responsável pelo controle de toda a vida na Alemanha.

Na economia, Hitler obteve grande sucesso, fator que ajudou na popularização de sua ditadura. Em menos de quatro anos conseguiu incentivar a tal ponto a produção agrícola e fabril, em especial a indústria bélica, que a Alemanha atingiu a condição de pleno emprego, atraindo ainda mais aplausos populares ao regime. Em pouco tempo, a Alemanha se recuperou de uma situação caótica de crise e já estava pronta para dar início aos preparativos de guerra, sendo capaz de rivalizar com as grandes potências do mundo da época.

Externamente, Hitler defendia a criação do espaço vital, ou seja, de uma área geográfica sob o domínio nazista considerada essencial para sustentar o desenvolvimento da economia alemã. Na sua concepção, o espaço vital abrangia, entre outros Áustria, Tchecoslováquia, Ucrânia e Polônia, incluindo o corredor polonês. Para atingir o objetivo de conquistar o espaço vital, rapidamente, Hitler estabeleceu pactos militares. Um deles com a Itália em 1936, criando o eixo Roma-Berlim; outro com o Japão, em novembro do mesmo ano, com o objetivo de combater a ideologia comunista, propagada pela III Internacional<sup>1</sup>, chamado

---

<sup>1</sup> Em 1919, logo após a vitória dos comunistas na Revolução Russa, foi criada a Terceira Internacional, ou Internacional Comunista, ou ainda *Komintern*. Seu principal objetivo era criar uma União Mundial

Pacto *Antikomintern*. Depois assinou o acordo de Munique garantindo a anexação parcial da Tchecoslováquia. E por último firmou o pacto *Molotov-Ribbentrop* de não-agressão com a União Soviética.

Em 1937, a Itália aderiu ao pacto *Antikomintern*, estabelecendo o chamado Eixo. Além disso, a Alemanha decidiu seguir a decisão japonesa de abandonar a Liga das Nações, o que não a impediu de desenvolver tecnologia bélica de ponta. O governo também investia em outros setores, como a indústria automobilística, criando a Volkswagen em 1937, com o objetivo de produzir um carro para os trabalhadores. (FERRO, 1995)

Todo esse fortalecimento alemão era acompanhado por Inglaterra e França, as quais, contudo, agiam com pouca firmeza a respeito. A política era usada como negociação para tentar manter um equilíbrio europeu, fazendo algumas concessões e, esperando que, dessa forma houvesse um contentamento com as novas vantagens obtidas. Tal política mostrou-se ineficiente e a Alemanha continuou a passos firmes seus esforços econômicos e militares a caminho da guerra.

Segundo Hobsbawm (1995, p. 144-176) os países ocidentais assistiram ao crescimento da ameaça alemã sem uma reação firme porque a Primeira Guerra Mundial havia sido um confronto excessivamente custoso em termos militares, econômicos, populacionais e mesmo emocionais. Para ele, haveria um amplo fosso entre reconhecer as potências do Eixo como um grande perigo e fazer alguma coisa a respeito.

Ao mesmo tempo, uma legislação racista e antijudaica estava sendo implementada na Alemanha. As Leis de Nuremberg de 1935 estabeleceram a distinção entre alemães puros, judeus puros e mestiços e transformaram os judeus em cidadãos de segunda categoria, além de proibir qualquer tipo de miscigenação entre alemães e judeus, o matrimônio, a coabitação de imóvel e o acesso às ruas em determinados dias. Destruição de sinagogas, venda forçada de bens imobiliários judeus e a exigência de que ocupassem moradias separadas, constituíram-se em novas formas de repressão.

Com a guerra em curso, os nazistas organizaram a Conferência de Wannsee, em 20 de janeiro de 1942, quando adotaram a solução final para o problema judaico. A expressão solução final referia-se à política nazista de exploração de judeus na condição de escravos e de seu extermínio puro e simples nos campos de concentração, transformados então em campos de extermínio. (ROSEMAN, 2003)

---

de Repúblicas Soviéticas. Dominada pelo Partido Comunista da União Soviética, a Internacional emitia diretrizes que deveriam ser seguidas por todos os seus filiados.

Em 1938, Hitler realizou o *Anchluss*, ou seja, a anexação da Áustria, com amplo apoio de parte da população austríaca. No mesmo ano, invadiu a região dos Sudetos, na Tchecoslováquia, mantendo a anexação sob protesto dos países liberais da Europa, como a Inglaterra. Em 29 de setembro de 1938, na Conferência de Munique, os representantes francês e inglês concordaram com a anexação dos Sudetos, mas Hitler deveria encerrar suas pretensões territoriais. A organização dessa conferência rendeu mais tempo para o nazismo se fortalecer militarmente.

Em 23 de agosto de 1939, Hitler deu mais um passo para a guerra, assinando com a URSS de Stálin o pacto de não-agressão ou Ribbentrop-Molotov, segundo o qual Stálin nada faria contra a invasão da Polônia, uma das áreas pretendidas por Hitler dentro do espaço vital, em troca de parte do território polonês, dos países bálticos e da aceitação alemã das reivindicações soviéticas na Finlândia. Esse acordo garantia certa tranquilidade a Hitler no front do leste europeu e, em caso de guerra, a possibilidade de concentrar forças contra Inglaterra e França no oeste. Este tratado também atendeu aos interesses de Stálin, que temia lutar sozinho contra Hitler. Os dois lados esperavam que seu adversário se enfraquecesse na luta contra a Alemanha. Dessa forma, Stálin esperava manter a União Soviética fora da guerra, enquanto Alemanha, Inglaterra e França se enfraquecessem uma após a outra. (FERRO, 1995)

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

A agressividade alemã colocou lado a lado ideologias políticas completamente diferentes, como a liberal de Estados Unidos, Inglaterra e França, e a socialista da União Soviética contra o inimigo, a Alemanha e seus aliados. Os dois lados, antes opostos, viam o Nazismo, naquele momento, como um perigo maior do que cada um ao outro. As linhas divisórias cruciais desta época foram traçadas entre famílias ideológicas: de um lado, os descendentes do Iluminismo do século XVIII e das grandes revoluções, incluindo, claro, a russa; do outro, seus adversários. O que uniu todo o mundo num confronto internacional e civil, dessa forma, foi o surgimento da Alemanha de Hitler. Sob certos aspectos, era provável que o apelo a unidade antifascista conquistasse a resposta mais imediata, dado o fato que o fascismo tratava publicamente todos os demais sistemas econômicos políticos e sociais, sejam liberais ou socialistas e comunistas ou de qualquer outro tipo, como inimigos a serem igualmente destruídos. (HOBSBAWM, 1995, p. 144-178)

Era o início da maior guerra da história da humanidade. Os seus resultados ditariam os rumos que o mundo iria tomar posteriormente.

## 1.2 O desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial.

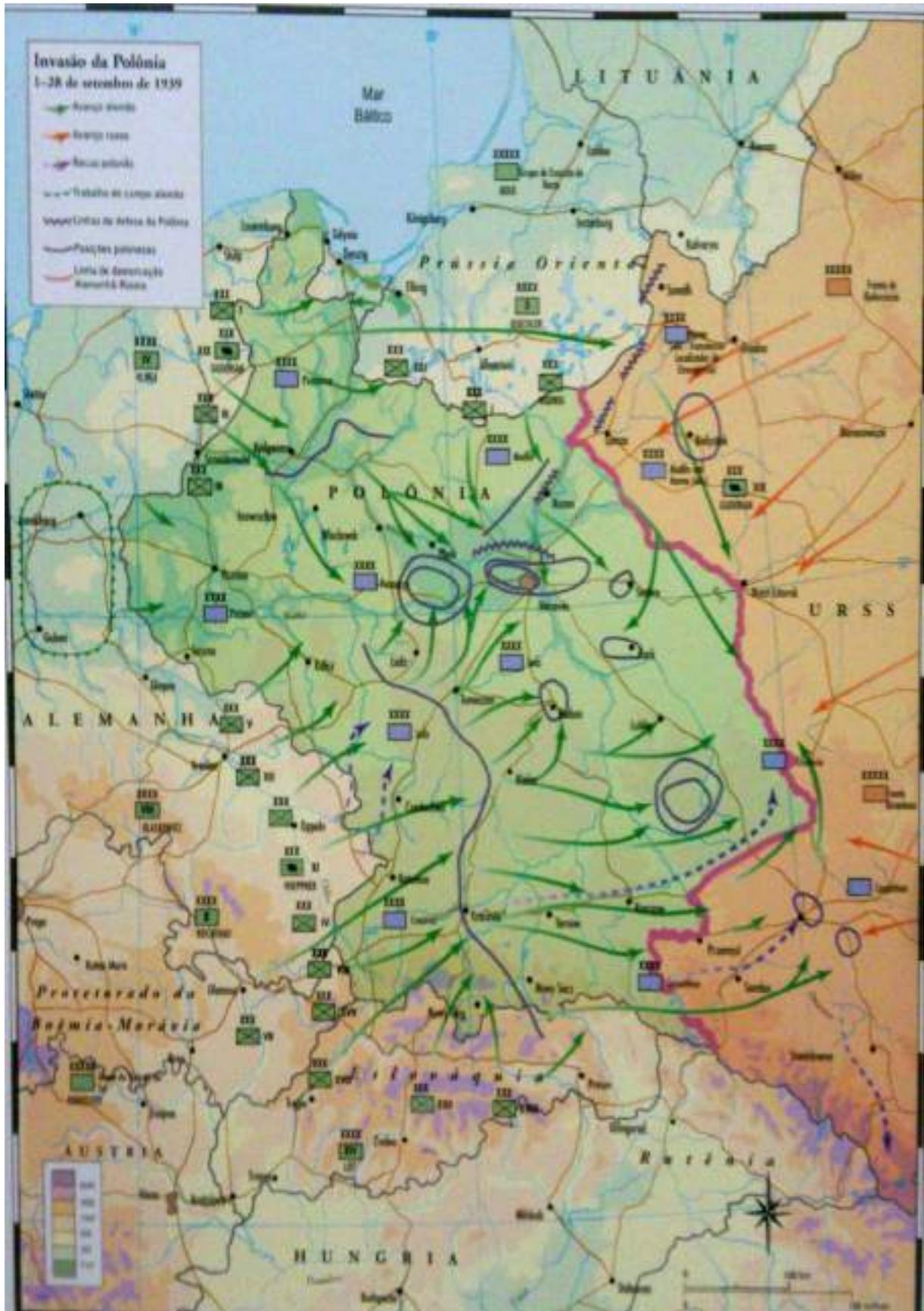
### 1.2.1 Investida alemã e o uso do poder aéreo na Europa

A Alemanha atacou e conquistou a Polônia em apenas vinte e sete dias, já que sua capacidade militar era imensamente maior do que a do seu adversário. O uso da guerra-relâmpago ou *Blitzkrieg* mostrou ser uma forma de guerra inovadora e muito eficaz contra seus inimigos, que ainda estavam acostumados com as táticas de batalha usadas Primeira Guerra Mundial. (Ver Mapa 1)

Foi a derrota da Alemanha na Primeira Guerra Mundial que a levou a repensar a natureza das suas estratégias de guerra, buscando evitar o grande número de baixas e a imobilidade das trincheiras. O general alemão Heinz Guderian acreditava que os tanques deveriam ser agrupados e trabalhados em conjunto com a infantaria, engenharia e o poder tático aéreo e se concentrarem no ponto mais fraco do inimigo, usando esta força combinada para abrir caminho e desequilibra-lo. (JORDAN e WIEST, 2008, p.23)

Seguro no lado leste graças ao pacto de não-agressão com Stálin e depois de ocupar a Polônia, Hitler voltou os seus exércitos para o oeste após a “guerra de mentira”. E no dia 10 de maio de 1940, lançou uma ofensiva contra os Países Baixos, procurando contornar o sistema de defesa francês da Linha *Maginot*, que contava com várias fortificações construídas alguns anos antes da guerra. Iniciava-se assim a Batalha da França, vencida com certa facilidade pelos alemães, dentro de quarenta dias, com a tática da *Blitzkrieg*. (Ver Mapa 2)

Depois de contornar o sistema de defesas da Linha *Maginot*, a *Wehrmacht* se voltou para o sul sem encontrar resistência, conquistando Paris em 14 de junho de 1940. No dia 16 de junho o governo francês se rendeu. Os alemães ocuparam a França ao norte e ao oeste, deixando no sul um governo francês controlado pelos nazistas em Vichy. A vitória na Batalha da França em aproximadamente quarenta dias representou um dos maiores triunfos das forças nazistas. Numericamente o exército alemão era menor, contava com 2,75 milhões de soldados contra três milhões dos aliados. Em termos de armamentos, idem. Mas o que definiu a batalha foi o modo como os blindados e os aviões foram usados em combate. O exército francês ainda era liderado por veteranos da Primeira Guerra, que não tinham visão necessária para enxergar que este era um conflito totalmente diferente do anterior.



(Mapa 1: JORDAN, D., WIEST, A., 2008, p.24)

Nos últimos dias de maio de 1940, com as tropas derrotadas e surpreendidas pela avalanche alemã, os homens do exército aliado foram empurrados cada vez mais em direção ao mar. A tática de Hitler era cortar a França ao meio, dividindo as forças aliadas ali presentes e seguir com seus blindados e aviões até o Canal da Mancha.

A partir de julho de 1940, a Força Aérea Alemã começou a disputar com a britânica a supremacia aérea na região do Canal da Mancha e no sul da Inglaterra, essencial para uma possível invasão. A resistência inglesa na chamada “Batalha da Inglaterra” frustrou os planos alemães e o território britânico ficou a salvo da ocupação nazista. Neste cenário de guerra a batalha pelo ar foi decisiva e ditou os rumos do conflito para os dois países com inúmeras perdas de ambos os lados entre a RAF (*Royal Air Force*) e a *Luftwaffe*. O ataque alemão era intenso, ocorrendo durante dia e noite, primeiramente no litoral e depois na cidade de Londres, onde muitos civis foram mortos durante os bombardeios aéreos. Göring tentou vencer a resistência britânica a todo custo, sem sucesso, impossibilitando a invasão da Inglaterra. Nesta batalha a RAF perdeu 1265 aeronaves, enquanto a *Luftwaffe* perdeu 1882. O destino da Inglaterra foi decidido na batalha aérea. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 36-39)

A iniciativa da guerra no ar começou com a *Luftwaffe* com ataques à Polônia, França e Inglaterra seguido da resposta britânica em ataques menores e esporádicos realizados a Berlim até o ano de 1941. O número de perdas de aeronaves, militares e civis inocentes na Batalha da Inglaterra foi imenso. No contra-ataque inglês contra as cidades alemãs após a resistência o chefe de Comando de Bombardeiros da RAF Arthur Harris reuniu uma força de 1040 aeronaves para a ação. Os resultados do ataque foram aquém do esperado, erros aos alvos projetados não eram raros. Durante o ano de 1943 o ataque da RAF às cidades alemãs foi intensificado, recebendo o auxílio da USAAF. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 39-41)

Ao mesmo tempo que o ataque crescia a defesa aérea alemã se fortalecia aumentando a produção de caças de defesa impondo perdas pesadas aos Aliados, entre pilotos e aeronaves. No fim de 1944 o foco do ataque aéreo aliado foi desviado para a Normandia, norte da França. A Alemanha passou a receber ataques de duas frentes: os Aliados no oeste e os soviéticos no leste, ataques aéreos ocorriam de todos os lados e a Alemanha depositou suas esperanças nos aviões a jato Me 262, mas o seu número ainda pequeno de aeronaves frustrou as esperanças alemãs, no mesmo momento em que os Aliados passaram a usar o modelo Mustang P-51, praticamente encerrando a guerra aérea na Europa. A campanha aérea de bombardeio contra a Alemanha chegou ao fim no ano de 1945 com impressionantes números: cerca de 400.000 civis e 160.000 soldados e pilotos mortos, com a perda de 40.000 aeronaves. Foram necessários

quatro anos de insistentes ataques aéreos contra a Alemanha para destruir sua indústria e resistência. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 41-49)



(Mapa 2: JORDAN, D., WIEST, A., 2008, p.26)

### 1.2.2 Outras frentes de batalha e entrada dos Estados Unidos na guerra

Em setembro de 1940 começaram as operações militares na África. As tropas italianas avançaram da Líbia em direção ao Egito, para conquistar o Canal de Suez, mas foram derrotadas. A derrota destas tropas obrigou Hitler a organizar, em janeiro de 1941, o *Afrika Korps*, sob comando do general Erwin Rommel, para tentar impedir um colapso italiano.

O exército alemão enfrentava dificuldades, visto que o controle inglês no Mediterrâneo o impedia de receber combustíveis e provisões regularmente. Em outubro de 1942, as sucessivas vitórias inglesas empurraram as tropas italianas e alemãs de volta à Líbia e Tunísia. Em novembro do mesmo ano, os exércitos dos Estados Unidos desembarcaram no norte da África, acelerando a derrota alemã, consumada em maio de 1943. Com a vitória aliada na África foi possível a invasão da Itália pelo sul e a rendição de Mussolini. Desde então, a luta pelo controle da Itália colocaria os aliados frente aos nazistas, que ocupavam boa parte do território italiano. Foi neste cenário de guerra que o Brasil participou junto dos Aliados, a FAB e a FEB lutaram neste local, como unidades pertencentes às forças norte-americanas na expulsão dos alemães da área.

Dois anos antes, em 1941, Hitler abriu uma frente de batalha em direção ao leste rumo à União Soviética, que unia duas características que aos olhos dos nazistas, não poderiam ser piores: era habitada por eslavos e sob um regime comunista. Portanto, era fácil perceber que o pacto de não-agressão assinado entre Hitler e Stálin não duraria muito tempo. Além disso, o *Führer* desejava expandir seus territórios a leste, região que acreditava ser o espaço vital (*Lebensraum*) para a sobrevivência e evolução do povo alemão.

Hitler desejava conquistar a U.R.S.S. e planejou o ataque mesmo contra a indicação da maioria dos generais do Alto Comando alemão naquele determinado momento. A vontade de Adolf Hitler prevaleceu, ainda mais depois da chegada de informações de que Stálin reforçara militarmente a fronteira ocidental e a parte ocupada da Polônia. Stálin desconfiava das intenções de Hitler, tanto que logo tratou de selar acordo de não-agressão com o Japão, protegendo a fronteira oriental, o que possibilitaria concentrar seus homens na defesa ocidental.

A operação ofensiva alemã foi executada com três frentes de batalha: ao norte, a intenção era acabar com os exércitos russos nos países bálticos, ocupados pela U.R.S.S. no ano de 1940, até chegar a Leningrado; ao centro, o alvo era Moscou, à qual o ataque, na ofensiva final, teria o apoio do exército do norte; finalmente ao sul, o plano era tomar a Ucrânia, atingindo Kiev e seguir até a Criméia, cujas bases aéreas Hitler considerava perigosas num ataque aos campos petrolíferos romenos, sob domínio nazista.

De início, a ofensiva germânica foi avassaladora, ficando próxima a conquista da capital Moscou. Porém a ocupação da cidade não aconteceu. A indecisão entre os integrantes do alto-escalão alemão e Hitler, o rigoroso inverno e a resistência dos russos colocaram fim as pretensões alemãs.

Adolf Hitler perdera o seu poder de fogo. Seu objetivo de conquistar a União Soviética não foi alcançado e a partir dali, seriam os Aliados que dariam as cartas e partiriam numa ofensiva que durou anos e os levaria até Berlim em 1945, colocando um ponto final nas ambições alemãs.

Anos antes, dois acontecimentos no ano de 1941 transformaram a guerra europeia em uma guerra mundial. Um deles foi a invasão alemã da União soviética na Operação Barbarossa, já abordado anteriormente. Outro fator foi o ataque às ilhas norte-americanas do Havaí no Oceano Pacífico pelos japoneses. (GONÇALVES, 2000, p. 178) Este último fator foi definitivo para a entrada dos Estados Unidos na guerra, e a declaração de alemã contra os Estados Unidos foi diretamente decisiva para a participação do Brasil no conflito mundial.

O ataque à base de Pearl Harbor buscava destruir boa parte da frota naval dos Estados Unidos a fim de que os norte-americanos não pudessem retaliar em seguida. O ataque começou na madrugada do dia 7 de dezembro de 1941, foi devastador, mas não atingiu o objetivo traçado inicialmente. Apesar do sucesso em afundar vários navios importantes de grande porte da marinha norte-americana, nenhum porta-aviões estava ancorado no local, e este detalhe se mostraria decisivo. Os japoneses se concentraram em destruir navios, e não atacaram as instalações terrestres, que paralisariam a ação dos Estados Unidos no Pacífico por meses. (Ver Mapa 3)

Em resposta às investidas japonesas, o Congresso dos Estados Unidos declarou guerra ao Japão em 8 de dezembro de 1941 e o presidente Roosevelt assinou a declaração de guerra, apenas alguns minutos depois, com total apoio da opinião pública. O governo dos EUA continuou e aumentou a intensidade da mobilização militar e iniciou uma economia de guerra no país. Em vez de dar um golpe certeiro nos americanos, o ataque serviu apenas para incitá-los. Um contra-ataque poderoso aconteceu e impediu o cumprimento do expansionismo japonês no Oceano Pacífico.

Logo após a Alemanha Nazista declarou guerra aos Estados Unidos em 11 de dezembro, quatro dias após o ataque japonês, envolvendo assim todos os continentes do mundo no conflito. A guerra europeia tornava-se mundial. A declaração de guerra por parte de Hitler escandalizou o público estadunidense e permitiu aos Estados Unidos entrarem diretamente no

teatro de guerra do Pacífico e aumentar o seu apoio ao Reino Unido, que já tinha pedido há muito tempo um apoio total por parte dos EUA.

A entrada dos Estados Unidos na guerra em 1941 foi imprescindível para que o Brasil entrasse no conflito um ano depois. Até então, o Brasil apresentava, pelo menos em teoria, uma posição neutra em relação ao conflito, mantendo relações comerciais com ambos os lados. Após este acontecimento as pressões norte-americanas para que o Brasil tomasse uma posição em relação ao conflito foram maiores.

### 1.3 – A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial

No ano de 1942, quando o Brasil declarou guerra, ainda não era possível observar qual dos lados envolvidos no conflito sairia vencedor. Mas em 1944, ano em que as tropas brasileiras embarcaram para o campo de batalha, era perceptível que os Aliados se encontravam numa situação bem melhor na guerra, e que a Alemanha seria derrotada. No ano de 1943, o Eixo já havia começado a perder as primeiras batalhas, esse seria o ano da virada. Em três cenários diferentes as forças do Eixo foram derrotadas e começaram a perder terreno: junho de 1942, na ilha Midway, no Pacífico. Outubro de 1942, no Egito o comandante britânico Montgomery quebrou a invencibilidade do general alemão Erwin Rommel. E em fevereiro de 1943, chegou o fim da batalha de Stalingrado, com a vitória do exército soviético, que desde então partiu para a contraofensiva em direção a Berlim.

Não havia mais o que o Eixo pudesse fazer para reverter esta situação. Este era o contexto da guerra quando o Brasil ficou mais próximo de participar do conflito. O Brasil declarou guerra em agosto de 1942, e suas tropas participaram do conflito em 1944 e 1945, porém para entender o porquê do país participar desta guerra, num momento de resultado praticamente definido, é necessário analisar-se a partir da década anterior, e quais objetivos foram traçados para justificar esta participação.

#### 1.3.1 As relações internacionais e política externa do Brasil antes da guerra

O principal objetivo do Estado brasileiro na década de 1930 girava em torno da industrialização e o fortalecimento da economia, que se baseava, até então, na exportação de matérias primas. A industrialização era o caminho para este objetivo. Além deste, o Brasil buscava uma posição de destaque e liderança na América do Sul.



O Fascismo conquistou grande espaço no mundo na década de 1930, principalmente na ação de combate ao bolchevismo. No caso do Brasil não foi diferente, inclusive havendo no país a sua variante representada pelo Integralismo. Embora o Brasil participasse na guerra ao lado das democracias aliadas, o país sustentava um regime ditatorial nas mãos de Getúlio Vargas.

Antes mesmo de a guerra começar, países periféricos como o Brasil eram necessários aos futuros envolvidos como fonte de matéria prima para o fortalecimento de suas máquinas militares. Desde então já havia uma corrida pela conquista dos produtos brasileiros entre alemães, ingleses e norte-americanos.

Um fator determinante para orientar a política externa brasileira, em especial durante o período em que Getúlio Vargas esteve à frente do governo, foram os interesses comerciais. Satisfeito em termos territoriais e, tendo já consolidado a delimitação de suas fronteiras, “a sua principal preocupação na esfera das relações internacionais consistia em assegurar e ampliar mercados para a exportação de produtos primários” (CERVO e BUENO, 1986, p.70-71).

Durante os anos em que o segundo conflito mundial começou a tomar forma, a partir de meados da década de 1930, a orientação da política externa brasileira levou a uma maior aproximação comercial com a Alemanha, enquanto no plano político, sobretudo a nível regional (continente americano) ainda persistiu o alinhamento automático com os Estados Unidos. Ou seja, enquanto o Brasil via na Alemanha um importante parceiro comercial, o Itamaraty assumiu a postura de mediador entre os norte-americanos e as demais nações do continente, tal como ficou evidenciado nas conferências interamericanas realizadas nesse período.

Como consequência da crise de 1929 e seu impacto para a economia nacional e o panorama das relações internacionais da década seguinte, a industrialização do Brasil surgiu como elemento chave para assegurar a segurança do país. Dotar o país de um parque industrial, mais do que assegurar maior autonomia em termos comerciais, era vital à segurança nacional.

Foi dentro desse contexto que o governo de Getúlio Vargas teve de orientar sua política externa, buscando conciliar os projetos de industrialização e ampliação do comércio exterior com o crescente antagonismo entre os interesses estadunidenses e alemães, especialmente após 1935, onde, cada vez mais o Brasil surgiu “como importante meta na política exterior, centrada momentaneamente em questões comerciais, de duas das maiores potências mundiais”, os Estados Unidos e a Alemanha Hitlerista, “que já se colocavam em rota de colisão futura” (ALVES, 2002, p.53).

O Brasil já estava sendo disputado por alemães e norte-americanos desde o início da década de 1930. A ascensão de Hitler intensificou ainda mais o comércio entre o Brasil e a

Alemanha, e ao mesmo tempo os Estados Unidos ficavam mais atentos a esta aliança. De fato, a ambiguidade do Brasil era visível, pois alguns integrantes do alto escalão de Vargas simpatizavam com o Eixo, viam na Alemanha um modelo de crescimento industrial e nacional a ser seguido e, mais, o Sul do Brasil era povoado por grandes colônias alemãs e italianas, onde a difusão da ideologia fascista ganhava espaço. Já o Ministro das Relações Exteriores do Brasil Oswaldo Aranha aproximava-se e estreitava cada vez mais as relações brasileiras com os Estados Unidos.

Se, ao longo da década de trinta, o comércio exterior brasileiro levou a uma maior aproximação com a Alemanha na área econômica, no campo político ainda persistiu o interesse em ter nos Estados Unidos um importante aliado, a fim de consolidar uma posição hegemônica do Brasil na América do Sul. Enquanto a diplomacia brasileira, durante os primeiros anos do governo Vargas buscou uma maior aproximação política com Washington, o mesmo não ocorreu com aquele governo. Esta atitude do governo norte-americano somente mudou após 1940, quando o desenvolvimento da aviação e, principalmente, o desenrolar do conflito na Europa resultaram em sérias preocupações quanto à segurança do saliente do Nordeste brasileiro, que passou a ser considerado um ponto chave para a defesa da zona do canal do Panamá (MCCANN, 1995, p.15).

O governo brasileiro perseguiu com afincado o estreitamento da amizade entre os dois países, através de uma posição de apoio a política estadunidense para o Caribe, Europa e Ásia, confirmando assim a afirmação de que “a amizade norte-americana, após Rio Branco, adquiriu outro significado: o do alinhamento automático”. O Brasil passou ainda a atuar como mediador entre os interesses norte-americanos e as nações da América Hispânica, tendo papel especialmente decisivo na conciliação entre os Estados Unidos e a Argentina, como se observou nas conferências pan-americanas realizadas durante esse período (CERVO e BUENO, 1986, p.62).

A mediação brasileira se fez necessária pois os argentinos “não estavam nada satisfeitos com o desejo de Washington de liderança continental”, o que ia contra as ambições do governo argentino, o qual tinha como objetivo assumir uma posição hegemônica e exercer sua influência sobre todo o continente sul americano (MCCANN, 1995, p.16-17).

O alinhamento da política externa brasileira com o continente era visível através das “declarações de apoio aos princípios pan-americanistas e de livre comércio feitas pelas autoridades brasileiras em público” (ALVES, 2002, p.58). Tamanho empenho em manter uma maior proximidade com o governo norte-americano era visto pelo Brasil como um “instrumento para contrabalançar as alianças mutáveis dos países de língua espanhola e o sonho argentino de

reconstrução do Vice-Reinado do Prata” (MCCANN, 1995, p.16). Apoiando a política de Washington para a América, o Brasil esperava poder não apenas conter qualquer ameaça representada pelo governo argentino mas, principalmente, consolidar sua hegemonia sobre a América do Sul.

Uma fragilidade do Brasil, no começo dos anos trinta, era o fato de toda a economia nacional estar associada às exportações de café, resultando em uma dependência do mercado externo para atender a todas as necessidades relacionadas a importação de bens industrializados, incluindo ainda, o suprimento de fontes energéticas tais como o carvão e o petróleo.

A aproximação comercial com a Alemanha se fez possível em razão das facilidades existentes. A existência de espaço no mercado alemão para outros produtos brasileiros, tais como o açúcar e o algodão; a disponibilidade e interesse por parte de Berlim em fornecer produtos industrializados em preços competitivos; e ainda, a adoção de um sistema de comércio que dispensava o uso de moeda corrente “preparam um terreno favorável à expansão comercial germano-brasileira” (SEITENFUS, 2003, p.16).

Porém tal relação com a Alemanha era realizada de maneira informal, sem a formalização de compromissos que pudessem vir a comprometer a posição brasileira em relação aos Estados Unidos. Enquanto o Brasil, de maneira discreta procurou manter o comércio com a Alemanha, não deixou de alinhar-se politicamente aos interesses norte-americanos, o que foi visível através do apoio público e irrestrito do governo Vargas ao pan-americanismo e ao discurso de livre comércio (ALVES, 2002, p.58).

Essa posição ambígua da diplomacia brasileira, contudo, consistia em obter as maiores vantagens econômicas e comerciais possíveis junto à Alemanha, enquanto era mantida uma declarada aproximação política em direção aos Estados Unidos, teve fim quando da instauração do Estado Novo, em novembro de 1937.

Embora a parceria comercial com a Alemanha nazista viesse a terminar em definitivo apenas com o desenrolar da guerra na Europa, e as dificuldades que esta impunha ao comércio do III Reich com o Brasil em razão do bloqueio naval Britânico<sup>2</sup>, durante o ano de 1938 teve início um choque de interesses entre os dois países que resultaram em um rompimento diplomático durante os meses que antecederam a eclosão da guerra na Europa. Se até então a Alemanha era vista como um parceiro comercial que poderia providenciar ao Brasil um

---

<sup>2</sup> O governo Britânico impôs um bloqueio ao tráfego marítimo com destino ou saindo da Alemanha. A partir de então o Brasil encontrou dificuldades em manter o comércio compensado e, principalmente, para continuar a receber o armamento adquirido junto à *Krupp*. Todo navio mercante em trânsito na área de conflito deveria obter um certificado de navegação expedido pela Grã-Bretanha, sem o qual seria prontamente apresado, tendo sua carga confiscada.

mercado consumidor para seus gêneros agrícolas e assegurar a implantação de uma indústria siderúrgica, aos poucos passou a ser vista como uma ameaça à soberania brasileira.

A partir de 1938, mesmo com a implantação do Estado Novo um ano antes, o Brasil passou a aproximar-se cada vez mais dos Estados Unidos. Este alinhamento com os interesses de Washington, embora não fosse uma novidade, passou a envolver mais do que o simples apoio à política pan-americanista ou, ainda, a manutenção de uma postura informal nas relações entre os dois países. Aos poucos, passaram a ser discutidos acordos visando uma maior cooperação econômica e militar, enquanto o governo Vargas passou a encampar as propostas de defesa comum da América, defendidas pelo governo norte-americano, resultando no apoio efetivo do Brasil à causa Aliada antes mesmo do envolvimento formal estadunidense na guerra.

Para Seitenfus (2003, p. 309-310) alguns fatores foram determinantes para orientar a política externa brasileira após o golpe de Vargas em 1937. Um deles, foi a nomeação de Oswaldo Aranha para a chancelaria brasileira, para quem a aproximação do Brasil com os Estados Unidos seria uma opção natural ao país. E outro, a eclosão da guerra na Europa e as dificuldades em levar adiante as propostas de uma maior cooperação comercial com a Alemanha, fato que impossibilitou a continuação de qualquer aproximação com aquele país.

Uma vez que as embaixadas alemã e brasileira foram fechadas, após os incidentes envolvendo o embaixador Karl Ritter e sua postura intransigente contra as ações do Estado Novo em relação ao NSDAP e a integração da comunidade teuto-brasileira, o Itamaraty se viu livre para manobrar em direção a Washington. Tendo à frente do Ministério das Relações Exteriores Oswaldo Aranha, após outubro de 1938 passou a colaborar ativamente com o Departamento de Estado norte-americano, esta aproximação realizou-se sem maiores contratemplos. Diante do avanço do nazismo na Europa e a iminência de um novo conflito, a predisposição do Itamaraty em colaborar com as propostas de união pan-americana facilitou a busca de Washington por relações mais cerradas com o Brasil para contrabalançar a atitude equivocada da Argentina para com as potências do Eixo (MCCANN, 1995, p.17).

Em 1940,

“a Itália invadiu o norte da África, a Grécia e os Balcãs, abrindo nova frente de combate no mar Mediterrâneo. Os ingleses deslocaram tropas para a região e derrotaram os italianos, mas os alemães vieram em socorro e em poucos meses dominaram todo o norte da África.” (FERRAZ, 2005, p. 12-13)

“O domínio dessa região dava aos alemães uma vantagem estratégica muito grande, que atingiu seu clímax quando o general Pétain, presidente da França não-ocupada, autorizou-os a usarem instalações aéreas em Dakar, o ponto mais ocidental da África, na colônia francesa do Senegal. A Batalha do Atlântico poderia ser intensificada, agora também nas águas do hemisfério sul.” (FERRAZ, 2005, p. 12-13)

A guerra mundial estava cada vez mais próxima do Brasil.

Diante do domínio do Mediterrâneo e da disputa pelo Atlântico central para o transporte de tropas, alimentos e armamentos, o Nordeste brasileiro tornou-se uma região estratégica, pois era o ponto mais próximo do norte africano.

### 1.3.2 A aproximação brasileira com os Estados Unidos

A cooperação militar com Washington caminhou a passos lentos durante os primeiros anos do conflito, resultado da negativa brasileira em permitir a presença de tropas terrestres norte-americanas no nordeste, preferindo que a defesa do território nacional ficasse a cargo do Exército Brasileiro.

As instalações aeroportuárias existentes na cidade de Natal tiveram grande importância durante a Segunda Guerra Mundial, convertendo-se em ponto chave do sistema de transporte aéreo das forças aliadas, já que facilitavam a ligação aérea desde os Estados Unidos até os teatros de operações do Norte da África, Mediterrâneo e a China. Em novembro de 1942 se revelou importante para apoiar a operação Torch, além de se mostrar imprescindível para proteger os comboios mercantes aliados dos submarinos do Eixo que operavam no Atlântico.

Neste momento, Vargas tomou uma postura de neutralidade face aos últimos acontecimentos da guerra, fazendo um jogo de aproximações entre os dois lados para barganhar em prol do Brasil, já que o país havia se tornado importante no cenário geopolítico da guerra. O Nordeste, por sua posição privilegiada, era cobiçado, ao menos em teoria, pelas forças nazistas, e a ideia de uma invasão alemã à região não estava descartada. Daí a forte pressão e a criação da máquina de propaganda norte-americana no Brasil. Este cenário de guerra preocupava os estrategistas norte-americanos, um deles previa a invasão alemã no litoral do Nordeste brasileiro, através de navios de transporte de tropas escoltados por esquadrilhas aéreas, vasos de guerra e submarinos. Tal tarefa seria facilitada pela existência de uma rede de espionagem nazista no continente, como o apoio das colônias alemãs no Sul do Brasil, na Argentina e no Uruguai. As defesas costeiras brasileiras eram notoriamente frágeis demais para contrapor qualquer resistência.

Após a entrada dos Estados Unidos na guerra, a pressão para que os demais países do continente americano aderissem ao conflito só aumentou; era cada vez mais insustentável a neutralidade adotada por Getúlio Vargas. No entanto, esta pressão para auxiliar os países aliados na guerra por parte dos Estados Unidos acontecia desde antes da entrada do gigante na guerra. Os diplomatas estadunidenses buscavam a autorização para a utilização de bases e

posições militares noutras partes do continente e a garantia de acesso exclusivo às matérias primas destes países.

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

Com a declaração definitiva de guerra por parte dos Estados Unidos ao Eixo, a condição de neutralidade do Brasil diante do conflito ficou insustentável. O apoio aos Estados Unidos e aos Aliados, que já ocorria desde antes do início da guerra, tornou-se cada vez maior. Dessa forma, pressionado pelo gigante vizinho, a maioria dos países latino-americanos rompeu relações diplomáticas com a Alemanha, Itália e Japão ainda em janeiro de 1942 durante a conferência de chanceleres no Rio de Janeiro. E a partir de então, começou a ser colocada em pauta nas discussões diplomáticas entre Brasil e Estados Unidos a defesa das costas marítimas do Brasil e o apoio econômico para o desenvolvimento industrial.

Contudo, antes que as instalações de Parnamirim fossem convertidas na mais importante base aérea militar da guerra, foi preciso afastar a presença de companhias aéreas italiana e alemã do Brasil e implantar um programa de construção de pistas de pouso e facilidades a navegação através da América Central e Caribe. A partir de outubro de 1940 o governo norte-americano passou a pressionar o Brasil para restringir as operações das companhias Condor e Lati<sup>3</sup>, que operavam no país com pilotos alemães e italianos e forneciam informações e apoio as operações do Eixo. Esta preocupação era vital em razão da necessidade de manter em segredo a construção de campos de pouso no Brasil, sobretudo ao longo da costa norte e nordeste, locais onde estas empresas também mantinham campos de aviação para apoiar suas operações.

Diante da necessidade de implantar uma cadeia de bases aéreas que interligassem as nações americanas e facilitasse o trânsito de equipamentos e pessoal, o Departamento de Guerra norte-americano concluiu que a opção mais viável seria a de fazer uso das instalações da Pan-American Airways (PAA), desenvolvendo as já existentes e construindo outras. Com base na

---

<sup>3</sup> Para maiores detalhes sobre a erradicação das companhias aéreas italianas e alemãs no Brasil, ver MCCANN (1995, p.175-194).

Lei de Apropriação Militar, de junho de 1940, o Departamento de Guerra negociou com a PAA a implantação do Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (ADP), que resultou na construção de uma rede composta de cinquenta e cinco campos de pouso que ligavam os EUA ao litoral nordeste brasileiro. Segundo o contrato firmado em novembro com a PAA, as instalações construídas deveriam ser disponibilizadas para uso por aeronaves militares tão logo a operação e permanência de militares norte-americanos fosse autorizada pelos respectivos países onde estas se localizassem (MCCANN, 1995, p.181-182).

Entre 8 e 11 de novembro de 1940, ocorreu o desembarque de forças anglo-americanas na África francesa, envolvendo três forças-tarefa que desembarcaram na costa do Marrocos e da Argélia, territórios coloniais franceses. Em resposta ao assalto aliado contra o norte da África, a Alemanha ocupou o sul da França no dia 11 dissolvendo o governo de Vichy. Após isso, o governo francês ordenou que fosse destruído o remanescente de sua esquadra, estacionada em Toulon, enquanto as forças estacionadas nos territórios coloniais do norte da África não deveriam oferecer resistência mas sim se unirem às forças anglo-americanas de invasão. Isso tornou Natal ainda mais crucial para o sistema logístico americano.

As negociações com o governo brasileiro para permitir a implantação do ADP tiveram início em janeiro de 1941, embora somente em junho tenha sido assinado o decreto que autorizava o programa<sup>4</sup>; logo tiveram início os trabalhos visando selecionar o local para as futuras instalações, a contratação de mão-de-obra e ainda a aquisição de materiais e equipamentos para a construção. A partir de setembro as obras foram efetivamente iniciadas, com a sua construção desenrolando-se ao longo de quase toda a guerra.

Foram estabelecidas duas rotas ligando os EUA ao Brasil: uma passava pela América central, através do Panamá, Colômbia e Venezuela; e a outra seguia através das Índias Ocidentais e Guianas. Estas duas rotas tinham como destino final à cidade de Natal, nas instalações de Parnamirim Field, de onde tinha início a travessia do Atlântico em direção aos territórios coloniais da Grã-Bretanha na África. A estrutura implantada pelo ADP contava ainda com seis hidrovias e oito bases para dirigíveis, tendo sido imprescindível para reforçar as defesas no Panamá, apoiar a luta antissubmarino e ainda, superar as dificuldades quanto ao envio de suprimentos para as frentes de batalha (MCCANN, 1995, p.194).

---

<sup>4</sup> Questões internas ao governo Vargas, envolvendo a criação do Ministério da Aeronáutica e a presença ainda forte de germanófilos nos altos escalões exigiram manobras a fim de evitar que a aprovação do decreto autorizando a implantação do ADP ficasse a cargo de opositores a uma maior aproximação com os EUA, o que teria inviabilizado desde o começo os trabalhos no Nordeste. Mesmo assim, somente seis meses após a solicitação é que o decreto-lei seria assinado por Vargas (MCCANN, 1995, p.184-186).

Além das melhoras para as Forças Armadas brasileiras e a implantação de novas rotas aéreas para a aviação brasileira nacional e internacional, outro objetivo perseguido por Vargas desde o início do seu governo foi a construção de uma companhia siderúrgica. Este objetivo se tornou o elemento chave para o desenvolvimento econômico, e alcançar esta importante meta foi uma das orientações da política externa brasileira durante o seu governo nos anos que antecederam a tomada definitiva da posição de guerra ao Eixo. Era necessário suprir o grave problema brasileiro da dependência em relação a Europa e aos Estados Unidos no suprimento de bens industriais que se mostrou mais grave a partir da crise de 1929.

Esses dois objetivos foram perseguidos durante todo o governo de Getúlio Vargas. Tais ações interligavam-se no objetivo maior de permitir ao país assegurar sua autonomia e segurança, permitindo reduzir a dependência externa de bens industrializados e, também, produzir localmente o material militar necessário para proteger o Brasil em um momento de crescente antagonismo entre as nações. Desta maneira, sem “um programa de política externa, a ação do Itamaraty guiou-se, de um lado, pelas condições do comércio exterior brasileiro”, buscando assegurar o cumprimento destas importantes metas (SEITENFUS, 2003, p.5).

As prioridades de Getúlio Vargas nas negociações internacionais que foram travadas com ambos os lados participantes do conflito eram conseguir capital suficiente para a construção de um complexo siderúrgico em Volta Redonda no Rio de Janeiro para incentivar o crescimento industrial brasileiro e a busca de armamentos para fortalecer as Forças Armadas. Os norte-americanos perceberam que o preço a pagar exigido pelo Brasil não era tão alto assim, se comparado com todo o gasto até então. Assim, no ano de 1940 foi assinado o acordo para a construção da siderúrgica e a inauguração prevista para 1944 aconteceu após a guerra, no ano de 1946.

Neste momento o front interno brasileiro estava direcionado a produção de matérias primas para ajudar o esforço de guerra dos aliados. O produto central exportado nesta ocasião era a borracha. Entre 1941 e 1942 os aliados perderam o fornecimento desta matéria prima, que era oriunda da Ásia, em decorrência da invasão japonesa no local. Então, coube ao Brasil a tarefa de suprimir o produto.

A partir de 1941, a economia brasileira, além de diminuir, aumentou a sua dependência do capitalismo mundial, sob o domínio dos Estados Unidos. Não só a economia, mas também

a cultura norte-americana foi difundida com mais ênfase no Brasil e nos países sul-americanos através da política de “boa vizinhança”<sup>5</sup> com os Estados Unidos.

As cidades do Nordeste brasileiro foram as que mais sentiram a presença americana antes e durante a guerra. A cidade de Natal via nas suas ruas, todos os dias, milhares de soldados e oficiais norte-americanos, e ficou conhecida como trampolim da vitória, por ser o ponto mais ao leste da América. Foi ponto de concentração de rotas aéreas e marítimas dos Aliados; seus aeroportos eram os mais movimentados do mundo. Sua posição estratégica era de suma importância nos combates do Atlântico Sul e vital para reverter os reveses aliados no Norte da África.

Os estrategistas norte-americanos percebiam a fragilidade brasileira em defender a região de possíveis ataques ou invasões do Eixo. Mas o governo brasileiro não permitia a presença de tropas americanas na região, e solicitavam armamentos e recursos suficientes para fortalecer e aperfeiçoar a própria defesa.

O espaço aéreo brasileiro foi sendo conquistado aos poucos, de maneira gradativa e pacífica, aliado a auxílios como aperfeiçoamento e construção de bases aéreas e campos de pouso nos trechos brasileiros. O governo brasileiro ainda resistia a entrada em massa dos soldados americanos nas bases do Nordeste.

Depois de Pearl Harbor, a situação tornou-se irreversível, e o desembarque de norte-americanos nas bases brasileiras do nordeste começou. Além das Forças Armadas norte-americanas, a recém criada FAB (Força Aérea Brasileira) e a Marinha de Guerra também usaram estas bases. Mas foi um movimento temporário, pois após a guerra, os norte-americanos retornaram ao seu país e deixaram suas bases, cidades e instalações, levando com eles toda a sua estrutura. Em todo o litoral do Norte e Nordeste, onde haviam sido instaladas bases dos Aliados, praticamente nada foi deixado. Não houve um impulso ou estímulo para o crescimento e desenvolvimento das duas regiões brasileiras, e as cidades que prosperaram durante o conflito acabaram voltando ao seu cotidiano secular. (FERRAZ, 2005, p. 36-38)

---

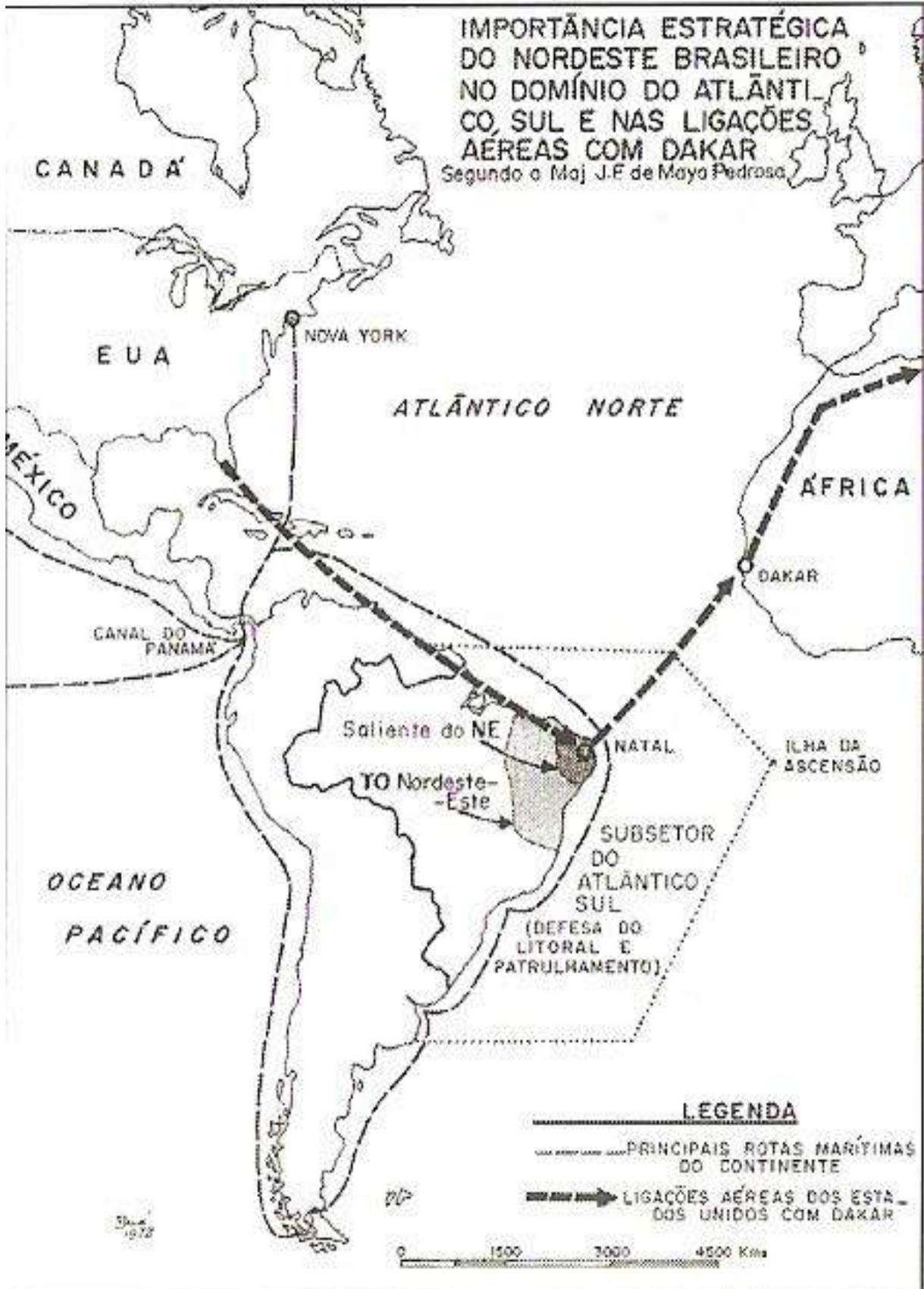
<sup>5</sup> A Política da Boa Vizinhança foi uma iniciativa política criada e apresentada pelo governo dos Estados Unidos presidido por Franklin D. Roosevelt durante a Conferência Panamericana de Montevideo, em dezembro de 1933. Ela se referiu ao período das relações políticas estadunidenses com os países da América Latina entre 1933 até 1945 - ao final da Segunda Guerra Mundial e Harry Truman assumindo a presidência do país.

Ela consistia, num esforço de aproximação cultural entre EUA e América Latina e foi praticada em diversas frentes, sendo centrais o cinema e o rádio, sendo que se manifestava tanto nos EUA como na América Latina. Porém, ela nunca foi simétrica: enquanto na América Latina propagavam-se as qualidades da cultura norte-americana, como os valores democráticos e o industrialismo, nos EUA caracterizava-se a cultura Latina pelas belezas naturais e o exotismo.

A III Conferência de Consulta aos Chanceleres das Repúblicas americanas (15 a 28 de janeiro de 1942) foi de grande importância pois serviu para consolidar a atitude que as nações do continente tomaram diante do ataque contra os Estados Unidos. Se imediatamente após o dia 7 de dezembro cada país decidiu de forma autônoma sua postura frente aos recentes acontecimentos, com base nas recomendações das duas conferências anteriores, a partir da conclusão dos trabalhos no Rio de Janeiro a orientação de rompimento com o Eixo expressava um consenso e a união do continente. Para Washington esta atitude representou o apoio de que necessitava para levar adiante seu esforço de guerra, que não mais estaria limitado a apoiar materialmente os ingleses e soviéticos mas sim, de combater diretamente alemães, italianos e japoneses.

A importância do Brasil para a decisão final da conferência evidenciou-se entre os dias 16 e 17, quando mensagens oriundas das embaixadas do Eixo demonstravam a preocupação daqueles governos com um inevitável rompimento com a América Latina. Enquanto o embaixador japonês pediu a Aranha e ao General Eurico Gaspar Dutra que as relações entre os dois países não fossem alteradas e o embaixador italiano considerou que o rompimento de relações seria um passo em direção à guerra, o governo alemão foi mais objetivo em suas ameaças. Acusando o Brasil de já estar violando sua neutralidade, ao permitir que aeronaves destinadas aos britânicos sobrevoassem o nordeste em direção à África, o governo do Reich afirmou que uma ruptura entre os dois governos levaria a adoção de represálias contra o Brasil (MCCANN, 1995, p. 204).

Uma vez que Aranha não deixou dúvidas sobre a posição brasileira diante da agressão aos Estados Unidos, isto é, que o ataque japonês aos norte-americanos era uma agressão contra todo o continente, ainda se fazia necessário assegurar que o Brasil pudesse dispor de pleno apoio dos estadunidenses para re-aparelhar suas FFAA. Jogando sobre a Alemanha as responsabilidades pelo eventual envolvimento direto do Brasil na guerra, o Itamaraty se esforçou para conduzir o resultado da reunião de chanceleres à recomendação de imediato rompimento de relações com o Eixo, o que foi alcançado com sucesso. Com exceção da Argentina e do Chile, que se mantiveram neutros, todas as demais repúblicas americanas alinharam-se ao esforço de dos Estados Unidos.



Mapa 4: Fonte: Ferraz, 2005. “O Nordeste brasileiro representou uma posição estratégica durante a guerra, pois permitia driblar a supremacia alemã nos mares do Atlântico Norte, nos primeiros do conflito. A proximidade com o extremo ocidental da África fez da região ponto central na rota do abastecimento dos Aliados na Europa.”

Com a ativa participação do Brasil e dos outros países latino-americanos em favor do esforço de guerra aliado, as relações econômicas e comerciais com o Eixo foram rompidas. A Alemanha considerou tal atitude como um ato de hostilidade, e as represálias estavam por iniciar. Para uma declaração de guerra entre Brasil e Alemanha bastava o primeiro tiro, que não tardou a acontecer.

Ciente de que o rompimento de relações com as nações do Eixo resultaria, cedo ou tarde, no envolvimento direto do país na guerra, a partir de fins de janeiro o governo brasileiro passou a adotar uma série de ações que tinham por objetivo preparar o país para a guerra.

Uma vez que a última demanda nacional havia sido atendida satisfatoriamente pelos Estados Unidos (a venda de material bélico moderno ao Brasil) a cooperação brasileira passou a ser cada vez maior, resultando na queda de todas as restrições ainda existentes quanto ao ingresso de soldados norte-americanos no país.

Vargas autorizou o aumento nos efetivos que faziam a segurança nas instalações do ADP e, a partir de março, após a confirmação do envio das primeiras aeronaves para a FAB<sup>6</sup>, o pessoal militar ou civil norte-americano estava autorizado a transitar pelo Brasil, seguindo ou retornando dos teatros de operações sem a necessidade de visto de entrada no país. Em resposta a essa atitude, em fins de maio foi criada a Ala do Atlântico Sul do Comando de Transporte Aéreo norte-americano. A boa vontade do governo brasileiro foi externada através da iniciativa deste em sugerir um esboço de como deveria ser a defesa conjunta do nordeste brasileiro. Os EUA não mais enfrentaram restrições quanto a permanência de suas tropas no Brasil, as quais aumentaram em efetivo, enquanto proviam todo o material e treinamento de que as FFAA brasileiras necessitavam. Desta maneira, ao ver o interesse do alto comando brasileiro em proteger o nordeste, Washington “poderia concentrar-se na preparação para a grande ofensiva contra o Eixo, confiante em que o flanco brasileiro estava seguro” (MCCANN, 1995, p. 217-219).

Com as dificuldades enfrentadas após a invasão da URSS demandando cada vez mais recursos, e o envolvimento dos Estados Unidos na guerra, a Alemanha constatou que empreender uma campanha submarina seria o meio mais eficiente de superar o impasse estabelecido na região

---

<sup>6</sup> Durante março, em visita aos EUA, Eduardo Gomes, inspecionou seis bombardeiros *B.25* e seis caças *P.40* que estavam prontos para serem enviados à Natal, de um total de 60 aeronaves prometidas à FAB. Tais aeronaves foram entregues ao Agrupamento de Aviões de Adaptação que operava na Base aérea de Natal desde fevereiro (MCCANN, 1995, p.217).

### 1.3.3 O afundamento de navios mercantes brasileiros e a declaração de guerra

Como resposta ao rompimento das relações comerciais e econômicas, a Alemanha atacou diversas embarcações mercantes brasileiras em águas internacionais e no litoral brasileiro durante o ano de 1942, causando centenas de mortes de civis inocentes.

A partir de janeiro de 1942 todo o esforço de produção naval do III Reich foi revertido na ampliação da frota de U-Boats, os quais teriam dois objetivos distintos: como arma ofensiva, deveriam eliminar por completo as comunicações marítimas entre as nações aliadas; enquanto, defensivamente, visariam afundar o máximo de embarcações inimigas a ponto de inviabilizar a abertura de um novo front no oeste da Europa por forças anglo-americanas, o que seria feito através de um assalto anfíbio (ALVES, 2002, p. 159-160).

Empregando uma frota reduzida, a *Kriegsmarine* já vinha realizando uma campanha submarina no Mar do Norte desde o começo do conflito, tendo como objetivo os mercantes que transitavam próximo às ilhas britânicas ou rumavam para a URSS. Porém, as restrições contra operações na costa norte-americana foram removidas já no dia 8 de dezembro de 1941. Uma vez que os submarinos do Eixo já haviam sido autorizados a atacar navios estadunidenses e de outras oito repúblicas<sup>7</sup> americanas, em janeiro teve início a operação *Paukenschlag* (rufar de tambores) que levou a guerra submarina ao litoral do Novo Mundo (ALVES, 2002, p.162-163).

Durante os seis primeiros meses da campanha submarina do Eixo contra o tráfego mercante americano, 325 navios foram atacados, a maioria no litoral norte-americano. Este período, posteriormente chamado pelos submarinistas alemães de “tempos felizes”, começou a ter fim a partir de maio, quando a USN passou a organizar comboios e a disponibilizar um maior número de unidades destinadas à luta antissubmarino (ALVES, 2002, p.163-165).

A facilidade com que os U-Boats obtiveram tamanho sucesso nos meses iniciais de sua campanha no litoral norte-americano em parte é explicada pela incapacidade que a USN possuía em prover uma efetiva proteção ao tráfego mercante. Não havia escoltas suficientes e os navios ainda navegavam sozinhos. Durante a noite as cidades não realizavam blackout, o que auxiliava os submarinos a delinear seus alvos contra a iluminação noturna. Também era fato que muitos navios ainda navegavam com todas as luzes de navegação acesas<sup>8</sup>. Tão logo

---

<sup>7</sup> Hitler autorizou que os navios dos EUA, Haiti, República Dominicana, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicarágua e Panamá fossem atacados pela *Kriegsmarine* como resposta da declaração de guerra desses países contra o Japão. (ALVES, 2002, p.162).

<sup>8</sup> Segundo a legislação internacional, os navios que pertenciam a países neutros deveriam navegar com todas as luzes de navegação acesas durante a noite, e ainda, portarem bandeiras e a identificação de sua nacionalidade pintados no casco, evitando assim o risco de serem atacados por engano.

estas deficiências foram sendo corrigidas e as unidades de luta antissubmarino estadunidenses se revelaram mais eficientes, a área de caça dos U-Boats migrou em direção ao mar do Caribe. Já em meados de abril foram registradas as primeiras perdas de mercantes aliados no litoral norte do Brasil, quando cinco navios foram torpedeados pelo submarino italiano Calvi entre o estuário do rio Amazonas e o cabo de São Roque, próximo a Natal (SANDER, 2007, p.75).

Com uma campanha submarina sendo realizada ao largo do litoral americano, não tardou que os primeiros mercantes brasileiros fossem colocados a pique. Transportando desde meados do ano anterior importantes recursos para suprir o esforço de guerra norte-americano, os mercantes brasileiros ainda navegavam tal como se fossem de uma nação neutra, o que não impediu que fossem torpedeados. Como saldo da ação inimiga, o Brasil contabilizou, entre 16 de fevereiro e 28 de julho, um total de treze navios torpedeados entre a costa dos EUA e proximidades do litoral brasileiro, vitimando 135 brasileiros, em sua maioria marinheiros.

Apesar de o primeiro ataque a um mercante brasileiro ter ocorrido ainda em março de 1941, resultando em uma morte e treze feridos, quando o mercante Taubaté<sup>9</sup> foi metralhado por uma aeronave da *Luftwaffe*, os ataques aumentaram a partir do momento em que o Brasil rompeu relações com o Eixo. Cumprindo a ameaça feita durante a III Conferencia de consulta, a Alemanha nazista deu início a uma série de ataques contra mercantes brasileiros, a princípio navegando no Atlântico Norte e Caribe. Porém, em agosto torpedeou seis embarcações que serviam às rotas domésticas, desencadeando uma declaração formal de guerra por parte do governo brasileiro.

Sem uma resposta da Alemanha quanto aos ataques de fevereiro, imediatamente os mercantes nacionais passaram a receber camuflagem e a navegar com as luzes apagadas. Tais medidas não impediram, porém, que, outros ataques continuassem acontecendo (SANDER, 2009, p. 68).

A continuidade dos ataques levaram o Brasil a adotar medidas mais drásticas. Enquanto os mercantes navegando na costa norte-americana rumavam aos portos próximos, Vargas ordenou que fosse solicitado junto ao governo norte-americano que estes recebessem artilharia e uma guarnição de militares norte-americanos para manejar tal armamento, o que foi prontamente atendido (SANDER, 2007, p. 80-81).

---

<sup>9</sup> Este incidente ocorreu no dia 22, quando o navio navegava da ilha de Chipre em direção à Alexandria. A embarcação estava devidamente identificada, ostentando bandeiras nacionais no costado do navio, sobre a casa de máquinas e a lona que protegia a carga. O navio não afundou, prosseguindo em sua viagem após o ataque. Apesar dos protestos do Itamaraty não houve nenhuma atitude por parte do Reich quanto ao ataque (CARNEIRO e SILVA, 1998, p.143).

No Brasil, após a divulgação do elevado número de vítimas deste ataque, os protestos, ainda que isolados, demonstram a insatisfação da população contra as agressões sofridas. Exemplo disso foi o ocorrido em Porto Alegre, quando as avenidas Berlim e Itália foram renomeadas com placas de papelão portando o nome dos navios afundados. Já em São Leopoldo, a fúria manifestou-se com a destruição de um monumento em homenagem ao colono alemão (SANDER, 2007, p.76).

Quando o mês de abril chegou ao fim, já eram vários os mercantes brasileiros que portavam artilharia e, também, haviam recebido camuflagem. No mar, a marinha mercante brasileira já adotava uma postura beligerante, isto é, navegava furtivamente, camuflada e armada buscando cumprir sua missão de entregar importantes recursos empregados no esforço de guerra norte-americano.

Observando as ações adotadas desde fins de fevereiro, de acordo com ALVES (2002, p. 171) o Brasil já vinha adotando uma postura de “quase-beligerância” em relação à Alemanha. Diante desta constatação, em 16 de maio, o Alto comando naval alemão autorizou seus submarinos a atacarem qualquer mercante latino-americano que estivesse armado, ou seja, não existiriam mais restrições quanto ao torpedeamento dos mercantes brasileiros, uma vez que estes já haviam começado a receber armas desde abril.

A primeira fase da campanha submarina contra o Brasil no primeiro semestre de 1942 obteve um saldo de treze navios mercantes, destruídos e 135 mortes. Enquanto o governo havia camuflado e armado os navios mercantes, e ordenado o ataque contra submarinos do Eixo que fossem localizados navegando próximo ao litoral, a reação popular se fez presente, defendendo uma atitude enérgica contra tais ataques.

Os ataques de agosto, realizados contra mercantes que atendiam a linhas regulares de passageiros, operando muito próximo da costa brasileira somaram 607 vítimas fatais. Deste total, 551 estavam a bordo de três navios afundados em um intervalo de menos de 12 horas, torpedeados em meio à noite e sem que houvesse tempo para abandonar as embarcações. Quando se comparam estes ataques com aqueles realizados entre fevereiro e junho, fica evidente que o objetivo era causar o maior número possível de vítimas fatais, tanto em função do horário do ataque como por ter disparado sucessivamente contra áreas vitais das embarcações. (SANDER, 2007, p. 235-247)

Imediatamente a reação popular se fez presente através de protestos realizados pelos estudantes no Rio de Janeiro e São Paulo. Na medida em que novas informações sobre os ataques foram chegando ao público, os protestos começaram a sair de controle, não mais ocorrendo apenas mediante autorização das autoridades. A população expressou sua revolta e

clamou por uma firme resposta aos ataques que haviam ocorrido tão próximos do litoral, dificultando o transporte entre as principais regiões do país. (Ver figura 1)



Figura 1: Manifestação em favor da entrada na guerra em 1942. Fonte: FERRAZ, 2005

“Campanha de mobilização do front interno foram grandes, convocando a população para contribuir com o aumento da produção industrial, o que passou a ser caracterizado como esforço de guerra.”



Figura 2: Conferência em que o Presidente Vargas declarou guerra ao Eixo. Fonte: FERRAZ, 2005.

“Em resposta ao ataque de submarinos alemães contra navios brasileiros na costa do Nordeste, Vargas, à frente de seu ministério, declara guerra contra o Eixo, em 31 de agosto de 1942.”

Se até então o governo havia obtido êxito em manter o Brasil afastado de uma participação direta no conflito, evitando assim formalizar seu apoio aos Estados Unidos, os ataques realizados no mês de agosto exigiam um imediato posicionamento. Obrigado pela Alemanha a participar efetivamente da guerra, através da negação do uso do mar pela frota

mercante nacional, o Brasil, segundo SEITENFUS (2003, p.299) ingressou formalmente no conflito não em função da solidariedade continental, mas sim, em resposta à agressão direta que o país havia sofrido. A questão, a partir de então, passava a ser como tornar real esta participação.

O litoral brasileiro foi então transformado em praça de guerra. Os ataques aos navios mercantes brasileiros levaram o Brasil a declaração de estado de beligerância contra a Alemanha e Itália em 22 de agosto de 1942, e em 31 de agosto, declarava guerra formalmente a estes países. (Ver Figura 2)

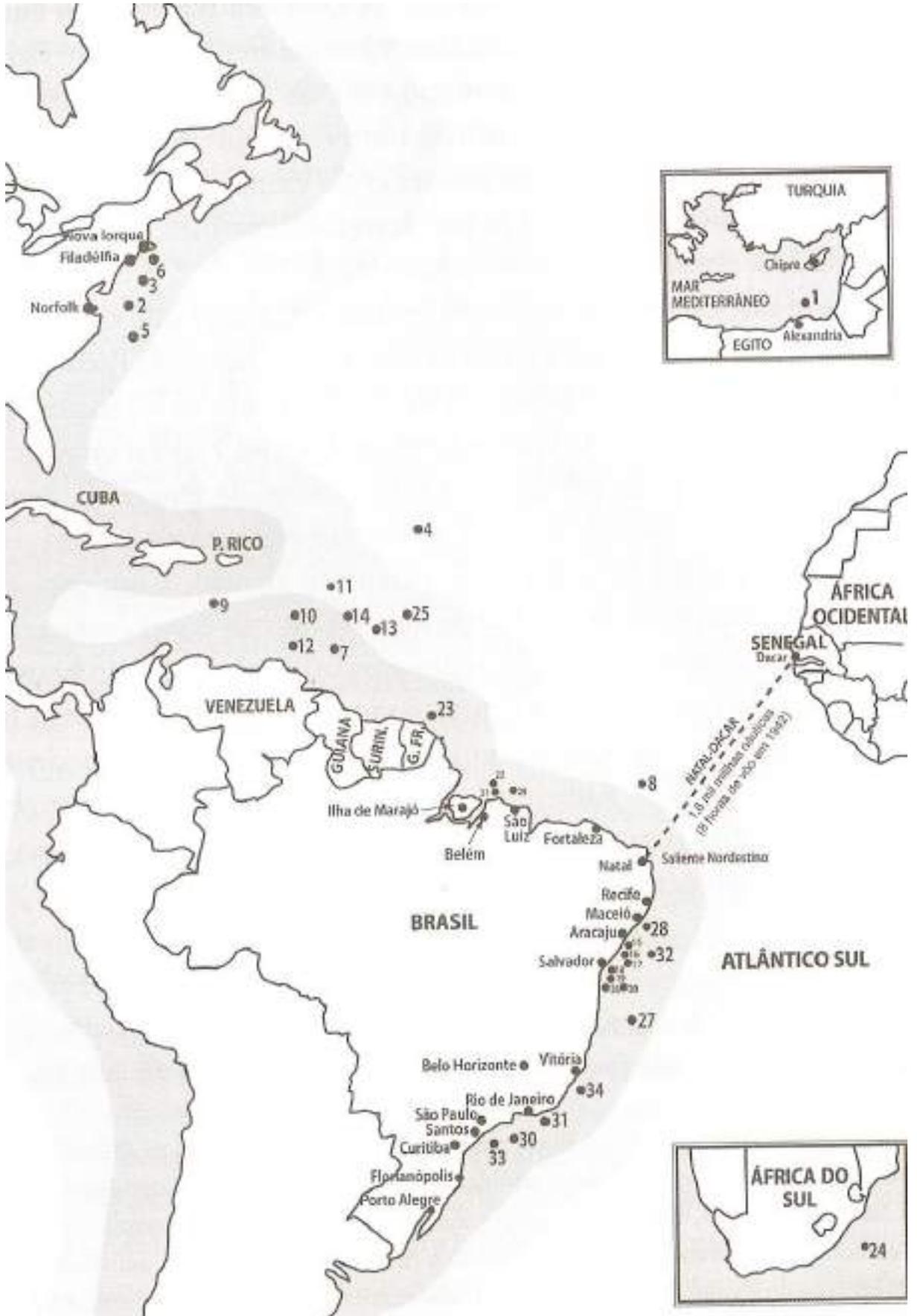
Uma defesa conjunta entre as Forças Aéreas e Marinhas brasileiras e norte-americanas contra esses ataques foi organizada no litoral brasileiro, vários submarinos do Eixo foram afundados e o ritmo dos ataques foi diminuindo até desaparecer definitivamente.

O ataque a navios mercantes brasileiros não foi o motivo que levou o Brasil a guerra, mas serviu de estopim. Um mês após a declaração formal as autoridades militares brasileiras já planejavam o envio de uma força expedicionária brasileira para “vingar os brasileiros mortos” nos ataques do Eixo.

“No final de 1942, o Brasil estava seguramente no campo americano e seus oficiais do Exército estavam falando sobre o envio de tropas de combate. Depois de terem sido perseguidos desde 1938, os brasileiros descobriram que a cadência e o sentido das negociações tinha mudado, agora eles tinham de se apressar, atrás dos norte-americanos, cuja preocupação com o Brasil diminuiu quando os alemães foram expulsos para além do Norte da África. No início de 1942, o Nordeste do Brasil tinha ficado na linha de frente, mas, na chegada de 1943, isso serviu de trampolim de retaguarda para o envio de pessoal e suplementos para onde estava a ação. Os líderes do Brasil viram que, para se beneficiar da guerra, o país não poderia contentar-se com o fornecimento de matérias primas, aberturas de bases e apoio diplomático. Ele tinha de fazer o sacrifício de sangue. Teve também de clarear os seus objetivos de modo que pudesse coordenar melhor várias funções e ações que estavam funcionando com os aliados.” (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 128 – 129)

Diante desta situação, Oswaldo Aranha escreveu uma análise da situação internacional do Brasil para o Presidente Vargas em janeiro de 1943. Aranha sabia que o Brasil era um país fraco econômica e militarmente, e por isso, buscava uma maneira para encontrar o seu desenvolvimento. Desta forma, o ministro das relações exteriores

“terminou por avaliar alguns objetivos políticos que o Brasil deveria perseguir: melhor posição na política mundial; consolidação da sua superioridade na América do Sul; cooperação mais segura e íntima com os Estados Unidos; maior influência sobre Portugal e suas posses; desenvolvimento de sua força marítima; desenvolvimento do poder aéreo;



Mapa 5: Mapa dos navios brasileiros afundados pelo Eixo. Fonte: SANDER, p. 96, 2007. Ver Tabela do Anexo 2.

desenvolvimento de indústrias pesadas; criação de indústrias de guerra; criação de setores-agrícolas, extrativista e mineral-complementares às dos Estados Unidos e essenciais para a reconstrução do mundo; ampliação de ferrovias e rodovias do Brasil para fins econômicos e estratégicos; exploração de combustíveis essenciais.” (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 129 – 131)

“Além de razões internacionais, Vargas provavelmente pensou que distrair o Exército com uma campanha externa seria dar-lhe algum espaço político para o desenvolvimento de uma base populista na qual preservaria os ganhos do recém-rotulado Estado Novo. Os opositores da ditadura rapidamente consideraram o papel de combate como garantia de que o regime não iria durar além da guerra. Eles afirmaram que os brasileiros não poderiam lutar contra a tirania no exterior e voltar a conviver com ela no próprio país.” (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 131)

Para o ministro Oswaldo Aranha a participação brasileira garantiria um maior diálogo com os Estados Unidos e ajudaria o Brasil a fortalecer as suas forças armadas e indústria e manter um diálogo maior com o vizinho do norte. Isso seria apenas o começo para desenvolver o Brasil. Para que isso se tornasse possível, o ministro acreditava ser necessário uma cooperação maior da FEB e a sua permanência no cenário da guerra após o fim do conflito como força mobilizada, fato que não ocorreu. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 132)

“Umas das motivações brasileiras ao enviar tropas para a guerra era a conquista de um lugar de destaque na política internacional do pós-guerra. No entanto, ao recusar o uso das tropas como força de ocupação na Europa destruída, perdeu a oportunidade de ganhar a importância na reordenação mundial. Mesmo no continente, a aliança com os Estados Unidos não produziu os efeitos desejados de uma preeminência brasileira na América do Sul. Aos Estados Unidos, potência hegemônica capitalista no mundo, não interessava compartilhar poder político no continente sul-americano com o Brasil ou qualquer outro país.” (FERRAZ, 2005, p. 66-67)

Em termos econômicos, o Brasil buscou a conquista de uma base para o desenvolvimento industrial do país, com a construção do complexo siderúrgico de Volta Redonda. Mas a situação econômica brasileira não melhoraria com a sua participação no conflito, inserida na reorganização mundial do capitalismo pós-guerra manteve sua fragilidade e dependências estruturais, principalmente em relação aos Estados Unidos.

Para tentar alcançar os objetivos traçados o Brasil enviou uma Força Expedicionária (FEB) com aproximadamente 25.000 homens um grupo aéreo, representado pelo 1º Grupo de Aviação de Caça com aproximadamente 400 homens, entre pilotos e pessoal de terra, que atuariam na Itália a partir do ano de 1944.

## 2 – Participação brasileira na guerra: FEB e FAB

O Brasil, quando entrou na Segunda Guerra Mundial, era um país periférico e pobre, longe de ter a capacidade bélica dos protagonistas da guerra. A população brasileira era majoritariamente rural e nunca havia estado numa guerra dessa magnitude. No entanto, dessa população se formou uma força expedicionária (FEB) e uma unidade aérea (FAB) composta pelo 1º Grupo de Aviação de Caça, que representaram o Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Depois de tomada a decisão de participar ativamente da guerra começaram os preparativos. É importante apontar que a formação da Força Expedicionária Brasileira foi uma ideia desenvolvida pelo governo brasileiro e não pelo norte-americano. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 134) Já estávamos no terceiro ano da guerra quando desta decisão, mas o Brasil ainda não possuía unidades preparadas o suficiente para a batalha. Se fazia necessário treinar, vestir, alimentar, armar e municiar as tropas, que ainda seriam formadas.

Diante da dificuldade de concluir estas atividades, algumas autoridades dos Estados Unidos tentaram desestimular a participação brasileira, pois seria uma unidade a mais que necessitava de treinamento militar. Mas o Brasil insistiu no envio, porque queria a reparação aos ataques alemães no litoral e desejava melhorar sua posição internacional através da mesa de negociações do pós-guerra. Em janeiro de 1943, ficou concordada a participação brasileira durante a conferência dos chefes aliados em Casablanca, Marrocos. Roosevelt e Vargas confirmaram a participação em local ainda a ser definido.

Nos planos iniciais pretendia-se enviar um corpo de exército composto por três divisões totalizando 60 mil homens. Em todo o país, o Exército possuía um efetivo de aproximadamente 90 mil homens. Porém, a força terrestre brasileira em 1942 refletia a pobreza de toda a sociedade brasileira. O Brasil não possuía modernos carros de combate, equipamentos de comunicação, engenharia, logística e peças de artilharia e os equipamentos que estavam sendo utilizados na guerra eram desconhecidos por oficiais e praças. Para a participação na guerra seria necessário construir um novo exército desde o começo. (FERRAZ, 2005, p. 43-44)

Das três divisões brasileiras que se pretendia enviar à guerra, o General Mascarenhas de Moraes foi escolhido para ser comandante da primeira. Um grupo de oficiais sobre o seu comando foi enviado para o Norte da África e Itália no fim de 1943 para observarem a situação da guerra e informar ao Exército brasileiro. Esta simples observação acerca da guerra no Mediterrâneo mostrou o quanto estavam despreparados para aquele tipo de conflito.

Segundo Ferraz:

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

Grande parte dos convocados para a guerra não atendeu as exigências mínimas de recrutamento. Dessa forma, foram enviados para a Itália soldados sem a preparação ideal para os combates. Mesmo com a diminuição dos padrões de recrutamento e as distorções do planejamento inicial, foram realizadas 107.609 inspeções de saúde, e reprovados 23.236 convocados. (FERRAZ, 2005, Pag. 47-48).

Muitos selecionados das classes medias e altas, além de alguns militares regulares, usavam alguns expedientes para escaparem da guerra. Enquanto estes eram dispensados, os menos afortunados eram levados aos quartéis e recebiam treinamento de combate; desta forma foram se formando grupos de homens que constituiriam a divisão expedicionária que lutaria na Itália. No início desejava-se recrutar uma elite, por fim o resultado foi o retrato mais fiel do Brasil: jovens trabalhadores rurais e urbanos, vindos das classes populares, misturados com alguns membros da classe média e poucos oriundos da elite. Possuíam pouca educação e a compreensão dos motivos de estarem na guerra eram mínimos. Por todo o Brasil, estudantes universitários lideravam comícios a favor da participação na guerra. Segundo Ferraz (2005, p. 48-49) entre jovens trabalhadores das cidades e do campo, das classes populares, e poucos membros de classe média e elite, o número de voluntários, que se mostraram dispostos a lutar, foi de aproximadamente mil homens, em um contingente de 25 mil selecionados.

O treinamento da tropa ocorreu na maioria das vezes no Rio de Janeiro, o que obrigou os convocados a se deslocarem até a cidade. Mesmo juntos, nunca fizeram exercícios de

combate como uma divisão, tampouco com o próprio regimento. O treinamento no Brasil foi difícil e complicado porque os instrutores estavam desatualizados e não conheciam as novas tecnologias e formas de combate empregadas na guerra, e ainda dependiam da chegada do material norte-americano a ser usado em combate. A tropa recém formada ficou em quartéis do Rio de Janeiro, em condições precárias. Tinham de dividir os espaços com os militares regulares, e portanto logo surgiram as diferenças e os conflitos. A futura força expedicionária ficava presa nos quartéis, apenas saídas com autorização eram permitidas, dessa forma, registrou-se inúmeras fugas. (FERRAZ, 2005, p. 49-50). Todo o trabalho realizado até então esteve envolto em grande dificuldade, desde o recrutamento até o transporte para o local de batalha. Esta situação fez circular comentários de que o Brasil não conseguiria enviar as suas tropas para a guerra, ou só enviaria quando do final.

O Brasil não possuía na época navios nacionais com as condições necessárias para transportar a FEB até a Itália em condições de segurança. O transporte foi realizado por navios norte-americanos, divididos em escalões: cinco com aproximadamente 5 mil homens cada. As tropas brasileiras foram transportadas, vestidas, armadas, municionadas, alimentadas e assistidas em todas as suas necessidades pelos Estados Unidos e sua gigantesca máquina de guerra. (FERRAZ, 2005, p. 51).

O Primeiro escalão da FEB (aproximadamente 5 mil homens) partiu do porto do Rio de Janeiro em 2 de julho de 1944 a bordo do navio USS General Mann e chegaram em Nápoles, litoral sul da Itália, em 16 de julho. Com exceção de algumas poucas e reduzidas tropas fascistas italianas, o inimigo enfrentado pelas tropas brasileiras era o soldado alemão. No confronto com os brasileiros, entre setembro de 1944 e abril de 1945, os alemães já tinham consciência de que a derrota era eminente, mas seu moral e energia para o combate ainda eram bons, pois sabiam que a melhor forma de manter-se vivos e voltarem para casa continuava sendo combater da melhor maneira possível. A FEB foi incorporada ao 4º Corpo do V Exército dos Estados Unidos, comandado pelo general Mark Clarck. Os demais escalões da FEB foram chegando e sendo incorporados aos poucos. O montante final foi de 25 mil homens, dos quais 10 a 15 mil diretamente envolvidos em combate. Ao contrário do Primeiro Escalão, as tropas seguintes foram encaminhadas à luta praticamente sem treinamento, adaptação ao armamento e reconhecimento do terreno. (FERRAZ, 2005, p. 51-62)

O papel da FEB foi tático, a maior parte de sua experiência em combate foi em nível regimental. Os brasileiros reconhecem isto, não afirmando que o seu papel tenha sido estratégico. A FEB partiu do Brasil com a maioria das tropas inexperientes. Desta forma, os oficiais se espantavam com o rígido programa de treinamento que os americanos aplicaram. O



alguns veteranos alemães, as fortes críticas de relatórios americanos em relação aos brasileiros, e o engrandecimento das atuações brasileiras nas narrativas sobre o tema para sustentar a sua tese.

Waack diminuiu e empobreceu a participação da FEB na guerra. Mesmo não participando de uma frente principal e contribuindo diretamente para o resultado do conflito, a FEB estava contribuindo, dentro de suas capacidades, para o avanço dos Aliados rumo ao norte da Itália.

O forte simbolismo colocado em torno das batalhas de Monte Castelo diminuiu outras atuações e vitórias da FEB durante a guerra e em outras regiões, como em Montese no dia 16 de abril, quando a cidade foi tomada depois de quatro dias de uma difícil batalha, com a perda de 426 homens (MELLO, 1954). Nos dias seguinte, 29 e 30 de abril, a FEB impediu o avanço da 148ª Divisão alemã, única divisão intacta a render-se nesta frente de combate, e as Divisões italianas fascistas Monte Rosa e San Marco. Nesta ocasião, os brasileiros prenderam e renderam dois generais, 800 oficiais e 14.700 soldados. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 145)

Depois da guerra, mesmo com as objeções americanas, o governo brasileiro dissolveu a FEB após o seu retorno ao Brasil. O Exército americano esperava que a unidade brasileira não fosse eliminada e sim, mantida para formar o núcleo de uma reforma completa no Exército brasileiro. A FEB era a chance para o Brasil projetar uma influência na ordem mundial do pós-guerra, mas esta oportunidade foi desperdiçada. Talvez se o Brasil tivesse mantido as tropas de ocupação na Europa e um quadro permanente de soldados e tropas de combate em casa, teria tido uma posição internacional pós-guerra mais favorável, ficando mais próximo de atingir um dos objetivos traçados por Oswaldo Aranha antes do Brasil enviar as tropas para a batalha. (FERRAZ, MCCANN, 2011, p. 146)

Depois do retorno ao Brasil, a vitória da FEB contra as ditaduras fascistas foi usada por grupos políticos contrários ao Governo Vargas como forma de resistência contra o Estado Novo e o populismo que ele representava. Não fazia sentido lutar contra ditaduras na guerra e continuar convivendo com outra em casa. Anos mais tarde, os mesmos grupos políticos conservadores tomaram o poder com o golpe militar fazendo uso da memória da participação militar na guerra como um dos pilares de sua legitimação. (FERRAZ, 2005, p.67-68)

Porém, a maioria dos brasileiros que lutaram na Europa não se envolveu nas questões políticas do Brasil após a guerra. Pelo contrário, tiveram o esquecimento como recompensa. A maioria foi recrutada no meio civil, nas classes mais empobrecidas e de menor escolaridade. Foram retiradas de seus empregos, famílias, escolas, treinados e embarcados para a guerra e a sua reintegração social foi difícil. Houve festas e homenagens na recepção após a guerra, mas

após esse entusiasmo, vantagens e direitos prometidos aos ex-combatentes não foram materializadas. Os ex-combatentes para se readaptarem tiveram que lidar com alcoolismo e violência doméstica que tornaram-se comuns, e o reconhecimento do que foi feito na guerra foi sendo diminuído e por vezes confundido com um passeio na Europa. O desemprego contabilizado pelas associações de veteranos criadas após a guerra contabilizava milhares de veteranos. Situação bem diferente foi vivenciada pelos colegas de linha de frente, os veteranos de guerra norte-americanos: apesar de somarem milhões e de representarem alto custo aos cofres públicos, tiveram de seu país um programa completo de reintegração social e profissional. O governo brasileiro tentou solucionar os problemas com leis que não foram cumpridas. Com a constituição de 1988, veteranos conquistaram direito a uma pensão especial, porém, já era tarde, dos 25 mil, pouco menos de 10 mil ainda estavam vivos. (FERRAZ, 2005, p. 68-71)

Diante dos números registrados ao milhões no âmbito geral de toda a guerra, a participação quantitativa do Brasil foi pequena, mas não foi uma participação simbólica como diz Waack (1985) que avaliou apenas os números e a memória de alguns ex-combatentes alemães. Como afirma Ferraz (2005), se a atuação brasileira não foi decisiva para a vitória dos Aliados na Itália, tampouco foi nula; 25 mil homens em guerra não é algo simbólico, diante dos horrores, mortes vistas em batalha, e o trauma psicológico pós-guerra por eles vividos. Sem esquecer das contribuições dos brasileiros nos seringais da Amazônia. Segundo Cytrynowicz (2002) somaram entre 15 e 20 mil mortes e um grande contingente de milhares de trabalhadores sem condições de voltarem para seus lares no nordeste brasileiro, que também estiveram incluídos no esforço de guerra nacional.

## 2.1 – Contexto da Criação da FAB e do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro

Quando o Brasil entrou na guerra, o uso da força aérea para fins militares estava em pleno desenvolvimento no mundo todo. A aviação avançava como promissor e importante meio de transporte, além de estratégica ferramenta para a defesa das nações.

O avião havia sido inventado e já estava sendo usado na guerra. Foi usado pela primeira vez durante a Primeira Guerra Mundial, no entanto; as estratégias que se utilizavam do poder aéreo ainda estavam no início. Durante o período entre-guerras, principalmente durante a Guerra Civil Espanhola, o uso do avião foi aperfeiçoado e os países buscavam cada vez mais melhorar suas técnicas de voo em preparação para batalhas. (JORDAN e WIEST, 2008, p. 41) Neste momento, foram criados diversos Ministérios do Ar em todo o mundo e

durante a Segunda Guerra Mundial, o Brasil também criou o seu. Os anos da Segunda Guerra Mundial foram caracterizados por um grande crescimento na produção de aviões e pelo rápido desenvolvimento da tecnologia envolvida com aviação, tanto para fins civis como militares, caracterizando um uso bem maior comparado ao da Primeira Guerra.

A criação do Ministério da Aeronáutica, pelo Decreto-Lei nº2.961 de 20 de janeiro de 1941 (BUYERS, 2004, p.11), e da Força Aérea Brasileira foi fruto de uma ideia já em marcha no Brasil há vários anos, sendo antecipada pelos acontecimentos da guerra, na qual a importância do poder aéreo vinha crescendo. No ano de 1941, a Aviação Militar e a Aviação Naval se fundiram dando origem à Força Aérea Brasileira, sediada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. (INCAER, pag. 2-4) No segmento militar, o novo Ministério trouxe a fusão de todo o acervo material e de pessoal pertencente à Aviação do Exército e à Aviação Naval, para assim formar a Força Aérea Brasileira. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p.18) De início a FAB estava composta por aproximadamente 200 pilotos e 200 elementos de manutenção de aviões, além da parte burocrática e administrativa. (BUYERS, 2004, p.44)

O primeiro Ministro da Aeronáutica escolhido por Vargas foi Joaquim Pedro Salgado Filho. Gaúcho, formou-se em Direito e dedicou-se, mais tarde, à política, ocupando vários cargos políticos e diferentes Ministérios durante a vida. Revelou-se um grande administrador do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea, sabendo enfrentar os problemas relativos a expansão do Ministério após a fusão das duas corporações militares. Getúlio escolheu para Ministro da Aeronáutica um civil, visando evitar conflitos entre a aviação do Exército e da Marinha, o que ocorreria caso um militar de uma das duas forças fosse escolhido.

No início de sua existência,

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

Para a mais jovem e recém-criada Força Armada do Brasil, o impacto foi grande. Com o gigantesco e duplo esforço de desenvolvimento e de operações de guerra que surgiram ao longo do litoral, a Força Aérea Brasileira logo arcou com grandes responsabilidades. Rapidamente consolidou a sua organização e desenvolveu a sua estrutura, com o intuito de adestrar o seu pessoal e torná-los aptos a receber e operar aviões de toda a espécie contra inimigos já veteranos. Os aviões eram altamente complexos e foram recebidos durante os três anos que ainda durou a guerra.

A partir de abril de 1942, através dos acordos com os Estados Unidos o Brasil começou a receber uma pequena quantidade de caças Curtius P-36A e de bombardeiros North American B-25B. Após a declaração de guerra, em agosto daquele ano, percebeu-se que era urgente a necessidade de dotar as unidades aéreas brasileiras com meios adequados para a defesa da costa. A partir de então, a FAB recebeu grande número de aviões Lockheed A-28A Hudson e Consolidated PBY-5/5A Catalina, e muitos caças P-40E e P-40K, além de modernos aviões de treinamento como o Fairchild PT-19, o Vultee BT-15 e o North American AT-6C/D. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p.18) Todos os aviões chegaram ao Brasil por voo direto dos Estados Unidos e em alguns casos eram enfrentadas difíceis situações climáticas devido à falta de equipamentos adequados para garantir boas informações aos pilotos. Ao todo foram trazidos em voo, por equipes brasileiras, 130 aviões em 1942, 243 em 1943, 64 em 1944 e 15 em 1945, totalizando 452 aviões nos anos que ainda duraria a guerra. (BUYERS, 2004, p.19)

A atuação inicial da Força Aérea Brasileira se deu no litoral do Brasil. Apesar de esta se encontrar ainda em fase de organização como força armada autônoma, passou a colaborar no serviço de patrulhamento e proteção de comboios no Atlântico Sul e em ação conjunta com os elementos de superfície das marinhas de guerra brasileiras e norte-americana. Coube a FAB o mérito de ter garantido o intercâmbio de víveres imprescindíveis ao abastecimento das regiões litorâneas do país. Esta atividade ficou conhecida como campanha antissubmarina. Estas atividades já estavam sendo realizadas com os novos equipamentos recebidos dos Estados Unidos. Neste período, ocorreram diversos afundamentos de submarinos no litoral brasileiro, inclusive um italiano. (Ver mapa 8)

“A ofensiva submarina nas costas da América do Sul obrigou a organização dos comboios marítimos, como o melhor meio de defesa. A escolta naval entre Trinidad e Recife era fornecida por navios de guerra norte-americanos, de Recife para o sul a escolta era feita por navios de guerra brasileiros. A proteção aérea dos comboios, ao longo da costa brasileira, era feita por aviões brasileiros e norte-americanos em conjunto, distribuídos pelas Bases Aéreas existentes no litoral.” (INCAER, p. 9-10)

Esse patrulhamento aéreo representou um grande esforço para a FAB. Milhares de horas de voo eram realizadas mensalmente, com condições climáticas adversas e estendendo-se por todo o litoral brasileiro. A maior vitória da FAB na campanha antissubmarina foi o afundamento do submarino alemão U-199 em 31 de janeiro de 1943 no Rio de Janeiro. Lima (2003) afirma que este foi o único submarino comprovadamente afundado pelos aviões da FAB, diante deste fato, a consideração de ato mais importante da campanha antissubmarina.

“A partir de 1944 os Esquadrões da Aviação Naval norte-americana começaram a ser retirados do litoral brasileiro, sendo enviados para outros locais. No fim deste mesmo ano, a FAB estava em condições de fazer a

proteção aérea da navegação marítima ao longo do litoral brasileiro, operando, com eficiência, os aviões de patrulha mais bem equipados e mais sofisticados existentes na época.” (INCAER, p. 11-12)



Mapa 7: Submarinos afundados na costa brasileira. Fonte: SANDER, 2007, p.220)

### 2.1.1 A formação do 1º Grupo de aviação de Caça

Na campanha europeia, a Força Aérea Brasileira esteve representada pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. O grupo foi instituído pelo decreto nº 6.123 de 18 de dezembro de 1943 assinado pelo presidente Getúlio Vargas e em 27 de dezembro, o Major Nero Moura foi nomeado o seu comandante. (LIMA, 1989, p.17) Além de comandar, foi responsável por toda sua organização. Escolheu seus auxiliares diretos até o nível de Comandante de Esquadrilha, delegando a eles a escolha de seu respectivo pessoal, dentre aqueles que se apresentaram como voluntários.

Semanas antes da criação oficial do 1º Grupo de Caça, foi feita a solicitação a todas as unidades da FAB por voluntários para formarem o grupo. As vagas para oficiais aviadores logo foram preenchidas, a maioria deles era oriunda do Rio de Janeiro e praticamente todos se encontravam na Escola da Aeronáutica. Do Nordeste, foram chamados diversos voluntários que serviam nas unidades aéreas sediadas em Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Dentre os muitos aviadores que se ofereceram como voluntários para integrar o grupo, havia alguns que já contavam com uma grande bagagem de experiência aviatória. Inclusive, muitos já vinham participado regularmente de algumas missões ao longo do litoral brasileiro. (LIMA, VASCONCELOS, p. 23-31, 2003) Dos voluntários que formariam o 1º Grupo de Aviação de Caça, pilotos e homens responsáveis pela manutenção dos aviões, 116 eram oriundos do Exército, 33 da Marinha, e a sua grande maioria, 226, eram integrantes da recém criada Aeronáutica. (BUYERS, 2004, p.44-50)

O grupo era formado por aviadores que seriam os responsáveis por executar as missões de guerra na Itália e pelo pessoal de terra, que compunha a maioria absoluta de todo o grupo. Era formado por pessoas que seriam responsáveis pela manutenção e reparo das aeronaves após serem atingidos pela artilharia alemã; pelo reabastecimento das munições das aeronaves; operadores de rádio; controladores de radares; responsáveis por operações em terra; meteorologistas; médicos, etc. (LIMA, 1989, p. 347-394)

Pode-se observar que os padrões usados para a formação das unidades aérea da FAB e terrestre da FEB foram bastante distintos. No caso da FAB, a maioria dos convocados já possuía certa experiência de voo nas antigas Aviações do Exército e da Marinha e no Correio Nacional e já se encontravam dentro da Aeronáutica possuindo um nível educacional e instrucional consideravelmente elevado, sendo que alguns dos pilotos que formaram o grupo possuíam inclusive conhecimentos de outras línguas. A necessidade da FAB era de um pessoal mais especializado, com habilidades e competências profissionais mais definidas para

desempenhar as atividades que lhe seriam impostas, e desta forma recrutou-se pessoal mais instruído para o envio para a Europa.

## 2.2 Treinamento do 1º Grupo de Aviação de Caça

Dos homens recrutados por Nero Moura, trinta e dois com ele embarcaram, em três de Janeiro de 1944, no aeroporto Santos Dumont, para a Escola Tática Aérea em Orlando, Flórida, enquanto a maioria do pessoal, aproximadamente 350 homens, seguia por via aérea, para Albrook Field, Panamá, onde aguardaria o comandante e seus homens-chave. O grupo passou pelo curso de caça em Aguadulce, Panamá e depois partiu para o último treinamento em Long Island, Estado de Nova York, antes de embarcarem para a Itália. (LIMA, 1989, p.17). Outros voluntários chegaram a fazer o treinamento para piloto no Panamá, mas não chegaram a lutar na guerra porque o conflito terminou antes do seu treinamento ser completado. O aperfeiçoamento dos pilotos tinha por objetivo prepará-los para utilizarem as novas técnicas de guerra que estavam sendo desenvolvidas e utilizadas no campo de batalha na Europa.

Durante o treinamento dos homens-chave nos Estados Unidos, antes de prosseguirem para o Panamá, os aviadores tiveram contato com o que havia de mais moderno em termos de sistemas e técnicas de instrução. Aprenderam a composição de unidades de caça, ataque e bombardeio. Tanto na parte acadêmica quanto na prática, os instrutores eram invariavelmente veteranos de algum teatro de operações no qual se encontrava a Força Aérea Norte-Americana, que transmitiam aos seus alunos, as suas experiências duramente colhidas e facilitando a adaptação das novas tripulações para o combate real. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 48) O grupo de Caça da FAB, em seu treinamento de combate, enfrentou todos os tipos de missões, ensinadas a partir das experiências anteriores que já haviam sido presenciadas na guerra.

Ainda no treinamento nos Estados Unidos, a rotina diária obrigava os homens a passarem uma parcela do dia dentro de salas de aula. Aprendiam o organograma de um esquadrão da USAAF e as tarefas que desempenhavam cada elemento de sua organização, até táticas de combate aéreo. Apesar da diferença de organização entre a unidade brasileira e as americanas, os brasileiros tinham a necessidade de obter pleno conhecimento do funcionamento administrativo e operacional de um esquadrão americano, visto que seriam incorporados dentro daquela arma. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 50)

Neste treinamento, os pilotos realizaram surtidas de tiro terrestre, tiro aéreo, navegação a baixa altura, técnicas de interceptação, combate aéreo e distintos tipos de voo de formação tática. As técnicas utilizadas neste treinamento eram resultado direto da experiência colhida

pelos aviadores norte-americanos em outros teatros de operações diversos como a Europa, norte da África e Oceano Pacífico. Muito dessas técnicas ensinadas aos pilotos durante o treinamento eram praticamente desconhecidas no Brasil. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 52)

Após o final da primeira etapa de treinamento nos Estados Unidos, no dia 10 de março de 1944 foi, então, iniciado no Panamá, um treinamento em conjunto com toda a unidade aérea, com um programa de 110 horas de voo em aviões de caça P-40 para os demais oficiais pilotos vindos do Brasil e com programas correspondentes para o pessoal encarregado da manutenção dos aviões, do armamento, das comunicações e de todos os demais serviços administrativos. Sob tutela de seus instrutores, os oficiais brasileiros executaram tiro terrestre, bombardeio picado e rasante. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 53)

Na última metade do curso, no dia 18 de maio, durante uma missão de instrução de combate aéreo, o grupo brasileiro sofreu a sua primeira baixa. O 2º Tenente Aviador Dante Isidoro Gastaldoni perdeu o controle do seu avião e caiu. Foi encontrado mais tarde a um quilometro de distância e com o avião completamente destruído. Ocorreram outras perdas, mas por falta de aproveitamento operacional, provocadas pelos rígidos padrões de avaliação e qualificação usados pelos instrutores norte-americanos. Dessa forma, alguns pilotos regressaram ao Brasil enquanto outros permaneceram no Panamá e foram reaproveitados como controladores de radar. (BUYERS, 2004, p. 52 -61)

O Grupo de Caça Brasileiro durante as últimas semanas do seu treinamento em Águadulce, participou ativamente da defesa aérea do Canal do Panamá como uma unidade tática completa, mantendo de prontidão todos os dias uma das suas esquadrilhas. Mais de uma centena de voos de interceptação foram realizadas até o fim da permanência da equipe no Panamá.

Neste momento, a situação dos Aliados na Europa estava melhorando consideravelmente, e isso alegrava os integrantes do grupo, mas também os faziam ficar ansiosos diante da possibilidade de a guerra terminar antes do seu treinamento e, efetivamente antes do combate real. (BUYERS, 2004, p.55)

Terminado o treinamento no Panamá, os pilotos receberam a visita de Salgado Filho e de outros comandantes responsáveis pelo treinamento para receberem os diplomas por terem concluído com aproveitamento o curso de caça.

Em fins de junho de 1944, o grupo se deslocou para a Base Aérea de Suffolk, em Long Island, ao norte de Nova York, enfrentando uma viagem de sete dias e chegando em 4 de julho de 1944, onde passou mais de dois meses realizando um novo programa de treinamento, agora

nos aviões de caça mais modernos da Força Aérea Norte-Americana: os P-47 Thunderbolt. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 82)

O principal objetivo desta última etapa de treinamento era o aperfeiçoamento no modelo de avião que seria usado na guerra, tanto para os pilotos como para os mecânicos e demais integrantes do grupo. O treinamento foi semelhante ao recebido no Panamá, distinguindo-se principalmente pelo uso do P-47 Thunderbolt e pela grande ênfase concedida às missões de escolta. Em 31 de agosto, foi dado como concluído o ciclo de instrução do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro, e os seus integrantes se preparavam para o embarque definitivo à Itália. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 92)

O grupo brasileiro era a primeira unidade de uma Força Aérea Sul-Americana que participava de uma guerra em solo europeu. O treinamento recebido por eles, até então, era privilégio das forças aéreas das grandes potências mundiais. Na ocasião, foram se defrontar com inimigos experimentados com vários anos de combate na bagagem.

### 2.3 Atuação da FAB no Cenário de Guerra

O grupo embarcou para a Itália em Suffolk, Virgínia, em 18 de setembro de 1944 às 18 horas e 30 minutos. O deslocamento foi feito no navio UST Colombie, que fez parte de um comboio formado por dezessete navios de transporte e dez de escolta. Foi nesta viagem que nasceu o “avestruz” como símbolo do grupo, relacionado à diferente dieta alimentar que os pilotos brasileiros tiveram de se adaptar durante os treinamentos. O deslocamento durou dezessete dias, e desembarcaram em Livorno, Itália, no dia 6 de outubro de 1944, chegando no dia seguinte à Base Aérea de Tarquínia. (LIMA, 1989)

Em 31 de outubro do mesmo ano, os pilotos brasileiros começaram a executar suas próprias missões de guerra, voando seus próprios aviões, mas integrando esquadrilhas norte-americanas, a fim de se familiarizarem com as realidades da guerra. E, em 11 de novembro, o Grupo de Caça começou a operar com esquadrilhas completamente constituídas por oficiais brasileiros e recebendo seus próprios objetivos a serem realizados. (INCAER, p.16-17)

Um mês depois, a 4 de dezembro de 1944, sem interromper as ações aéreas de combate, o grupo foi transferido para uma nova base: o aeródromo de Pisa, que ficava duzentos quilômetros ao norte e bem próximo das linhas inimigas. Ao norte da cidade de Pisa se encontram as cadeias de montanhas dos Apeninos, naquela época já coberta de neve devido ao rigoroso inverno da região. (LIMA, 1989)

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

Na simbologia do emblema do grupo brasileiro, encontrava-se uma faixa externa verde e amarela que representava o Brasil; um avestruz que significava a velocidade e maneabilidade do avião de caça e os estômagos dos pilotos, que aguentavam qualquer comida; o quepe do avestruz simbolizando ser piloto da Força Aérea; um escudo que representava a robustez do P-47 e proteção ao piloto; o fundo azul e estrelas representando o céu do Brasil com o Cruzeiro do Sul; a pistola significava o poder de fogo do Thunderbolt; a nuvem em alusão ao espaço aéreo; fumaça e estilhaços representando a antiaérea inimiga; o fundo vermelho em homenagem ao sangue derramado pelos pilotos na guerra e a frase “Senta a Pua!” como o grito de guerra do 1º Grupo de Aviação de Caça. (LIMA, 1989, p.40) Como demonstra a figura a seguir.

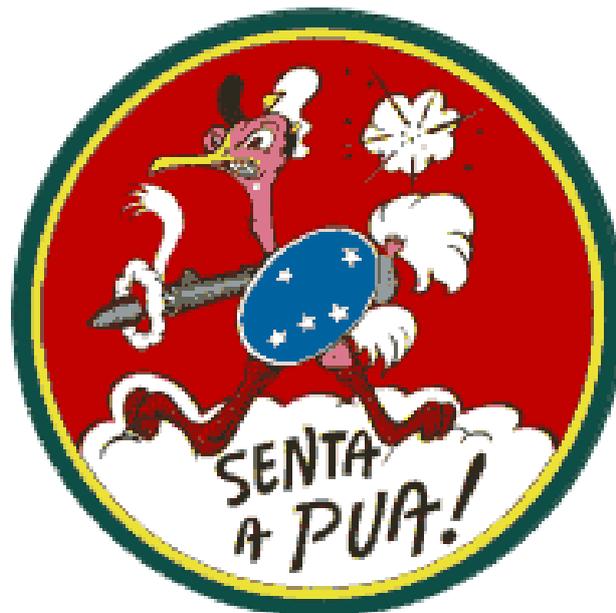


Figura 3: Fonte: LIMA, 1989. Emblema do 1º Grupo de Aviação de Caça

Junto dos brasileiros na Itália atuou na guerra a 1ª ELO (Esquadrilha de Ligação e Observação). A esquadrilha esteve sob o comando da FEB, sendo constituída por onze oficiais aviadores, um intendente, oito sargentos mecânicos de avião, dois sargentos de rádio, oito soldados auxiliares de manutenção e dez aeronaves tipo Piper Cub, ou L-4H na versão militar. A média de duração das missões da ELO era de uma hora e cinquenta e cinco minutos. Suas missões consistiam em executar voos isolados sobre “a terra de ninguém” e sobre a própria

linha de frente inimiga, com o objetivo de fazer observações, reconhecimento aéreo e regulagem de tiro. (LIMA, 1989, p.337)

O grito de guerra da ELO era “Olho Nele”. O pessoal chegou em Nápoles em 6 de outubro de 1944, a primeira missão foi executada em 12 de novembro e a última em 29 de abril de 1945. Ao todo, a ELO executou 682 missões com 1654 horas de voo, terminaram as operações na Itália em 20 de maio de 1945 sem nenhuma baixa no grupo. Retornaram ao Brasil alguns integrantes com a FEB e outros com o 1º Grupo de Caça. (LIMA, 1989, p.337-344)

Na simbologia do emblema da ELO encontrava-se uma faixa verde e amarela representando o Brasil; um oficial significando o piloto; um binóculo representando o observador na sua constante vigia; um canhão devido a poderosa artilharia; asas em lembrança a Força Aérea Brasileira; nuvens brancas em alusão a paz tão desejada; um fundo azul representando a imensidão do céu e a frase “olho neles!” como o seu grito de guerra. (LIMA, 1989, p.340) Como demonstra a figura a seguir.



Figura 4: Fonte: LIMA, 1989. Emblema da 1ª Esquadilha de Ligação e Observação

Na Itália o grupo brasileiro estava subordinado à unidade americana denominada de 350º Fighter Group. O 1º Grupo de Caça atuou como um esquadrão do 350º Fighter Group, que estava sob o comando do XXII Comando Aéreo Tático, que apoiava o V Exército norte-americano, do qual fazia parte a FEB. (LIMA, 1989, p. 19-24)

O 350° Group, comandado pelo Coronel Ariel W. Nielsen, possuiu quatro esquadrões na campanha do Mediterrâneo. 345° Fighter Squadron, Comandante: Major Lee C. Wells; 346° Fighter Squadron, Comandante: Major Charles E. Gilbert II; 347° Fighter Squadron, Comandante: de 22 de setembro a 22 de janeiro de 1945, Major Hugh D. Dow, abatido, prisioneiro, último comandante: Major Alvin H. Ballard; 1° Brazilian Fighter Squadron, Comandante: Tenente-Coronel Nero Moura. (LIMA, 1989, p. 19-24)

No grupo brasileiro havia quatro estrangeiros, todos norte-americanos: a enfermeira Joelma Wallace; o cabo Joseph Rodeiro; o 1° Sargento Joseph Britto e o Major John W. Buyers que era o oficial de ligação entre o 1° Grupo de Caça brasileiro e a United States Air Force (USAF), durante o combate na Itália. (LIMA, 1989, p.45-47)

O 1° Grupo de Caça não foi utilizado na caça propriamente dita porque, quando chegou à Itália, praticamente não havia mais atividade aérea inimiga naquele teatro. Dessa forma o grupo atuou como unidade de caça bombardeiro, isto é, no bombardeio picado sobre objetivos táticos, tais como pontes de estradas de ferro e de rodagem, trechos e instalações de estrada de ferro, campos de aviação, posições de artilharia de campanha e antiaérea de todos os calibres, edifícios utilizados pelas tropas inimigas, concentração de material e de tropa, depósitos de munições e de combustíveis, comboios, fábricas, organizações de terreno, etc. (INCAER, p.16)

Em todas as missões, após o ataque, aos objetivos, os pilotos voavam baixo buscando metralhar quaisquer veículos em circulação pelas estradas, aviões no solo, tropas em movimento, etc.

Esse ataque era de grande eficácia, desde que consideremos que cada P-47 era armado com oito metralhadoras de meia polegada, cuja ação simultânea concentrava grande poder de fogo, não raro provocando grandes incêndios e explosões fazendo voar pelos ares os depósitos de munições. (LIMA, 1989, p. 25-28)

Para o bombardeio de mergulho eram utilizadas bombas de 250 kg, das quais cada avião conduzia duas, colocadas externamente, sob as asas. Houve também o emprego de bombas de gasolina gelatinosa. Excepcionalmente os P-47 chegaram a conduzir duas bombas de 500 kg cada. (LIMA, 1989, p. 25-28)

O grupo de caça:

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

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

Durante a campanha na Itália o 1º Grupo de Caça sofreu um número grande de baixas: vinte e duas para quarenta e oito pilotos. Os principais motivos para as baixas foram acidentes, contatos diretos com a artilharia antiaérea alemã e a falta de reposição de tropas.



Figura 5: Fonte: LIMA, 1989. P-47 Thunderbolt

“Três oficiais faleceram em acidentes de avião, no período inicial ainda em Tarquínia. A 23 de dezembro o 1º Tenente-Aviador Ismael da Motta Paes, com seu avião atingido pela artilharia antiaérea, ao norte de Ostiglia, saltou de paraquedas e foi aprisionado pelos alemães. A 2 de janeiro de 1941, o 1º Tenente-Aviador João Maurício de Medeiros teve de saltar de paraquedas sobre território inimigo e faleceu ao cair sobre fios de alta tensão. Em 22 de janeiro, o 1º Tenente-Aviador Aurélio Vieira Sampaio faleceu atacando locomotivas ao norte de Milão. A 29 de janeiro, o 1º Tenente-Aviador Josino Maia de Assis, obrigado a saltar de paraquedas, devido a um incêndio em seu avião, foi aprisionado pelos alemães.” (INCAER, p.18)

A 4 de fevereiro de 1945 um dos Comandantes de Esquadrilha, o Capitão-Aviador Joel Miranda e o 2º Tenente-Aviador Danilo Moura foram atingidos pelo fogo inimigo ao mesmo tempo, quando juntos atacavam locomotivas a sudoeste de Treviso: ambos saltaram de paraquedas, abandonando seus aviões em fogo, o Capitão Joel, apesar de braço e pé machucados, andou muitas horas até ser recolhido por um grupo de partizanos que o alojaram na vizinhança de Pádua, até o fim da guerra. O Tenente Danilo caminhou a pé durante quase um mês, percorrendo centenas de quilômetros e atravessando todo o território inimigo. Depois de se juntar aos partizanos nos Montes Apeninos, o Tenente Danilo conseguiu atravessar as linhas da fronteira e se juntou aos demais integrantes do grupo de brasileiros em Pisa. (INCAER, p.18)

“Em 10 de fevereiro, o 1º Tenente-Aviador Roberto Brandini, gravemente ferido na cabeça por um estilhaço de artilharia antiaérea, saltou de paraquedas e foi aprisionado pelos alemães. Em 7 de março, o Capitão-Aviador Theobaldo Kopp, tendo o seu avião sido danificado quando atacava depósitos de munição, a nordeste de Parma, saltou de paraquedas e refugiou-se no meio dos partizanos. Em 26 de março, o 1º Tenente-Aviador Othon Correa Netto ao atacar, com foguetes, posições de artilharia antiaérea que defendiam a ponte de Cassara, a oeste de Udine, teve o seu avião atingido e saltou de paraquedas e ficou prisioneiro até o término da guerra.” (INCAER, p.19)

Em 13 de abril, morreu o Aspirante-Aviador Frederico Gustavo dos Santos ao atacar um depósito de munições alemão que explodiu, nas proximidades de Udine. No dia 22 de abril o 2º Tenente-Aviador Marcos Coelho de Magalhães foi feito prisioneiro após saltar de paraquedas sobre território inimigo, quebrando os dois tornozelos na queda. (INCAER, p. 20)

“No dia 26 de abril faleceu o 1º Tenente-Aviador Luís Dornelles, comandando a Esquadrilha que fora do Capitão Kopp, abatido a 7 de março. Dornelles foi atingido pela artilharia antiaérea quando atacava uma locomotiva na cidade de Alessandra, não teve chance de saltar de paraquedas. A 30 de abril, o 2º Tenente-Aviador Renato Goulart Pereira foi atingido pela artilharia antiaérea e saltou de paraquedas, sendo recolhido por uma patrulha de soldados ingleses.” (INCAER, p.20)

Os pilotos dos aviões atingidos que ejetaram sobre o território inimigo conseguiram regressar às linhas aliadas com muita dificuldade. Na maioria das vezes eram auxiliados pela população italiana local e pelos guerrilheiros partigiani. O trajeto de volta era realizado durante a noite para não levantar suspeitas e os pilotos não serem detectados pelos alemães. Depois de dias de caminhada conseguiam retornar a base muito debilitados e com uma grande perda de peso. Outros pilotos não tiveram a oportunidade de regressarem às linhas aliadas após o salto de paraquedas. Depois de abatidos pela artilharia antiaérea alemã, caíram prisioneiros de guerra.

Entre os quarenta e oito pilotos do Grupo de Caça Brasileiro que realizaram missões durante a guerra houve um total de vinte e duas baixas: cinco foram mortos abatidos pela

artilharia antiaérea, oito tiveram seus aviões atingidos e pularam de paraquedas sobre território inimigo, seis foram afastados do voo por orientação médica devido ao esgotamento físico e três morreram em acidentes de aviação, um deles ainda no treinamento realizado no Panamá. (INCAER, p.21) (Ver Mapa 8)

O comandante brasileiro Nero Moura sempre noticiava as famílias dos pilotos brasileiros que foram abatidos na guerra através de cartas.<sup>11</sup> A forma como Nero escreveu essas correspondências demonstrava seu grande domínio da escrita e confessava aos familiares dos falecidos, a localização das sepulturas provisórias dos pilotos mortos no cemitério das Forças Expedicionárias Brasileiras vizinho a cidade de Vada na província de Livorno, Itália. Todos os pertences desses pilotos eram devidamente documentados e inventariados e depois enviados ao Brasil pelo Ministério da Aeronáutica até serem repassados as suas respectivas famílias. Os restos mortais eram trazidos ao Brasil para Mausoléu da Aeronáutica no cemitério de São João Batista no Rio de Janeiro. Todo o procedimento de envio dos corpos dos brasileiros de volta ao país de origem ocorreu depois do fim das hostilidades, quando foram devidamente sepultados no cemitério Militar brasileiro de Pistóia.

A partir de 20 de abril, a retirada alemã da região italiana se generalizou, devido a Ofensiva da Primavera<sup>12</sup>, e os objetivos de oportunidade para a aviação se multiplicaram ao longo das estradas e por toda parte. Uma vez iniciado o avanço vitorioso dos Aliados impunha-se, como golpe final, impedir que os alemães se organizassem na margem do Rio Pó, que poderia ser utilizado como obstáculo para deter os Aliados.

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

Em 30 de abril de 1945 cessou a resistência alemã no Vale do Pó e a 2 de maio ocorria o fim da guerra na Itália. O 1º Grupo de Caça colaborou assim,

“no plano de bombardeios que o Comando da Força Aérea Tática do Mediterrâneo levou a efeito, objetivando: primeiro, apoio às forças terrestres

<sup>11</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 441207. Cartas trocadas entre Nero Moura e as famílias dos pilotos abatidos em combate. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 7 de dezembro de 1944 a 6 de dezembro de 1945. As referentes cartas ainda serão usadas como fonte no decorrer do trabalho.

<sup>12</sup> Última grande operação aliada na Itália. Buscando abreviar a guerra na Itália, na primavera de 1945 todas as forças aliadas foram mobilizadas em uma importante ofensiva, que deveria eliminar o remanescente das forças nazistas, que já exaustas e sem suprimentos sucumbiriam facilmente.

por meio de ataques às posições de baterias, organizações do terreno e concentração na retaguarda do campo de batalha; segundo, isolamento do campo de batalha pela interrupção sistemática das vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias que ligavam a linha de frente alemã na Itália ao vale do Pó e este ao território alemão; e terceiro, destruição de indústrias e de instalações militares do norte da Itália.” (INCAER, p.17)

Devido ao ótimo desempenho do grupo brasileiro na guerra o Coronel Ariel W. Nielsen, comandante da USAF, indicou o 1º Grupo de Caça em 17 de maio de 1945 para receber a medalha de guerra do governo americano, condecoração concedida apenas às tropas norte-americanas, por atos de extremo heroísmo contra um inimigo armado. (LIMA, 1989, p.434) Tal condecoração foi entregue só no governo de Ronald Reagan no ano de 1986. (Ver figura 7) A única unidade que não pertence aos Estados Unidos a receber esta condecoração, além do grupo de caça brasileiro, foi uma unidade de caças da RAF.

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

O reconhecimento do ato heroico dos pilotos brasileiros chegou quarenta e um anos após o final da Segunda Grande Guerra. Foi no dia 22 de abril de 1986 (Dia da Aviação de Caça (FAB)) que o 1º Grupo de Caça recebeu a Presidential Unit Citation (USAF) em solenidade presidida pelo então presidente da república José Sarney na Base Aérea de Santa Cruz (LIMA, 1989, p.441). (Ver figura 6)



Figura 6: Fonte: LIMA 1989, Placa em homenagem ao “Grupo de Caça”



Mapa 8: Locais onde os pilotos brasileiros foram abatidos. Fonte: LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 17



By virtue of the authority vested in me as President of the United States and as Commander in Chief of the Armed Forces of the United States, I have today awarded

THE PRESIDENTIAL UNIT CITATION (AIR FORCE)

FOR EXTRAORDINARY HEROISM

TO

1ST BRAZILIAN FIGHTER SQUADRON

BRAZILIAN ARMED FORCES

The 1st Brazilian Fighter Squadron, Brazilian Armed Forces, distinguished itself by extraordinary heroism in connection with military operations against an enemy of the United States in the Mediterranean Theatre of Operations on 22 April 1945. By heroic services involving utmost gallantry and a display of consummate skill in armed reconnaissance and fighter-bomber attacks, and by demonstrating superb tactical coordination with the Fifth Army, they contributed directly to the Allied crossing of the Po River. They destroyed vast quantities of enemy materiel and vehicles thus preventing the enemy from escaping to safety behind prepared defenses. By discovering a skillfully concealed and heavily defended enemy motor pool near Mantova, Italy, they destroyed at least 45 vehicles and doubtlessly immobilized many more. By harassing enemy pontoon barges on the Po, they helped to thwart their retreat, leaving many elements of Germans with no means of escape. By their vigilant air cover of road nets and prepared battle positions, they destroyed many other vehicles, including armored field pieces, and harassed trench positions. The casualties that they suffered reduced their pilot strength to about one half that of the United States Army Air Force squadrons operating in the same area, but they flew an equal number of sorties, performing tirelessly and beyond the normal call of duty. The maintenance of their aircraft was highly efficient. They met serious weather difficulties with excellent planning and navigation. By the most capable employment of the camera, they photographed the results of their attacks and contributed to the pictorial record of a historical campaign. Eleven missions of 44 sorties were flown destroying nine motor transports and damaging 17. Additionally, they destroyed the facilities of a motor pool, immobilized 35 horse vehicles, damaged a road bridge and a pontoon bridge, destroyed 14 and damaged three enemy-occupied buildings, and attacked four military positions and inflicted much other damage. The professionalism, dedication to duty, and extraordinary heroism demonstrated by the members of the 1st Brazilian Fighter Squadron are in keeping with the finest traditions of the military service and reflect the highest credit upon themselves and the Armed Forces of Brazil.

*Ronald Reagan*

Figura 7: Fonte: LIMA, 1989. Citação Presidencial norte-americana concedida à FAB.



Figura 8: Fonte: LIMA, 1989. Monumento criado em homenagem ao 1º Grupo de Aviação de Caça

Em 10 de junho de 1988, às 10 horas, no Museu da Força Aérea dos Estados Unidos, na cidade Dayton, Estado de Ohio foi inaugurado um monumento em homenagem ao 350º Fighter Group (seus esquadrões de caça subordinados: 345º Fighter Squadron, 346º, 347º, e o 1º Brazilian Squadron – o 1º Grupo de Caça). A solenidade foi realizada na presença de duzentos e dez veteranos do 350º sob o comando de Ariel W. Nielsen e trinta veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça sob o comando, do então Patrono da Aviação de Caça na FAB, Nero Moura. (LIMA, 1989, p.449) (Ver figura 8)

O grupo brasileiro, na sua atuação na Itália, executou 445 missões, com um total de 2546 saídas de aviões e 5465 horas de voo em operações de guerra. Destruiu 1304 viaturas motorizadas, 250 vagões de estrada de ferro, 8 carros blindados, 25 pontes de estrada de ferro e de rodagem e 31 depósitos de combustível e munição. (LIMA, 1989)

Segundo LIMA (1989) e BUYERS (2004) o desempenho brasileiro foi além do esperado. Esperava-se que o grupo brasileiro cumprisse suas missões e tarefas no mesmo padrão que os demais esquadrões americanos que compunham o 350º Fighter Group. O destaque brasileiro aconteceu ao final da campanha na Itália quando seus pilotos não eram substituídos assim como ocorria nos esquadrões americanos, desta forma, adquiriam uma experiência maior em combate e eficiência ao cumprir as missões que lhes eram destinadas.

### 3: A FAB na guerra: Análise e a luta pela memória

#### 3.1 Organização do Grupo para o treinamento no Panamá e nos Estados Unidos

Os treinamentos da FEB foram realizados no próprio país. A partir do embarque para o campo de batalha na Itália a ajuda norte-americana foi imprescindível: armamentos e munições, roupas, suprimentos e transporte foram providenciados. O Brasil, mesmo com todas as dificuldades de seleção e formação da tropa, enviou os homens que compunham uma unidade dentro das Forças Armadas Norte-Americanas e os Estados Unidos equiparam este homens.

Para a formação da unidade que representaria a Força Aérea Brasileira o processo não mostrou muitas diferenças, a não ser na preparação, pois se tratava de uma unidade aérea, o que exige maior treinamento dos seus integrantes. No mais, a dependência da ajuda dos Estados Unidos ocorreu de maneira semelhante a FEB.

A formação do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro teve início com o recrutamento voluntário, buscando escolher entre os inscritos indivíduos com uma determinada experiência de voo e um certo conhecimento da mecânica dos aviões. Para compor este grupo era natural a busca por indivíduos com uma certa qualificação.

Um fato surpreendente durante a seleção dos integrantes do grupo foi a inspeção de saúde. Os relatórios apontam 50 inspeções rigorosas de sargentos, das quais 35 se mostraram inaptos, para a surpresa dos organizadores. O resultado foi classificado de forma negativa pelo grande rigor aplicado, em razão da falta de instrução dos médicos que os realizaram. Os principais casos diagnosticados eram: 3 cruzeis<sup>13</sup>, daltonismo e maus dentes. Mesmo com alto rigor a inspeção foi seguida para evitarem qualquer situação constrangedora no contato com as tropas e instrutores americanos durante os futuros treinamentos. Muitos sargentos tiveram de fazer os devidos tratamentos antes de embarcarem para compor o grupo. A seleção foi rigorosa porque exigia um pessoal apto a enfrentar tarefas complexas como aviões com muita velocidade, altura e aceleração bastante alta. O critério não foi estendido apenas sobre os pilotos e foi imposto, também, a não-pilotos, mecânicos, sargentos e praças pertencentes ao grupo.<sup>14</sup>

O grupo de aviação de caça foi então enviado para treinar no Panamá. As dificuldades de treinamento nos P-40 no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro impossibilitaram essa etapa do treinamento no Brasil. Os documentos enviados ao comandante do grupo Nero Moura pelo

---

<sup>13</sup> Estágio mais grave e avançado da malária.

<sup>14</sup> FGV/CP-DOC, Fundo Nero Moura. nº 3/FE.-440118. Carta do Maj. Av. J. V. de Faria Lima a Nero Moura. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1944.

Ministério da Aeronáutica a partir de janeiro de 1944 já previam a dificuldade de treinamento e o envio de mais voluntários para o grupo, o que acarretaria numa certa demora para compor todo o efetivo. Nestes documentos, já estavam mencionadas as roupas a serem adquiridas para o treinamento do grupo, a relação dos integrantes (separados por setor: controladores de rádio, mecânicos e pilotos) que viajariam ao Panamá e até os seus divertimentos como jornais, revistas, músicas, romances, material de propaganda, etc.<sup>15</sup>

Os organizadores do treinamento do grupo no Panamá recomendavam que fossem enviados todos os integrantes de uma só vez para facilitar. Mas tal fato não ocorreu; houve uma certa demora na composição do grupo e envio ao campo de treinamento de quase dois meses, e vários integrantes foram sendo adicionados durante as atividades, fazendo com que o pedido inicial dos instrutores americanos não fosse atendido. Mesmo assim, desde o começo da instrução o desempenho dos brasileiros era elogiado pelos instrutores americanos.<sup>16</sup>

Outra preocupação inicial ocorrente era o idioma; era essencial que os brasileiros, dominassem o inglês. Todo o treinamento, ordens, aulas teóricas e mensagens que fossem necessárias seriam neste idioma. Para que esta etapa fosse cumprida com aproveitamento era necessário o aprendizado do idioma por todo o grupo.<sup>17</sup>

A responsabilidade que pesava sobre os ombros dos organizadores brasileiros era enorme. Através do desempenho deste pequeno esquadrão seria julgada toda a FAB diante dos olhos americanos. O bom ou mal trabalho realizado durante o treinamento e a guerra trariam grandes consequências e ditaria os rumos para a Força Aérea Brasileira. Antes mesmo de atuarem as informações recebidas pelos norte-americanos a respeito do Brasil não eram boas.

Mesmo com todas as dificuldades, os homens chave do grupo chegaram em Orlando em 6 de janeiro de 1944. Os dias 7, 8 e 9 foram aproveitados para adaptação ao novo ambiente com a aula inaugural do curso nos dias 14 e 15. A partir do dia 2 de fevereiro teve início o serviço médico a cargo do Médico Capitão Clóvis Cardoso de Moraes que se incorporou ao

---

<sup>15</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 2-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 18/01/1944. Nº 1/GC-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 02/02/1944.

<sup>16</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 3/FE-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 07/02/1944. Nº 1-440118. Carta de Nero Moura para o Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 18/02/1944. Nº 14/FE-440118. Carta recebida de Nero Moura pelo Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 28/02/1944.

<sup>17</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. Cartas trocadas entre Nero Moura e os líderes da Aeronáutica no Brasil. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 1944. A preocupação com o idioma sempre esteve presente nas correspondências, foi um assunto unânime em quase todas as 149 páginas dessa documentação. Citar cada carta onde o assunto é recorrente seria inviável.

grupo logo após a sua chegada e participou das aulas em sua especialidade. Houve uma campanha de imunização contra as doenças contagiosas e epidemias da região. De 17 a 27 de fevereiro, os pilotos tiveram o curso de caça básico. Dia 31 partiram para Gainesville para a última etapa do curso com cinquenta horas de voo, durante as quais conseguiram aprender as táticas que estavam sendo utilizadas na guerra, com instrutores distinguidos que já haviam participado de diferentes frentes de batalha. O treinamento nos Estados Unidos teve características acadêmicas, e esses homens-chave o colocariam em prática numa segunda fase do treinamento, no Panamá, onde as exigências, principalmente sobre os pilotos seriam sensivelmente aumentadas, principalmente no domínio da língua inglesa.<sup>18</sup>

Enquanto isso, o restante do pessoal começou a embarcar do Rio ao Panamá em 15 de fevereiro num intervalo de cinco dias separados em turmas, até que todos estivessem partido ao destino até 15 de março, tentando atender e cumprir com os desejos dos instrutores americanos que pediam a totalidade do grupo no Panamá em 19 de março. No dia dois de março, 116 homens já haviam partido, restando aproximadamente 160. Os homens que chegavam logo começavam a sua preparação e, segundo os instrutores americanos, já obtinham um aproveitamento satisfatório em relação ao treinamento.<sup>19</sup>

No início do treinamento no Panamá, havia americanos e brasileiros treinando juntos. A medida que o tempo foi passando e ocorreu a chegada dos demais brasileiros, a qual não foi rápida, estes americanos foram sendo substituídos pelos brasileiros e se tornando diminutos no grupo. Com o desenrolar das atividades os brasileiros foram sendo separados dos grupos americanos no treinamento, já que antes treinavam misturados.

Durante o treinamento em Gainesville, nos Estados Unidos, o relacionamento entre brasileiros e americanos foi muito bom, isso pode ser demonstrado ao analisar a documentação<sup>20</sup> que demonstra uma troca de cartas entre o comando brasileiro com uma lista relativa a um pedido de sete botas de cano curto brasileiras ao preço de cento e cinquenta cruzeiros cada pelos americanos. No contato com os brasileiros, alguns americanos conheceram

---

<sup>18</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 1-440118. Carta enviada por Nero Moura ao Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 18/02/1944.

<sup>19</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 14/FE-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 28/02/1944. Nº 13/FE-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 02/03/1944.

<sup>20</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 19/FE-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. V. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 25 de março de 1944.

uma botina que lhes agradaram muito, e o contato próximo entre eles permitiu a aquisição desses calçados junto ao Ministério da Aeronáutica.<sup>21</sup>

Em março de 1944, uma das principais preocupações do comando brasileiro era obter aviões para reabastecer com as provisões necessárias a FAB e até mesmo a FEB no norte da África. Neste momento os oficiais brasileiros que trocavam cartas e correspondências com Nero Moura acreditavam que o grupo brasileiro atuaria neste continente e não na Europa, como aconteceu.<sup>22</sup> Porém quando o grupo brasileiro embarcou para a guerra, o norte da África já havia sido tomado pelos aliados e os alemães já estavam em retirada rumo ao norte da Europa. Devido a isto e o fato de o Brasil não ter condições de participar de um frente principal de batalha, a unidade brasileira foi enviada ao sul da Europa, na Itália, no final de 1944.

As cartas trocadas entre os líderes brasileiros presente no Panamá e no Brasil<sup>23</sup> sempre mostram a preocupação pelo atraso do envio das turmas do Brasil para o local de treinamento, dessa forma dificultando e atrasando a formação definitiva do grupo por falta de efetivo e contrariando os desejos dos instrutores americanos.

Uma outra preocupação presente na formação do grupo foi a questão étnica.<sup>24</sup> O grupo brasileiro não apresentava diferenciações entre os seus integrantes, diferentemente das forças armadas americanas. Nos Estados Unidos, os negros compunham unidades separadas, e afrontar esta regra, dentro dos próprios Estados Unidos, não seria uma atitude inteligente. Devido a isso, a presença de negros no grupo brasileiro foi problemática e causou desagradáveis efeitos, levando a segregação dos mesmos nos alojamentos. Para os brasileiros este tipo de atitude era bastante ofensiva. Esta forma de segregação racial dentro das Forças Armadas não ocorria no país. A FEB, por exemplo, era formada pelos mais diversos tipos étnicos presentes no Brasil, não havia essa diferenciação baseada na cor da pele.

Diante disso, Nero Moura providenciou que os negros brasileiros fossem enviados de volta ao Brasil, contra a vontade do grupo, para evitarem posteriores conflitos, fato que muito surpreendeu a FAB. O comandante brasileiro temeu que essa atitude pudesse ter consequências negativas para o seu posto em relação aos outros líderes da Aeronáutica aqui no Brasil. Devido

---

<sup>21</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 21/FE-440118. Carta escrita pelo Maj. A. J. V. de Faria Lima a Nero Moura. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 13 de abril de 1944.

<sup>22</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. Relatório nº5-440118. Rio de Janeiro, 28/02/1944.

<sup>23</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. Cartas trocadas entre Nero Moura e os líderes da Aeronáutica no Brasil. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 1944. Este assunto também é recorrente em inúmeras cartas da documentação, desta forma, torna-se inviável citar todas.

<sup>24</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 4-44018. Carta de Nero Moura para o Maj. Av. J. V. de Faria Lima. 1º de abril de 1944.

a isso, os próximos contingentes que ainda iriam completar o grupo passaram por uma seleção racial para excluírem os negros.

A região do Panamá, Agua Dulce, onde foi realizado o treinamento era propícia para a formação de militares devido às situações climáticas complicadas: intensos vendavais, poeiras, pouca chuva, calor, vegetação pequena e escassa. O calor permanecia dentro dos alojamentos e barracas durante a noite, que oferecia ventos mais agradáveis e suportáveis ao ar livre, mas a contrapeso havia a presença de uma grande quantidade de mosquitos considerados perigosos por transmitirem a malária, mesmo com todo o trabalho dos americanos para manterem o saneamento básico da região. Junto disso a instrução era intensa e fatigante, com trabalhos durante todo o dia para pilotos, mecânicos, e pessoal da administração, responsáveis pela burocracia entre o Brasil e a região de treinamento no Panamá, com relatórios em português e inglês.<sup>25</sup>

Durante o treinamento no Panamá, o grupo de caça brasileiro obedeceu a hierarquia militar. No topo do comando na região estava o Comando de Defesa do Caribe, exercido pelo General George H. Brett. Logo abaixo estava a Sexta Força Aérea, liderada pelo General Ralph H. Wotten, abaixo do qual estavam diretamente três esquadrões: o 26º Fighter Command, do Coronel Willis R. Taylor, o 30º Fighter Squadron, liderado pelo Capitão William S. Chairsell e o 1º Brazilian Fighter Squadron, liderado por Nero Moura.<sup>26</sup>

Em 17 de maio de 1944, o grupo já se encontrava em fase de conclusão de curso no Panamá com um aproveitamento considerado ótimo pelos seus superiores americanos. Restando seis semanas para a conclusão do treinamento no Panamá, o pessoal de terra e os pilotos já possuíam uma certa noção das tarefas que iriam cumprir no restante do treinamento e durante a guerra. Havia os pilotos efetivos que treinavam 4 horas de voos por dia e os pilotos reservas, em menor número, que treinavam apenas uma hora, mas aprendiam as funções dos homens de terra. Os efetivos apenas pilotavam e tinham aulas teóricas. Todos os pilotos aprendiam várias funções, dentre elas; bombardeio em mergulho; tiro com alvo terrestre alvo aéreo; ataques rasantes; patrulha e grandes altitudes. Durante os treinamentos, o piloto efetivo Gastaldoni faleceu em um acidente aéreo. Foi a primeira perda do grupo. Houve algumas outras avarias muito menores no grupo, como algumas quebras. Os brasileiros foram constantemente

---

<sup>25</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 8-440118. Carta escrita por Nero Moura para Maj, AV. Wanderley. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 28 de abril de 1944.

<sup>26</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 9-440118. Carta escrita por Nero Moura ao Maj. A. J. V. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 29 de abril de 1944.

observados pelos americanos e considerados acima da média, os relatórios eram reconfortantes.<sup>27</sup>

O treinamento no Panamá duraria até o fim de junho. Após esta etapa todo o grupo partiu de navio para os Estados Unidos para a última fase de treinamento antes de participarem da guerra no campo de batalha.

O começo do estágio de treinamento nos Estados Unidos foi marcado pelo suicídio de um dos integrantes do grupo: Barcelos, que se sentiu muito pressionado por todo o clima de treinamento e preparação para a guerra. Com este acontecimento, o comandante Nero Moura começou a se preocupar com um problema grave, com o qual o grupo sofreria muito na Itália: a substituição dos integrantes. O pessoal da administração do grupo trabalhava sobrecarregado, desempenhando um alto número de tarefas, devido o número reduzido de pessoas. Era constante o pedido de Nero Moura por substituição e completamento do grupo com urgência. Diante das dificuldades, o Ministério da Aeronáutica do Brasil recrutava e enviava assim que fosse possível os homens que eram pedidos por Nero.<sup>28</sup>

Durante os treinamentos, Nero Moura também já se preocupava com o destino dos integrantes do grupo após a chegada ao Brasil depois da guerra. Reconhecia o potencial do treinamento recebido junto dos americanos e sabia que era uma oportunidade única. Porém, temia que esse grupo tão homogêneo fosse separado e colocado em locais diferentes para trabalhar, evitando que se aproveitasse todo conhecimento adquirido e essa experiência não fosse levada adiante. Devido a isso, desde os treinamentos Nero Moura alertava os líderes da Aeronáutica que estavam no Brasil sobre essa oportunidade.<sup>29</sup>

Os equipamentos recebidos pelos brasileiros eram entregues de forma pontual, o que surpreendia o líder do grupo brasileiro. Ele julgava ser necessário criar instalações novas para o grupo no Brasil, que se não usassem as antigas e nem as reformassem, para poder aproveitar todo o material e potencial que o grupo adquiriria. Novas instalações seriam a única maneira de realizar esta etapa.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 10-440118. Carta escrita por Nero Moura para o Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1944.

<sup>28</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 19-440118. Carta de Nero Moura ao Maj. Av. J. V. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 17 de julho de 1944.

<sup>29</sup> Fonte: FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 4-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 22 de julho de 1944.

<sup>30</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 4-440118. Carta recebida por Nero Moura do Maj. Av. J. V. de Faria Lima. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. Rio de Janeiro, 22 de julho de 1944.

Após o fim do treinamento no Panamá e nos Estados Unidos, o grupo brasileiro foi enviado para os campos de batalhas europeus, chegando a Itália no fim de outubro de 1944. A guerra já estava em fase de conclusão, mas ainda houve tempo suficiente para os brasileiros mostrarem se o treinamento junto dos americanos foi assimilado ou não. As respostas ao fim da guerra, juntos dos relatórios americanos mostraram um saldo positivo com relação ao grupo brasileiro.

### 3.2 Origem Sociológica dos integrantes do 1º Grupo de Caça

A composição social do grupo que representou a FAB na guerra era bastante heterogênea. Foram mais de 400 integrantes com funções diferentes. Se levarmos em consideração apenas a origem social e educacional dos pilotos, os quais eram minoria dentro do grupo, encontraremos um grau elevado de educação formal entre eles. Isso era esperado em função das atividades que iriam desempenhar durante a guerra, mais especializadas. Se tomarmos como referência todo o grupo, incluindo pessoal de manutenção e reparo das aeronaves, municionadores, operadores de rádio, controle das operações em terra, meteorologistas, serviços médicos, etc., a média instrucional entre eles certamente cairá, mesmo essas funções necessitando de uma certa instrução. Segundo Nero Moura (1996, p.118-119)<sup>31</sup> na composição do grupo havia aproximadamente 400 homens, a maioria soldados e taifeiros, quase analfabetos, mal sabendo ler e escrever, muito menos limpar um avião ou utilizar uma metralhadora. Os sargentos possuíam uma instrução melhor, mesmo tendo pouca idade. O conhecimento adquirido por estes integrantes para realizarem um bom trabalho durante a guerra ocorreu nos treinamentos realizados no Panamá e nos Estados Unidos.

Quando se trata dos pilotos, entre eles: Tenentes-Coronéis, Majores, Capitães, Tenentes e Aspirantes, eles já possuíam uma base educacional consolidada, oriundos de famílias com o mesmo nível educacional, em alguns casos de família militar. O próprio escritor do livro “Senta a Pua!”, Rui Moreira Lima, era filho de desembargador. Também é possível perceber esta instrução através das cartas trocadas entre Nero Moura e as famílias dos pilotos abatidos durante a guerra<sup>32</sup>; reconhece-se o bom nível educacional de algumas famílias através

<sup>31</sup> O livro com os relatos do líder do grupo brasileiro durante a guerra foi publicado em 1996, mas os depoimentos colhidos para compor a obra datam de 1983 e 1984. Nero Moura faleceu em 1994, antes de ver o livro ser publicado.

<sup>32</sup> FGV/CP-DOC. Fundo Nero Moura. nº 441207. Cartas trocadas entre Nero Moura e as famílias dos pilotos abatidos em combate. Ministério da Aeronáutica/Gabinete do Ministro. 7 de dezembro de 1944 a 6 de dezembro de 1945.

do domínio e uso do português nestas correspondências. E estes pilotos já tinham iniciado antes a sua carreira na pilotagem de aviões, seja no serviço do Correio Aéreo, Aviação do Exército ou Aviação Naval. (LIMA, 1989)

Não há muitas informações disponíveis sobre a origem dos integrantes do grupo como um todo. As informações encontradas provém do livro “Senta a Pua!” de Rui Moreira Lima de 1989 e do site [www.sentandoapua.com.br/portal](http://www.sentandoapua.com.br/portal), e estão focadas nos pilotos, abordando sua educação e suas origens familiares. Sobre o restante dos integrantes do grupo as informações são praticamente nulas.

Mesmo assim, é possível pensar que, por se tratar de uma unidade que necessitava possuir habilidades especiais e competências profissionais mais definidas, o grupo de Caça teve necessariamente, um perfil de escolaridade melhor que o dos expedicionários da FEB. Os pilotos do grupo realizaram missões em aviões com tecnologias recentes para época e seus mecânicos trabalharam no reparo das mesmas aeronaves, por isso a necessidade de uma instrução mais detalhada. Porém, se for levado em consideração o grupo todo, encontravam-se indivíduos que mal sabiam ler e de uma educação bastante limitada. Ao compará-lo com os integrantes da FEB de mesmo nível, não haveria uma provável diferença entre o padrão de um ou de outro: os dois possuíam um baixo nível de conhecimento, e foram utilizados em funções mais simples durante a guerra.

### 3.3 A FAB após a Guerra

A diferença entre os padrões educacionais dos integrantes da FAB e da FEB fica evidenciada definitivamente nas oportunidades profissionais do pós-guerra. Não só os pilotos, mas também o restante dos integrantes do grupo teve menos problemas para encontrar emprego e desta forma a sua reinserção e reintegração na sociedade foi mais tranquila em comparação com os integrantes da FEB.

A própria dificuldade entre os combates enfrentados pela FAB e pela FEB foram diferentes. A experiência de matar e testemunhar companheiros e inimigos sendo mortos é muito diferente. Como foi dito em um depoimento de um ex-piloto brasileiro no documentário “Senta a Pua!” de Eric Castro do ano 2000, despejar bombas, atirar a distância e matar inimigos não se compara com a morte de companheiros ao seu lado como testemunharam os integrantes das forças terrestres.

As informações sobre os integrantes do grupo no pós-guerra existem em maior número se compararmos com o período antes da guerra. Mesmo assim, a grande maioria das

informações são referentes aos pilotos do grupo, sobre os quais é possível encontrar biografias mais detalhadas sobre o pós-guerra. Sobre os demais integrantes do grupo é possível encontrar mais informações do pós-guerra em relação ao pré-guerra.

Durante a campanha na Itália, os integrantes do grupo não recebiam seus pagamentos de forma integral, apenas a quarta parte era enviada ao grupo na Itália e o restante ficava retido no Brasil. Quando voltaram já tinham uma boa economia, já que seus soldos eram maiores. Os sargentos, soldados e taifeiros utilizaram esta economia e educaram os seus filhos e os ajudaram e se formar. Tornaram-se aviadores, marinheiros, empresários, agrônomos, médicos, engenheiros e advogados. (MOURA, 1996, p. 118-119) Isso demonstra um contraste bem diferente em relação a FEB, enquanto os integrantes da FAB utilizavam suas economias conquistadas durante a guerra e continuavam a sua vida social empregados na Força Aérea ou em outro ramo na vida civil, os ex-integrantes da FEB enfrentavam uma difícil batalha por sua reinserção social.

Após a volta ao Brasil, o destino do 1º Grupo de Aviação de Caça foi diferente do da FEB. Enquanto a Força Expedicionária foi rapidamente desmobilizada, o grupo de caça foi mantido e Nero Moura foi nomeado seu comandante, com a sua Sede em Santa Cruz, incorporando todo o material que foi usado pela FAB durante a guerra. Antes da guerra, a FAB não possuía material moderno, enquanto, após a guerra, dispunha de cerca de sessenta aviões modernos, dos quais dezenove deles vieram voando dos Estados Unidos e os demais estavam encaixotados e deveriam ser montados. (MOURA, 1996, p. 170-172)

O grupo manteve as suas operações e ajudou a introduzir uma nova doutrina no emprego da caça na aviação brasileira. Houve a criação de mais grupos de caça com o decorrer dos anos e estágios de seleção para pilotos de caça composto por instrutores que participaram da guerra na Itália, com currículos teóricos e práticos semelhantes aos aprendidos no Panamá pelos veteranos. Na instrução da primeira turma de estágio que teve início em março de 1946 ocorreram três acidentes aéreos, nos quais morreram três instrutores, mesmo com a experiência adquirida na Itália e um aluno, ocasionando a perda de três aeronaves. Dos trinta e seis alunos que se apresentaram para compor a turma do primeiro estágio, apenas dezenove foram diplomados e se tornaram pilotos de caça. Apesar das adversidades, tinha início a construção de uma base sólida para a formação de sucessivas turmas de caçadores na FAB. (LIMA e VASCONCELOS, 2003. p. 260 )

No tocante aos pilotos no pós-guerra eles eram oficiais (Tenentes-Coronéis, Majores, Capitães, Tenentes e Aspirantes) e se mantiveram na FAB, como comandantes, instrutores de novos caçadores e alguns deles chegaram inclusive a se tornar Brigadeiros do Ar. Outros

deixaram a FAB e ingressaram na Aviação Civil. Houve casos de aviadores que se tornaram pilotos particulares do Presidente da República. Portanto, os pilotos do grupo não tiveram dificuldade alguma em arrumarem empregos e se reintegrarem à sociedade após a guerra. Encontraram cargos importantes e elevados na FAB ou na aviação civil. Mesmo os que não continuaram na FAB e nem partiram para a aviação civil conseguiram a sua reinserção social sem grandes dificuldades.<sup>33</sup>

Atualmente todos os pilotos que compunham a equipe brasileira na Itália já faleceram. O ex-piloto Rui Moreira Lima que escreveu vários livros para ajudar a permanecer viva a memória do grupo na guerra, morreu em 2013 aos 94 anos de idade. A única exceção é o ex-piloto americano John W. Buyers, originalmente não pertencia ao grupo de caça brasileiro, mas que foi indicado pelos superiores americanos como oficial de ligação entre os brasileiros e o 350° Fighter Group, chegando a cumprir algumas missões em conjunto com o 1° Grupo de Aviação de Caça. Sua indicação ocorreu pelo domínio que tinha do português, já que era cidadão americano, mas nascido em Juiz de Fora, MG. Ele publicou um livro de memórias sobre a atuação do grupo brasileiro na Itália e um livro semelhante que retrata as ações do 350° Fighter Group. Hoje vive em Recife, Pernambuco, com 94 anos de idade, e mantém contato com pesquisadores e entusiastas do trabalho que desenvolveu através de redes sociais.

O grupo de apoio composto por oficiais (Tenentes-Coronéis, Majores, Capitães e Tenentes) e os sub-oficiais encontraram boa situação após a guerra, permanecendo no quadro da FAB e recebendo promoções ao longo de suas carreiras, ou se transferindo para a aviação civil. A grande maioria já faleceu.<sup>34</sup>

Os Capitães e Tenentes Médicos, nove ao todo, também mantiveram uma boa situação após a guerra. A maioria continuou seus serviços médicos na FAB, e os demais continuaram a função de médicos em hospitais civis. As enfermeiras do grupo permaneceram cumprindo as suas funções na FAB.<sup>35</sup>

A maioria dos sargentos que retornaram ao Brasil após a guerra manteve suas funções na FAB, uns permanentemente, e outros por algum tempo. Receberam promoções. Dos que não

---

<sup>33</sup> Informações retiradas das fichas bibliográficas do grupo de voo dos integrantes do 1° grupo de Caça Brasileiro presente no site <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/64/>, acessado em 16/02/2014 às 9:07.

<sup>34</sup> Informações retiradas das fichas bibliográficas do grupo de oficiais e sub-oficiais dos integrantes do 1° Grupo de Caça Brasileiro presente no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/69/>, acessado em 16/02/2014 às 11:43.

<sup>35</sup> Informações retiradas das fichas bibliográficas do grupo de capitães e tenentes médicos dos integrantes do 1° Grupo de Caça Brasileiro presente no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/69/>, acessado em 16/02/2014 às 14:33.

permaneceram na FAB, a maioria teve sucesso no retorno a sua vida civil. A maioria também é falecida.<sup>36</sup>

Quanto aos cabos e soldados que fizeram parte do grupo de caça na Itália, vários tiveram oportunidades no pós-guerra. Alguns continuaram na FAB, outros por pouco tempo, pedindo baixa e retornando à vida civil. Outros tiveram boas oportunidades e obtiveram sucesso, enquanto uns ainda, deram sequência a uma vida civil sem nada que os pudessem distingui-los.<sup>37</sup> Caso bem diferente ocorreu com a FEB. Segundo Ferraz (2003) o retorno da FEB foi marcado por variadas questões políticas. Havia uma divisão política dentro da unidade; oficiais mais informados eram contra o Estado Novo de Vargas, enquanto os mais desinformados admiravam e simpatizavam com o seu governo. Alguns grupos presentes no Exército também temiam uma reforma na instituição dada a experiência vivida pelos expedicionários. Essa rivalidade criada entre os grupos que ficaram no Brasil e o grupo que foi à Itália ajuda a explicar a rápida dissolução da FEB e várias das dificuldades enfrentadas pelos expedicionários depois.

Durante a guerra e após, o Grupo de Caça não foi utilizado como arma política. Segundo o próprio comandante Nero Moura (1996, p. 184), ele mesmo não deixou que o grupo se envolvesse nestes assuntos, ou pelo menos, fez o máximo para isso. Era amigo próximo de Getúlio e mesmo após a sua saída do governo, não tentou nenhuma manobra política a favor ou contra o novo governo, mesmo ocupando o cargo de comandante do grupo. Após a guerra, segundo o desejo do comandante, alguns integrantes não se envolveram em questões políticas de nenhuma espécie, mas isso não foi uma unanimidade; o próprio autor do livro “Senta a Pua!” foi um legalista em 1964 e não apoiou o golpe militar.

Após a guerra e a deposição de Getúlio, Nero Moura também foi destituído do comando do grupo e Salgado Filho saiu do Ministério da Aeronáutica. Foi um momento tenso, pois o grupo perdera dois homens que trabalhavam ao seu favor e temeu ser desmobilizado, tal como ocorreu com a FEB após a guerra, mas ele foi mantido, junto com a unidade. (MOURA, 1996, p. 172)

Em 1945, na deposição de Getúlio, Nero era o comandante do regimento de aviação, e recebia ordens diretas do Ministro e do Presidente da República. Pelo fato de ser getulista foi

---

<sup>36</sup> Informações retiradas das fichas bibliográficas do grupo de sargentos dos integrantes do 1º Grupo de Caça Brasileiro presente no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/70/> e no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/71/>, acessados em 16/02/2014 às 16:21

<sup>37</sup> Informações retiradas das fichas bibliográficas do grupo de cabos e soldados dos integrantes do 1º Grupo de Caça Brasileiro presente no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/72/> e no site: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/content/view/73/>, acessados em 16/02/2014 às 19:30

preso e o comando da Aeronáutica e das Forças Armadas apoiou a retirada de Getúlio do poder, na FAB o presidente era minoria, a grande maioria apoiava Eduardo Gomes e acreditava que ele seria o próximo a assumir a presidência da República. Na ocasião, a FAB, o Exército, a Marinha e também o 1º Grupo de Caça já haviam aderido a deposição de Getúlio. O comando do regimento de aviação foi passado ao major Nelson Novais Afonso, que ficou à frente da base aérea de Santa Cruz, enquanto Ari Neves assumia o comando do 1º Grupo de Aviação de Caça. O Ministério da Aeronáutica foi assumido por Armando Figueira Trompowsky de Almeida, e Salgado Filho retornou a vida civil sem qualquer incomodo, até a sua morte em um acidente aéreo, em julho de 1950 em plena campanha eleitoral pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul. Neste momento Nero Moura preferiu a transferência para a reserva do que para outro cargo. No retorno a vida civil, trabalhou em outras companhias da aviação civil. (MOURA, 1996, p. 184-221)

Após a saída de Nero da FAB, os integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça foram espalhados para outras unidades, saíram da base de Santa Cruz, e em alguns casos foram deslocados para dar instrução nas novas escolas. A chefia da FAB, após a queda de Getúlio, tentou desfazer o grupo de caça, mas os pilotos remanescentes, aproximadamente metade do efetivo, aliaram-se aos pilotos de P-40 e aos pilotos que estavam treinando nos Estados Unidos e conseguiram manter a unidade. Na época foram dissolvidas três unidades de patrulha que voaram no Nordeste e que haviam recebido treinamento, instrução e material junto aos americanos, de forma equivalente ao do grupo de caça. (MOURA, 1996, p. 184-221)

Quando Getúlio retornou ao poder em 1951, encontrou bastante dificuldade entre os militares; os generais do Exército que haviam lutado a favor de sua deposição em 1945 ainda estavam na ativa. Sua aceitação não era unânime nas Forças Armadas, o Exército encontrava-se bastante dividido em relação ao presidente, trocando de ministro três vezes e mostrando a instabilidade do seu segundo governo. (MOURA, 1996, p. 223-229)

Nero Moura foi nomeado Ministro da Aeronáutica por sua proximidade e amizade com Vargas. Por vezes, frente ao Ministério, teve algumas atitudes de acordo com as vontades de Getúlio, como colocar determinados brigadeiros que contavam com a sua amizade em uma boa posição dentro da FAB. Nas composições de seu gabinete, deu cargos importantes a amigos e conhecidos que não se manifestaram contra a sua escolha para ministro; alguns contrários a sua nomeação e que não fossem seus amigos ficaram sem cargos e o gabinete foi composto por uma grande maioria que havia estado na guerra. Com isso cerca de 50% dos brigadeiros da época ficaram sem comissão. Os integrantes da Aeronáutica não apresentavam uma unidade, estavam bastante divididos, a favor e contra Getúlio. (MOURA, 1996, p. 229-236)

A frente do ministério da Aeronáutica, Nero Moura implantou a aviação a jato no Brasil através de um negócio com os ingleses, pois os aviões P-47 adquiridos com os Estados Unidos durante a guerra já estavam obsoletos. O Brasil ofereceu parte do grande estoque de algodão em troca dos aviões; os ingleses, então, entregaram os setenta aviões e os montaram no Brasil. Os novos modelos Gloster adquiridos pela Aeronáutica estavam prontos para voo, e foram enviados para equipar as unidades de Santa Cruz e Porto Alegre. (MOURA, 1996, p. 239-243)

Na aviação civil, Nero promoveu melhoras nos aeroportos, crescimento das companhias e aumento de linhas aéreas. Pediu demissão do cargo em 1954 pouco antes da morte de Getúlio Vargas, devido ao momento de instabilidade política pelo qual o Brasil estava passando.

Após a guerra, tanto a FEB quanto a FAB foram recebidos com festas e glamour na volta ao Brasil. Os pracinhas da FEB mal podiam imaginar que começariam uma nova batalha, desta vez por sua reintegração na sociedade, tarefa que não foi nada fácil, e por muitas vezes foi perdida. Quando os soldados retornaram da guerra não possuíam qualificação profissional, o seu período de aprendizado havia sido ocupado pela guerra. Em vários locais do Brasil foram criadas associações de ex-combatentes da guerra na tentativa de auxiliar estes homens.

Os integrantes do grupo de caça brasileiro não necessitaram de uma política de reintegração social, o cenário era totalmente diferente, as oportunidades e o reconhecimento dentro das Forças Armadas foram diferentes. Comparando-os com os integrantes da FEB de modo geral, eles não encontraram a mesma dificuldade no retorno à vida civil. Uma diferença crucial na experiência das forças durante a guerra e que marcou a atuação posterior de ambos.

## CONCLUSÃO

Foram aproximadamente oito meses de treinamento e seis de batalhas na guerra. Este foi o período que durou a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça na Europa. Um grupo com quarenta e oito pilotos e aproximadamente trezentas e cinquenta pessoas que eram responsáveis por representar a Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.

Em quantidade de pilotos a participação brasileira foi bastante pequena se comparada aos números expressivamente superiores de Forças Aéreas como a USAF, a *Luftwaffe* e a *Royal Air Force*. Mas este número modesto de pilotos demonstrou uma participação de qualidade ao cumprir um grande número de missões, satisfazendo as expectativas dos norte-americanos e sendo indicados para condecorações da Força Aérea Norte Americana.

O Brasil também não lutou em uma frente principal ou contribuiu decisivamente para o resultado da guerra, aliás, quando entrou no conflito, já era dada como certa a derrota alemã. Mas nesta frente de batalha cada piloto que voou, se dedicou ao máximo pelo que estava fazendo e para representar bem a sua pátria, assim como os demais integrantes se dedicavam de acordo com a sua função dentro do grupo. Temos também, o exemplo dos mecânicos de aviões, que madrugavam para deixá-los em perfeito estado para o voo.

Após o retorno ao Brasil, alguns integrantes do grupo de caça continuaram suas vidas dentro das Forças Armadas e outros retornaram à vida civil, e os seus atos de bravura mal são lembrados ou estudados pela maioria dos brasileiros. Quase todos já faleceram, e provavelmente partiram com o sentimento de missão cumprida.

O estudo sobre a Segunda Guerra Mundial é bastante numeroso em todas as partes do mundo. No Brasil o entusiasmo pelo assunto também é grande, mas, muito deste assunto é atribuído as maiores frentes de batalha da guerra, como a batalha da França ou a Operação Barbarossa na Rússia. Muitos também se dedicam as curiosidades referentes a Hitler ou ao seu governo na Alemanha e suas atitudes durante o conflito.

Este trabalho contribuiu, pois, para a maior compreensão sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial abordando temas, até então, não estudados. Primeiramente, demonstrou-se como a experiência da FAB foi diferente, em vários aspectos, em relação à da FEB, no que podemos incluir a questão do recrutamento dos homens que compuseram as duas unidades, a reinserção social deles e a própria permanência das unidades dentro das Forças Armadas depois de 1945. Em diálogo com a historiografia, devemos enfatizar que o retorno à vida civil por parte dos integrantes da FAB foi menos difícil e complicado se comparado com a reinserção social dos integrantes da FEB.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALVES, Vagner Camilo. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial. História de um envolvimento forçado*. 1º edição, São Paulo, Edições Loyola, 2002
- BARROS, Mauro Lins de. *P-47 Thunderbolt no Brasil 1945-1957. A monografia do P-47 Thunderbolt no Brasil*. Rio de Janeiro: Adler Editora, 2005.
- BARROSO, Gustavo. *História Militar do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000.
- BENTO, Cláudio Moreira. *Como estudar e pesquisar a história do exército brasileiro*. Rio de Janeiro: Academia de História Militar Terrestre do Brasil, 1999.
- BERTONHA, João Fábio. *A Primeira Guerra Mundial: o conflito que mudou o mundo (1914-1918)*. Maringá: Eduem, 2011
- \_\_\_\_\_. *A Segunda Guerra Mundial. Que História É Esta?* São Paulo: Saraiva, 2001.
- BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- BRANCO, Manoel Thomaz de Castelo. *O Brasil na Segunda Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960.
- BUYERS, Jonh W. *A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945*. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- \_\_\_\_\_. *História do 350º Fighter Group da Força Aérea Americana: 1942-1945*. Maceió: J. W. Buyers, 2006.
- CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História. Ensaios de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CASTRO, Celso e IZECHSOHN, Vitor. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- CASTRO, Erik de. *Senta a Pua!* [Documentário]. 112min, 2000.
- CERVO, Armando Luiz e BUENO, Clodoaldo. *A política externa brasileira. 1822-1985*. São Paulo, Editora Ática, 1986.
- CIDADE, Francisco de Paula. *Síntese de três séculos de literatura militar brasileira*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1998.
- CHIARETTI, Marco. *A Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Ática, 1995.
- CYTRYNOWICZ, Roney. *Guerra Sem Guerra*. São Paulo: Edusp, 2002.

FERRAZ, Francisco Cesar Alvez. *A guerra que não acabou: a reintegração social dos veteranos da Força Expedicionária Brasileira, 1945-2000*. Tese (Doutorado)- História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2003.

\_\_\_\_\_. *Brasil e Segunda Guerra Mundial*. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da (org.) et al.. (Org.). *Enciclopédia de Guerras e Revoluções do Século XX*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, v., p. 91-94.

\_\_\_\_\_. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

FERRAZ, Francisco C. A.; WOLFF, João Paulo Delgado. *História do Brasil em Quadrinhos: narrativas da participação do país na Segunda Guerra Mundial*. História & Ensino (UEL), v. 13, p. 141-154, 2007.

FERRO, Marc. *História da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Ática, 1995.

FONSECA, Luiz Felipe Perdigão Da. *Avestruzes no Céu da Itália*.

\_\_\_\_\_. *Missão de Guerra: Os Expedicionários da FAB na Guerra Europeia*. 3ª Edição. São Paulo: Civilização Brasileira, 1983.

GONÇALVES, Williams da Silva, *A Segunda Guerra Mundial*. In: FILHO, Daniel Aarão. FERREIRA, Jorge. ZENHA, Celeste (org.). *O século XX*. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2005, p. 165-193.

HILLS, Ken. *A Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Ática, 1991.

HOBSBAWM, Eric J. *Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991*. SANTARRITA, Marcos (trad.). São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

\_\_\_\_\_. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

HUNTINGTON, Samuel. *Instituições militares e o Estado: perspectivas teóricas e históricas*. In: *O Soldado e o Estado: teoria política das relações entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1996, p. 23-116.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. *A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial*. Opúsculo.

\_\_\_\_\_. *Brigadeiro do Ar: Nero Moura. Patrono da Aviação de Caça*.

\_\_\_\_\_. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol.3. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991.

JORDAN, David e WIEST, Andrew. *Atlas da Segunda Guerra Mundial: Volume Único*. São Paulo: Editora Escala, 2008.

KEEGAN, John. *A Face da Batalha*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000.

\_\_\_\_\_. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

KENNEDY, Paul. *A Ascensão e Queda das Grandes Potências. Transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

KITCHEN, Martin. *Um mundo em chamas – Uma breve história da Segunda Guerra Mundial na Europa e na Ásia, 1939-1945*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

LIMA, Rui Moreira. “*Senta a Pua!*” 2ª edição. Editora Itatiaia, Belo Horizonte: 1989.

LIMA, Rui Moreira e VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. *Heróis dos Céus: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945*. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MAGALHÃES, João Batista de. *A evolução militar do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2001.

MANDEL, Ernest. *O significado da Segunda Guerra Mundial*. Ática, São Paulo: 1989.

McCANN, Frank. *Aliança Brasil - Estados Unidos, 1937-1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1995.

\_\_\_\_\_. *Soldados da Pátria. História do Exército Brasileiro, 1889-1937*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

MOCELLIN, Fernando Pereyron. *A Missão 60: Memórias de um piloto de guerra brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1971.

MORAES, Roberto Mascarenhas de (org.). *O Cruzeiro do Sul*. Rio de Janeiro: Léo Christiano Editorial, Biblioteca do Exército, 2011.

MOURA, Gerson. *Sucessos e Ilusões: Relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.

MOURA, Nero. *Um voo na História*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

MUNHOZ, Sidnei J. e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Relações Brasil-Estados Unidos: séculos XX e XXI*. Maringá: Eduem, 2011.

NETO, Ricardo Bonalume. *A Nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate 1942-1945*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.

PEDRO, Antônio. *A Segunda Guerra Mundial*. Campinas: Atual, 1987.

POLLAK, Michel. *Memória, esquecimento e silêncio*. In: Estudos históricos. Rio de Janeiro, Vol.2, n.3,1989.

PROENÇA JUNIOR, Domício. *O fazer da guerra moderna. O Corpo-de-Exército como unidade operacional – gênese e superação*. Tese de Doutorado: COPPE-UFRJ, 1994.

RÉMOND, René (org.). *Por uma História Política*. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1996.

SALUN, Alfredo Oscar. *Zé Carioca vai à guerra*. São Paulo: Editora Pulsar, 2004.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler, A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2007.

SANTOS, Francisco Ruas. *Fontes para a história da FEB*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Porto Alegre: EdipucRS, 2000.

\_\_\_\_\_. *O Brasil vai à guerra. O processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: 3ª Ed. Editora Manole, 2003.

SILVEIRA, Joaquim Xavier da. *A FEB por um Soldado*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.

SILVEIRA, Joel. *II Guerra: momentos críticos*. Rio de Janeiro: Mauad, 1995.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História Militar do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979.

TAYLOR, A. J. P. *A Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1963.

THOMSON, A. *Recompondo a memória. Questões sobre a relação entre a história oral e as memórias*. Projeto História. São Paulo, v.15, p. 51-84, 1997.

VIGENAVI, Tullo. *A Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Editora Moderna, 1986.

VILLANOVA, Fausto Vasquez. *Com a 1ª ELO na Itália*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991.

VIZENTINI, Paulo. *A Segunda Guerra Mundial, 1931-1945*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1989.

WAACK, William. *As Duas Faces da Glória: A FEB vista pelos seus Aliados e Inimigos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

**FONTES:**

- Relatórios oficiais sobre o grupo enviados a Nero Moura de 1944, vindos do Gabinete do Governo e do Ministério da Aeronáutica, presente nos arquivos do CP-DOC (149 páginas)
- Cartas trocadas entre Nero Moura e as famílias das vítimas, presente nos arquivos do CP-DOC. (42 páginas)
- Todas as missões realizadas pelo grupo brasileiro, com os integrantes e esquadrilhas envolvidos. Os dados apresentados foram compilados dos Daily Report originais, e cedidos pelo Brig. Rui Moreira Lima. Encontram-se no portal <http://www.sentandoapua.com.br/portal/>
- Fichas bibliográficas dos integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça. Portal: <http://www.sentandoapua.com.br/portal/>
- CASTRO, Erik de. *Senta a Pua!* [Documentário]. 112min, 2000.

O filme discorre sobre a atuação do 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial. Documentário que, a partir de entrevistas, imagens de arquivo, fotos e ilustrações, recupera a história do grupo brasileiro na guerra. A história é relatada pelos próprios pilotos que integraram o grupo.

## Livros:

- BUYERS, Jonh W. *A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945*. Maceió: J. W. Buyers, 2004.

\_\_\_\_\_. *História do 350º Fighter Group da Força Aérea Americana: 1942-1945*. Maceió: J. W. Buyers, 2006.

Os dois livros relatam as experiências do grupo brasileiro na guerra e dos outros esquadrões que juntos formaram o 350º Fighter Group. Os conteúdos das obras abrangem relatos, entrevistas e fotografias relacionadas aos quatro esquadrões do grupo.

- FONSECA, Luiz Felipe Perdigão Da. *Avestruzes no Céu da Itália*.

\_\_\_\_\_. *Missão de Guerra: Os Expedicionários da FAB na Guerra Europeia*. 3ª Edição. São Paulo: Civilização Brasileira, 1983.

Os dois livros relatam a sua experiência como piloto junto ao grupo durante os combates da guerra.

- LIMA, Rui Moreira. *“Senta a Pua!”* 2ª edição. Editora Itatiaia, Belo Horizonte: 1989.

Livro que conta diversas histórias desde a infância e formação escolar dos pilotos, passando pela criação do grupo, treinamento e combate na Itália. Possui várias entrevistas com os demais integrantes do grupo.

- LIMA, Rui Moreira e VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. *Heróis dos Céus: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945*. Rio de Janeiro: Action, 2003.

Contém centenas de fotografias, em preto e branco e coloridas, do cotidiano do grupo desde os treinamentos no Panamá e Estados Unidos e momentos de combate e descanso na Itália. Todas as fotos com uma legenda bastante explicativa.

- MOCELLIN, Fernando Pereyron. *A Missão 60: Memórias de um piloto de guerra brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1971.

Contém os relatos deste veterano de guerra durante a campanha do grupo brasileiro na Itália.

- MOURA, Nero. *Um voo na História*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

Livro com um extenso relato de Nero Moura colhido no ano de 1984 e publicado em 1996. Contém entrevistas que relatam desde a sua criação do Ministério da Aeronáutica e do 1º Grupo de Aviação de Caça até o destino da unidade e da Aeronáutica como um todo após a guerra.

**ANEXOS:****Anexo 1: Fonte: INCAER. Discurso de Nero Moura quando a bandeira brasileira foi hasteada em 14 de outubro de 1944 na Tarquínia, Itália:**

“Na história dos povos coube-nos, assim, a honra de sermos a primeira força aérea sul-americana que cruzou os oceanos e veio alçar 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.

Camaradas! Para a frente, para a ação, com o pensamento fixo na imagem da Pátria, cuja honra e integridade juramos manter incólumes.

Cumpra-nos tudo enfrentar, com fortaleza de ânimo, a fim de manter intacto esse tesouro jamais violado: a honra do soldado brasileiro! E nós o faremos, custe o custar!”.

**Anexo 2: Tabela 1: Navios Brasileiros Torpedeados Durante a Guerra, Fonte: SANDER, 2007.**

Navio	Data do ataque	Tripulação/ Passageiros	Mortes
1. Taubaté	22 de março de 1941	—	1
2. Buarque	16 de fevereiro de 1942	85	1
3. Olinda	18 de fevereiro de 1942	46	—
4. Cabedelo	25 de fevereiro de 1942	54	54
5. Arabutan	7 de março de 1942	51	1
6. Cairu	8 de março de 1942	89	53
7. Parnaíba	1º de maio de 1942	72	7
8. Comandante Lira	18 de maio de 1942	52	2
9. Gonçalves Dias	24 de maio de 1942	52	6
10. Alegrete	1º de junho de 1942	64	—
11. Pedrinhas	26 de junho de 1942	48	—
12. Tamandaré	26 de julho de 1942	52	4
13. Barbacena	28 de julho de 1942	62	6
14. Piave	28 de junho de 1942	35	1
15. Baependi	15 de agosto de 1942	306	270
16. Araraquara	15 de agosto de 1942	142	131
17. Aníbal Benévolo	16 de agosto de 1942	154	150
18. Itagiba	17 de agosto de 1942	181	36
19. Arará	17 de agosto de 1942	35	20
20. Jacira	19 de agosto de 1942	6	—

21. Osório	27 de setembro de 1942	39	5
22. Lajes	27 de setembro de 1942	49	3
23. Antonico	28 de setembro de 1942	40	16
24. Porto Alegre	3 de novembro de 1942	58	1
25. Apalóide	22 de novembro de 1942	57	5
26. Brasilóide	18 de fevereiro de 1943	50	—
27. Afonso Pena	2 de março de 1943	242	125
28. Tutóia	30 de junho de 1943	37	7
29. Pelotaslóide	4 de julho de 1943	42	5
30. Shangri-lá	22 de julho de 1943	10	10
31. Bagé	31 de julho de 1943	134	28
32. Itapagé	26 de setembro de 1943	72	22
33. Campos	23 de outubro de 1943	63	12
34. Vital de Oliveira	19 de julho de 1944	275	99
Total		1718	1081

“Não foi encontrado um registro oficial do número de tripulantes do Taubaté.

Data provável do afundamento do Cabedelo.

O Shangri-lá era um barco pesqueiro.

O Vital de Oliveira era um navio de guerra. Todos os outros eram mercantes.” (SANDER, 2007, p. 97)

### **Anexo 3: Tabela 2: Navios Aliados Afundados por Submarinos do Eixo nas Américas.**

**Fonte: SANDER, 2007.**

Período	América do Norte	Golfo do México	América Central e Caribe	Costa do Brasil	Total
Jan-Mar/1942	83(67%)	8(7%)	2(26%)	—	93
Abr-Mai/1942	47(23%)	65(32%)	81(40%)	9(5%)	202
Jul-Set/1942	23(18%)	20(16%)	75(59%)	9(7%)	127
Out-Dez/1942	7(12%)	—	31(51%)	22(37%)	60
Jan-Jul/1943	2(6%)	3(9%)	14(42,5%)	14(42,5%)	33
Jul-Dez/1943	2(6%)	1(3%)	11(32%)	20(59%)	34

“A partir deste quadro se percebe claramente que à medida que os mecanismos de defesa norte-americanos se intensificam, sobretudo com a formação de comboios fortemente protegidos, além das sofisticadas armas antissubmarinas, os ataques dos submarinos do Eixo vão se deslocando para a região sul do Oceano Atlântico. Nos primeiros meses de 1942, os ataques nas costas dos Estados Unidos correspondem a 67 % do total de afundamentos. Já no litoral brasileiro, nesse período, não é registrada nenhuma agressão.

Este quadro se inverte completamente no segundo semestre de 1943, quando acontecem os últimos torpedeamentos. Enquanto na costa dos Estados Unidos acontecem apenas 6% dos afundamentos de navios aliados, na do Brasil essa porcentagem chega a 59%, a maior de toda a América.

Assim sendo, fica evidente que ter sido um palco de operações secundário não livrou o Atlântico Sul de ser alvo da intensa campanha submarina do Eixo. Além de atraírem os seus U-boats em razão da facilidade no abate de navios, os ataques na região tinham como objetivo provocar o desvio de recursos dos Estados Unidos para proteger o comércio naval que beneficiava seu esforço de guerra.” (SANDER, 2007, p. 105)

**Anexo 4: Tabela 3: Sumário estatístico do 1º Grupo de Aviação de Caça, Fonte: LIMA, 1989.**

Sumário estatístico	
Total das operações do grupo de caça Brasileiro na Itália	
Total das missões executadas	444
Total de saídas ofensivas	2.546
Total de saídas defensivas	4
Total de horas de voo em operações de guerra	5.465
Total de horas de voo realizadas	6.144
Total de bombas lançadas	4.442
Bombas incendiárias (F.T. I)	166
Bombas fragmentação (260 lb.)	16
Bombas fragmentação (90 lb.)	72
Bombas demolição (1.000 lb.)	8
Bombas demolição (500 lb.)	4.180
Total aproximado de tonelagem das bombas	1.010
Total de munição calibre 50	1.180.200
Total de foguetes lançados	850
Total de litros de gasolina consumida	4.058.651

**Anexo 5: Tabela 4: Resultados obtidos pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. Fonte: LIMA, 1989.**

Total dos resultados obtidos pelo grupo de aviação de caça na Itália		
	Destruídos	Danificados
Aviões	2	9
Locomotivas	13	92

Transportes motorizados	1304	686
Vagões e carros tanques	250	835
Carros blindados	8	13
Viaturas de tração animal	79	19
Pontes de estrada de ferro e de rodagem	25	51
Cortes em estradas de ferro e de rodagem	412	—
Edifícios ocupados pelo inimigo	144	94
Postos de comando	2	2
Posição de artilharia	85	15
Alojamentos	3	8
Fábricas	6	5
Diversas instalações	125	54
Usinas elétricas	5	4
Depósitos de combustível e munição	31	15
Depósito de material	11	1
Refinarias	3	2
Estação de radar	—	2
Embarcações	19	52
Resultados do grupo na Ofensiva da Primavera		
	Destruídos	Danificados
Locomotivas	1	13
Transportes Motorizados	470	303

Vagões e carros tanques	63	163
Pontes e estradas	4	14
Edifícios ocupados	129	92
Postos de comando	2	2
Posições de artilharia	43	7
Fábricas	4	3
Depósitos de combustíveis	6	2
Diversas instalações	39	4

**Anexo 6: Tabela 5: Missões executadas pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. Fonte: [www.sentandoapua.com.br/portal](http://www.sentandoapua.com.br/portal)**

Novembro:

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
		<b>31</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
		<b>OUT</b>				
		001				006
		002				007
		003				008
		004				009
		005				010
						011
<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
012	018					026
013	019					027
014	020					
015	021					
016	022					
017	023					
	024					
	025					
<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
028	030			032	034	036
029	031			033	035	037
						038
						039

<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
040		045	047	050		051
041		046	048			052
042			049			
043						
044						
<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>		
053			056	059		
054			057			
055			058			

Dezembro

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
					<b>1</b>	<b>2</b>
					060	062
					061	063
						064
						065
<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
066	068	069	070	071		
067						
<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
072	075		076	080	084	089
073			077	081	085	090
074			078	082	086	091
			079	083	087	092
					088	093
<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
094	097	101	102	104	106a	106d
095	098		103	105	106b	107
096	099				106c	108
	100					
<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>
109	110	115	118	121	124	128
	111	116	119	122	125	129
	112	117	120	123	126	130
					127	131
<b>31</b>						
132						
133						
134						

---



---

Janeiro:

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
	135	137	141	144		149
	136	138	142	145		
		139	143	146		
		140		147		
				148		
<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
150	152	153	156	159	162	
151		154	157	160	163	
		155	158	161		
<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
	164		166	168		171
	165		167	169		172
				170		173
<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>
174	176	179		180		183
175	177			181		184
	178			182		185
<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>			
186	188	191	194			
187	189	192	195			
	190	193	196			

Fevereiro:

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
				<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
197	200	203	206	209		212
198	201	204	207	210		213
199	202	205	208	211		214
						215
<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
216		219	221	222		223
217		220				224
218						
<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>
	225	226	229	231	233	235
		227	230	232	234	236
		228				237

---

<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
238	241	244	246
239	242	245	247
240	243		

Março:

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
				<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
					248	249
						250
						251
						252
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
253		256	259	261	263	265
254		257	260	262	264	266
255		258				
<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
267	269	271	273	275	277	279
268	270	272	274	276	278	
<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>
280	282	284	286	289	291	293
281	283	285	287	290	292	294
			288			
<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
295	297			298	300	303
296				299	301	304
					302	

Abril:

<b>DOM</b>	<b>SEG</b>	<b>TER</b>	<b>QUA</b>	<b>QUI</b>	<b>SEX</b>	<b>SAB</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
305	307	309	311	313	315	320
306	308	310	312	314	316	
					317	
					318	
					319	
<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
321	323	325	327	329	331	333
322	324	326	328	330	332	334
						335
						336
						337
						338

<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>
339	343	348	353	359	364	368
340	344	349	354	360	365	369
341	345	350	355	361	366	370
342	346	351	356	362	367	371
	347	352	357	363		
			358			
<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
372	383	393	403	413	419	423
373	384	394	404	414	420	424
374	385	395	405	415	421	425
375	386	396	406	416	422	426
376	387	397	407	417		
377	388	398	408	418		
378	389	399	409			
379	390	400	410			
380	391	401	411			
381	392	402	412			
382						
<b>29</b>	<b>30</b>	<b>01 MAI</b>	<b>02 MAI</b>			
427	435	440	444			
428	436	441				
429	437	442				
430	438	443				
431	439					
432						
433						
434						

**Anexo 7: Dados estatísticos da 1º. Elo. Fonte: LIMA, 1989.**

Horas voadas .....	2.388h15min
Horas voadas em missões de guerra .....	1.282h50min
Números de missões de guerra .....	684
Números de voos .....	1.956
Números de aterragens.....	2.399
Regulação de tiro (AD brasileira e outros) .....	400
Números de dias operacionais .....	184

**Anexo 8: Número de missões executadas pelos brasileiros. Fonte: LIMA, 1989.**

Pilotos da força aérea brasileira	Missões
Aspirante Aviador Francis Forsyth Fleming .....	70
1° Tenente Aviador João Torres Leite Soares .....	70
2° Tenente Aviador Carlos Alberto Klotz .....	68
Aspirante Aviador Luiz José Winter Santos .....	67
2° Tenente Aviador Darci Pinto da Rocha Campos .....	66
2° Tenente Aviador Arnaldo Vissotto .....	64
Aspirante Aviador Cornélio Lopes Cançado .....	61
2° Tenente Aviador Roberto Paulo Paranhos Taborda .....	60
Major Aviador Chafik Belloc .....	55
Aspirante Aviador Chafik Bittar .....	54
Aspirante Aviador Joel Clapp .....	48
Observadores do Exército	Missões
Capitão Adhemar Gutierrez Ferreira .....	71
2° Tenente Iônio Portela Ferreira Alves .....	67
1° Tenente Walter de Oliveira .....	66
2° Tenente Caubi Eduardo Maia .....	66
1° Tenente Adalberto Vilas Boas .....	66
2° Tenente Mário Dias .....	64
1° Tenente Jorge Augusto Vidal .....	62
1° Tenente Elber de Melo Henriques .....	62
1° Tenente Pedro Alberto de Souza Gomes Galvão .....	59
1° Tenente Oswaldo Mescolin .....	55
1° Tenente Raul Ribeiro Guimarães .....	16
General-de-Brigada Oswaldo Cordeiro de Farias (Cmt. ADE) .....	1
Observadores Brasileiros	Missões
1° Tenente-Aviador João Torres Leite Soares (Piloto ELO) .....	1
Aspirante Aviador Francis Forsyth Fleming (Piloto ELO) .....	1
Aspirante Aviador Cornélio Cançado (Piloto ELO) .....	1
Aspirante Aviador Chafik Bittar (Piloto ELO) .....	1

Rubem Braga (Correspondente de Guerra) .....	1
Aspirante Voador Luiz José Winter Santos (Piloto ELO) .....	1
3S. Q. AV Roxael de Souza Pinto (Mecânico ELO) .....	1
Aspirante Aviador Fernando Soares Pereyron Mocellin* .....	1
2º Tenente Intendente José Ferreira da Cunha Filho** .....	1

#### Legenda

\* Não pertencente ao efetivo da 1º ELO. Integrou o 1º Grupo de Caça, na Campanha da Itália.

\*\*Quadro de Oficiais Indententes da FAB – 1ºELO.

Observadores Estrangeiros	Missões
1º Tenente O' Connor, K (Exército Inglês) .....	16
1 Tenente Bell, W (Exército Inglês) .....	4
1º Tenente Williams, J (Exército Inglês) .....	1
Capitão Cadduby, A (Exército Inglês) .....	1

#### **Anexo 9: Integrantes da FAB e do 1º Grupo de Aviação de Caça. Fonte: LIMA, 1989.**

##### Sargentos e Praças da FAB

1S. Q. RT. VO. José Reis	S1. Q. MR. Antônio Pioli
1S. Q. RT. VO. Sebastião Rubens Tecles	S1. Q. MR. Fausto Vasques Vilanova
3S. Q. AV. Orfeu Bertelli	S1. Q. MR. Geraldo Perdigão
3S. Q. AV. Roxael de Souza Pinto	Cabos e Soldados do Exército
3S. Q. AV. Mário Vicente de Oliveira	Cabo José Luiz Torres
3S. Q. AV. Vitor Zilber	Soldado Damião Rodrigues
3S. Q. AV. Ademétrio Dechatnek	Soldado João Gomes de Andrade
3S. Q. AV. Levi Alves Carneiro	Soldado Alédio Magalhães
3S. Q. AV. Lírio Reis Santos	Soldado Orlando Peixoto da Silva
3S. Q. AV. Elídio Pereira	Soldado Argemiro Bicudo de Almeida
S1. Q. MR. Valdemar Bittencourt	Soldado Josuel Lopes de Oliveira
S1. Q. MR. José Gomes de Figueiredo	Soldado Lourival Pinto do Nascimento
S1. Q. MR. Herbert Emygdio Nogueira	Soldado Manuel da Silveira
S1. Q. MR. Jair Soares dos Santos	
S1. Q. MR. Rubens Rossi Machado	

Integrantes do “Senta a Pua!” na Itália

Tem Cel Nero Moura

Maj Ary Neves

Maj Oswaldo Pamplona Pinto

Maj Marcílio Gibson Jacques

Maj Francisco Dutra Sabroza

Maj Francisco Dutra Sabroza

Maj Ovidio Alvez Beraldo

Monsenhor Pascoal Gomes Librelloto

Cap Lafayette Cantarino de Souza

Cap Fortunato Câmara de Oliveira

Cap Joel Miranda

Cap Newton Lagares Silva

Cap Horácio Monteiro Machado

Cap Theobaldo Antonio Kopp

Cap Roberto Pessoa Ramos

Cap Joaquim Lavigne Albernaz

Cap Thomas Girdwood

Cap Clovis Cardoso de Moraes

Cap José Cesario Alvim

Cap Lucilio Velasquez Urrutigary

1° Ten Ismar Ferreira da Costa

1° Ten Josino Maia de Assis

1° Ten José Carlos de Miranda Correa

1° Ten Cauby de Paiva Guimarães

1° Ten Eudo Candiota da Silva

1° Ten Felino Alves de Jesus

1° Ten Oscar de Souza Spinola

1° Ten Álvaro Eustórgio de O. e Silva

1° Ten Fernando Luiz Ribeiro

1° Ten Ismael de Motta Paes

1° Ten Luiz Felipe Perdigão M. Fonseca

1° Ten Modesto Antônio M.dall’ Agnoll

1° Ten Newton Neiva de Figueiredo

1° Ten Othon Corrêa Netto

1° Ten Roberto Brandini

1° Ten Rui Barbosa Moreira Lima

1° Ten Luiz Lopes Dornelles

1° Ten João Maurício Campos de  
Medeiros

1° Ten Tem Waldir Paulino Pequeno de  
Mello

1° Ten Aurélio Vieira Sampaio

1° Ten Oldegard Olsen Sapucaia

2° Ten. Alfredo do Amaral Barcellos

2° Ten. Cyllon Quintaes de Souza

2° Ten. Danilo Marques Moura

2° Ten. Dante Isidoro Gastaldoni

2° Ten. Fernando Corrêa Rocha

2° Ten. Fernando Pereyron Mocelin

2° Ten. Hélio Langsch Keller

2° Ten. Jayme Flores Pereira

2° Ten. João Milton Prates

2° Ten. Jorge da Silva Prado

2° Ten. José Rabelo Meira de Vasconcelos

2° Ten. Leon R. Lara de Araújo

2° Ten. Lucidio Chaves

2° Ten. Marcos E. Coelho de Magalhães

2° Ten. Paulo Guizan Gonçalves

2° Ten. Paulo Costa

2° Ten. Pedro de Lima Mendes

2° Ten. Renato Goulart Pereira

2° Ten. Diomar Menezes

2° Ten. Raymundo da Costa Canário

2° Ten. Roberto Tormin Costa

2° Ten. Luthero Sarmanho Vargas

2° Ten. Hélio Carlos Cox

2° Ten. Adolfo da Rocha Furtado	1° Sarg Eliel Saraiva Maranhão
2° Ten. Wilson Vieira Chaves	1° Sarg Antônio Pinto de Magalhães
2° Ten. Alberto Martins Torres	1° Sarg Garcia N.M Forjaz Jr.
2° Ten. Atilio Bocchetti	1° Sarg Hotir S. do Rego Barros
2° Ten. Armando de Souza Coelho	1° Sarg José Alves de Queiroz
2° Ten. Clodomiro Bloise	1° Sarg João Ribeiro Casas Costa
2° Ten. Carlos de Castro Swenson	1° Sarg Luiz de Oliveira Passos
2° Ten. John R. Cordeiro e Silva	1° Sarg Luiz Justino Ribeiro
2° Ten. Rolland Rittmeister	1° Sarg Manoel Monteiro P. Gibson
2° Ten. Milton de Lemos Camargo	1° Sarg Manoel dos Santos Nery
2° Ten. Frederico Gusttavo dos Santos	1° Sarg Maciel Rodrigues Flores
Asp Bernardo Serra de Berredo	1° Sarg Militino Vieira de Paiva
Asp Fernando de Barros Morgado	1° Sarg Oriel Ferreira Martuscelli
Asp Jorge Maia Poucinha	1° Sarg Robson Saldanha
Enfermeira Isaura Barbosa Lima	1° Sarg Virgílio Prediliano de Andrade
Enfermeira Antonina de Holanda Martins	1° Sarg Wenceslau Balsamo
Enfermeira Judith Areas	1° Sarg Francisco Assis Barreto
Enfermeira Ocinará Ribeiro Moura	1° Sarg Jean Louis Bordon
Enfermeira Regina Cerdeira Bordallo	1° Sarg Lívio Rolin de Moura
Enfermeira Maria Diva Campos	1° Sarg Monclar Goes de Campos
Subof Almerindo Campos	1° Sarg Oswaldo Alves Pinho
Subof Álvaro da Costa Dantas	1° Sarg Oswaldo Koerbel
Subof Antônio Coelho Serra Aranha	1° Sarg José Vieira da Costa Valente
Subof Armando Carlos da Silva	1° Sarg Paulo de Castro Gondim
Subof Horácio Cunha	1° Sarg Arthur Estrela de Souza
Subof João Severino Ramos	1° Sarg Cid Costa
Subof José de Souza Bandeira	1° Sarg Francisco Albino dos Santos
Subof Baldir Calado	1° Sarg Elias Nacif Lipus
Subof Oscar Hertel	1° Sarg Arnaldo Setta
Subof João Pereira Leite	1° Sarg Ernani Machaco de Gusmão
1° Sarg Adalberto José do Espírito Santo	2° Sarg Agostinho Campagner
1° Sarg Antônio Rebello de Almeida	2° Sarg Augusto Gonçalves
1° Sarg Antônio Bezerra da Silva	2° Sarg Augusto de Oliveira
	2° Sarg Alberto de Oliveira Leze

- 2° Sarg Antonio Matto Grosso Pereira
- 2° Sarg Carlos Fazani Baggetti
- 2° Sarg Claudio de Andrade Dias
- 2° Sarg Delio Gonçalves
- 2° Sarg Dilhermano de Amorim
- 2° Sarg Emilio Cruz
- 2° Sarg Edson de Moura Barreto
- 2° Sarg Eliseu Rodrigues Origuela
- 2° Sarg Francisco Pinto
- 2° Sarg Geraldo Ferreira da Silva
- 2° Sarg Germano Rodrigues Fontes
- 2° Sarg Gilberto Afonso Ferreira Paiva
- 2° Sarg Himilcon Vital
- 2° Sarg Homero Walrich Socal
- 2° Sarg Ivanoff Conceição
- 2° Sarg Jayme Senra
- 2° Sarg Jayme Medeiros Coutinho
- 2° Sarg José da Silva Rondon
- 2° Sarg Joaquim Gonçalves
- 2° Sarg Juracy Gomes dos Santos
- 2° Sarg Joaquim Augusto da Silveira
- Júnior
- 2° Sarg João Regis Martins
- 2° Sarg José Adolfo Teixeira
- 2° Sarg João Luciano Lopes
- 2° Sarg Miguel Felipetto
- 2° Sarg Nilo Maciel leite
- 2° Sarg Oswaldo de Oliveira Contente
- 2° Sarg Olegario Franklim Cordeiro
- 2° Sarg Oswaldo de Souza Santos
- 2° Sarg Ormino R. Vidigal Filho
- 2° Sarg Pedro Locatelli Jr
- 2° Sarg Reynaldo Konrath
- 2° Sarg Severino Pessoa Muniz
- 2° Sarg Thadeu Emílio Miecznikowski
- 2° Sarg Vicente Silveira
- 2° Sarg Walderman Ruas
- 2° Sarg Fernando Gonçalves de Azevedo
- 2° Sarg Mario Furtado Vila
- 2° Sarg Antônio de Oliveira Varela
- 2° Sarg Antônio Alves dos Santos
- 2° Sarg Jota Brasileiro
- 3° Sarg Arnaldo Guerra de Araújo
- 3° Sarg Arno José Wagner
- 3° Sarg Arthur C. M Pinto Bandeira
- 3° Sarg Alberto Crestana
- 3° Sarg Anatole Ramos
- 3° Sarg Antônio Peres Cobos
- 3° Sarg Aloysio Guilherme de Souza
- 3° Sarg Antônio Aquino Filho
- 3° Sarg Benedito Vieira de Mello
- 3° Sarg Carlos Fernandes
- 3° Sarg Carlos Ferreira da Silva
- 3° Sarg Assis Pires dos Santos
- 3° Sarg Antônio Assunção da Rocha
- 3° Sarg Aécio Soares Pereira
- 3° Sarg Antônio Vitalino Sobrinho
- 3° Sarg Armando Cantisani
- 3° Sarg Claudionor Cardoso de Lima
- 3° Sarg Cyro Lassarre Riveira
- 3° Sarg Cyro Rodrigues de Campos
- 3° Sarg Darcy de Souza Dias
- 3° Sarg Denizar Mario Moreira
- 3° Sarg Dioracy Dornelles Rocha
- 3° Sarg Dorcelino Belvino da Costa
- 3° Sarg Edmundo de Castro Lima
- 3° Sarg Ervino Zettel
- 3° Sarg Evanir de Almeida S. Lima

- 3° Sarg Edson Pereira de Moura Brasil
- 3° Sarg Enio Tavares
- 3° Sarg Francisco Chico de Lima
- 3° Sarg Francisco G. Pinto Damasceno
- 3° Sarg Gabriel Bechara
- 3° Sarg Guilherme Primi
- 3° Sarg Geraldo Figueiredo
- 3° Sarg Gilberto Medeiros da Costa
- 3° Sarg Geraldo Nogueira Jordão
- 3° Sarg Harley Valadão Sophia
- 3° Sarg João Pedrosa Gondim
- 3° Sarg João Rodriguez Filho
- 3° Sarg Jorge Bellazze Passos
- 3° Sarg Alves Vieira
- 3° Sarg José Alves Cançado
- 3° Sarg José Caetano Filho
- 3° Sarg José Varela
- 3° Sarg João Fernandes Nunes
- 3° Sarg Joaquim Moura Dias – ‘‘Zé Maria’’.
- 3° Sarg José Mangabeira
- 3° Sarg Júlio Jacoboski
- 3° Sarg José Herculano Pereira
- 3° Sarg Júlio Adamor Cruz
- 3° Sarg José Jakubiak Mesquista
- 3° Sarg Lucio Arthur Martineswski
- 3° Sarg Luciano Aziz Nassar
- 3° Sarg Luperio Nicacio Mota
- 3° Sarg Manoel Fernandes Netto
- 3° Sarg Manoel Goulart Ferreira
- 3° Sarg Mário Antônio Rodrigues
- 3° Sarg Nelson Machado de Aguiar
- 3° Sarg Newton Alves Leite
- 3° Sarg Northon Marinho
- 3° Sarg Nelson de Almeida
- 3° Sarg Otilio Nunes de Alvarenga
- 3° Sarg Oswaldo Conceição
- 3° Sarg Paulo Gaspar de Souza
- 3° Sarg Pedro Rodrigues da Fonseca
- 3° Sarg Pedro da Fonseca
- 3° Sarg Randolpho da Silva Pelagio
- 3° Sarg Raymundo José Argolo
- 3° Sarg Rubens Vieira Winitkowski
- 3° Sarg Raymundo Aldo Carneiro
- 3° Sarg Sebastião Ferreira
- 3° Sarg Sérgio Borges de Miranda
- 3° Sarg Severino de Souza Barbosa
- 3° Sarg Sebastião dos Santos Costa
- 3° Sarg Sebastião Amorim de Barros
- 3° Sarg Victor Rivera Palmeira
- 3° Sarg Walter dos Santos
- 3° Sarg Waldemar Braga
- 3° Sarg Waldyr Brandão Loba to
- 3° Sarg Walter José Schmidt
- 3° Sarg Willer Persio
- 3° Sarg Wilson Ribeiro
- 3° Sarg Hugo Manso
- 3° Sarg Luiz ‘ves Brugger
- 3° Sarg Eugenio Gibson Jacques
- 3° Sarg Antônio Lazaro do Nascimento
- 3° Sarg Theodomiro Rocha
- 3° Sarg Paulo da Silva
- 3° Sarg Manoel dos Santos Pereira Filho
- 3° Sarg Aníbal Ferreira da Luz
- 3° Sarg Arlindo Lofiego
- Cabo Antônio Bacun
- Cabo Armando Farias Tinoco
- Cabo Augusto Cezar de Araújo

Cabo Adatao Lopes	Cabo José Maia Froes
Cabo Ederson de Oliveira Lima	Cabo João de Barros Torres
Cabo Amaro Maia	Cabo João Lauro Slonski
Cabo Amaro Mauricio da Silva	Cabo João Levi Navarro
Cabo Antônio Faustino da Costa Filho	Cabo John Bayrack A. Ribeiro
Cabo Antônio José Telles	Cabo José Nazareth
Cabo Antônio Rodrigues de Oliveira	Cabo José Pereira Nobre
Cabo Bento Antônio Victor Scarante	Cabo José Rodrigues
Cabo Breno Alvaris Ferreira	Cabo José Sotto
Cabo Bueno Ayres	Cabo José Sarnoski
Cabo Carlos Nogueira Teixeira	Cabo Laureano Poras Reis
Cabo Carlos Mendonça	Cabo Leopoldo José de Freitas Campos
Cabo Divino Bernardino Moreira	Cabo Luiz Delmar Falkemback Lima
Cabo Domingos Gonçalves da Costa	Cabo Luiz Frazão
Cabo Eberard Falcão Malta	Cabo Manoel Ferreira da Silva
Cabo Eduardo Stavis	Cabo Nahim de Oliveira Nagib
Cabo Enio Missagia	Cabo Nilo de Paiva Cavalcanti
Cabo Edgar Gonçalves	Cabo Navor Catonio Tolentino
Cabo Edmundo Mendes da Silva	Cabo Nilo Vieira Lopes
Cabo Erico Max Schenker	Cabo Otávio de Melo Lucena
Cabo Eronides João da Cruz	Cabo Oscar Rosseto
Cabo Francisco Alves Viana	Cabo Ozias Machado da Silva
Cabo Faiete Freitas	Cabo Osmar Bittencourt de Macedo
Cabo Fernando Levenhagem	Cabo Paulo Guimarães de Araújo
Cabo Florisval Tavares de Lima	Cabo Paulo Ferrarini
Cabo Hamilton Ricetti	Cabo Pedro Scwanka
Cabo Aldir Agostini da Costa	Cabo Philadelpho Coutinho de Araújo
Cabo Altino de Almeida Torres	Cabo Raymundo Ferreira de Brito
Cabo Álvaro de Oliveira Gigante	Cabo Rubem da Silva Taveira
Cabo Hugo Meirelles de Andrade	Cabo Sandoval de Alvarega
Cabo Haroldo da Silva Camara	Cabo Sebastião Maia dos Santos
Cabo Higino Garcez Pinto	Cabo Salomão de Souza Moura
Cabo João Barbarensense de S. Camargo	Cabo Sebastião Miniño Ribeiro da Silva
Cabo Jorge de Castro	Cabo Sebastião Seixas Rego

Cabo Sebastião Sena	Sold 1º. Cl Fernando Peracceta
Cabo Sylvio Licio Arnaut	Sold 1º. Cl Fernando Angelino Moutinho
Cabo Sinezio Moreira	Sold 1º. Cl Gelmo José Micheloni
Cabo Sinval Rolim	Sold 1º. Cl Geraldo da Silva Marques
Cabo Urbano José Bento	Sold 1º. Cl Giodarno Bruno Sartori
Cabo Walter Dias Arouca	Sold 1º. Cl Gilson Ferreira Nunes
Cabo Walter Rodrigues de Aguiar	Sold 1º. Cl Heitor Tider
Cabo Aarão de Medeiros	Sold 1º. Cl Hélio Oliva da Fonseca
Cabo Vivaldo da Cunha Araújo	Sold 1º. Cl Henrique Stozek
Cabo Agenor Alves da Silva	Sold 1º. Cl Ivo Portela Marques
Sold 1º. Cl Arno Oscar Petter	Sold 1º. Cl Ivon de Medeiros
Sold 1º. Cl Arthut Magno de Mello	Sold 1º. Cl José Pedroso Junior
Sold 1º. Cl Audrey Galvão Lins	Sold 1º. Cl João Jorge Carnavos
Sold 1º. Cl Antônio Reis Sobrinho	Sold 1º. Cl José Tavares Castor
Sold 1º. Cl Armando Soares	Sold 1º. Cl Jayme de Moraes Tobias
Sold 1º. Cl Alceu Stefoni	Sold 1º. Cl João de Sá Feitoza
Sold 1º. Cl Aldir Aucidio Moss	Sold 1º. Cl José Alves dos Santos
Sold 1º. Cl Adolfo Vieira	Sold 1º. Cl José Gomes Ribeiro Filho
Sold 1º. Cl Aito Jacob Muller	Sold 1º. Cl José Ferreira da Silva
Sold 1º. Cl Antônio Manoel Arruda	Sold 1º. Cl Jorge Zagla
Sold 1º. Cl Antônio da Silva Netto	Sold 1º. Cl José Cardoso Junior
Sold 1º. Cl Carlos Leopoldo Wojoikieski	Sold 1º. Cl Kiew Toledo de Morais
Sold 1º. Cl Bendito Senatore	Sold 1º. Cl Lucas José Máximo
Sold 1º. Cl Bernardo Orav	Sold 1º. Cl Lourival de Barros
Sold 1º. Cl Daniel Carneiro de Almeida	Sold 1º. Cl Luciano Righi Jr.
Sold 1º. Cl Darnihei Catonio de Moraes	Sold 1º. Cl Mario de Souza
Sold 1º. Cl David Rosal Gabriel	Sold 1º. Cl Manoel Eduardo do Amaral
Sold 1º. Cl Delio Campitelli	Sold 1º. Cl Moacyr Augusto de Oliveira
Sold 1º. Cl Amaury Goursand de Araujo	Sold 1º. Cl Manoel Martins Rodrigues
Sold 1º. Cl Ed Torres Furtado	Sold 1º. Cl Naby Moraes Salles
Sold 1º. Cl Eder Carrielo Cezar	Sold 1º. Cl Nelson da Silva Barbosa
Sold 1º. Cl Eliud Hermanson	Sold 1º. Cl Newton de Almeida
Sold 1º. Cl Eurides Cardoso Pereira	Sold 1º. Cl Nelson Ferreira Cassus
Sold 1º. Cl Edgar Escrimim	Sold 1º. Cl Nelthair Pitan e Silva

Sold 1°. Cl Odir Santos de Almeida  
 Sold 1°. Cl Orlando Silveira Pinto  
 Sold 1°. Cl Octacilio Gomes Rosa  
 Sold 1°. Cl Octavio Ferreira dos Santos  
 Sold 1°. Cl Octavio Pereira Pedemonte  
 Sold 1°. Cl Oscar William Conde  
 Sold 1°. Cl Oswaldo Cancio Alves  
 Sold 1°. Cl Oswaldo José de Carvalho  
 Sold 1°. Cl Oswaldo Rodrigues  
 Sold 1°. Cl Orlando Bracco  
 Sold 1°. Cl Oswaldo Pires  
 Sold 1°. Cl Osmar Ceccon  
 Sold 1°. Cl Orlando Pinto  
 Sold 1°. Cl Oscar Lopes Teixeira  
 Sold 1°. Cl Paulo Soltoski  
 Sold 1°. Cl Pedro Trevizan Jr.  
 Sold 1°. Cl Rubem Ferreira Norte  
 Sold 1°. Cl Rubens Juventino da Silva  
 Sold 1°. Cl Rubem Nascimento  
 Sold 1°. Cl Rafael Nester  
 Sold 1°. Cl Ruy Antônio Nanonato  
 Sold 1°. Cl Silvio de N.B. Cravo  
 Sold 1°. Cl Vicente de Araujo Figueiredo  
 Sold 1°. Cl Veni Davi B. Brum  
 Sold 1°. Cl Vinicius Vênus Gomes  
 Sold 1°. Cl Waldir Martins Wagner  
 Sold 1°. Cl Walter Trautmann  
 Sold 1°. Cl Augusto Lopes Vilas-Boas  
 Sold 1°. Cl Henrique Jorge Bulcão de Moraes  
 Sold 1°. Cl Roldão Sermoud Filho  
 Sold 1°. Cl Ariston de Andrade  
 Sold 2°. Cl Arno Michel  
 Sold 2°. Cl Caio Nascimento  
 Sold 2°. Cl Eliezer Gonçalves da Silva  
 Sold 2°. Cl Francisco Antonio Blumemberg  
 Sold 2°. Cl Herodoto de Campos  
 Sold 2°. Cl Hilton Werneck  
 Sold 2°. Cl João Wirzinski  
 Sold 2°. Cl Luiz Fernandes dos S. Sobrinho  
 Sold 2°. Cl Mario Assim  
 Sold 2°. Cl Raul Pinto  
 Sold 2°. Cl Ruy Triska  
 Sold 2°. Cl Silvio Pinheiro Andre  
 Sold 2°. Cl Nilton Reis  
 Sold 2°. Cl Eugênio P. dos Santos  
 Sold 2°. Cl Wutemberg Medeiros de Macedo  
 Sold 2°. Cl Walmir Bernardino Peres  
 Taifeiro Carlos da Silva  
 Taifeiro Severino R. de Oliveira  
 Taifeiro Deraldino Andrade de Almeida  
 Taifeiro Daniel Mariano de Oliveira  
 Taifeiro Genuino de Sá Feitosa  
 Taifeiro João Alexandre  
 Taifeiro José Albino da Silva  
 Taifeiro Manuel Praxedes da Silva  
 Taifeiro Oriel Rodrigues  
 Taifeiro Sebastião da Silva Alves  
 Taifeiro Waldir dos Santos Pato  
 Taifeiro Maximiano Pedro da Silva - "Longarina"  
 Taifeiro Caruso Alves Lopes

**Anexo 10: Tabela 6: Distribuição das Missões por piloto. Fonte: LIMA, 1989.**

Postos	Nomes	Saídas Ofensivas	Observações
2° Ten Av Res Conv	Alberto Marins Torres	99	
2° Ten Av	Hélio Langsch Keller	95	
Cap Av	Roberto Pessoa Ramos	95	Ferido em campanha por estilhaços de AAé, em 23-4-45
2° Ten Av	Pedro de Lima Mendes	95	
Cap Av	Horácio Monteiro Machado	94	
1° Ten Av	Rui Barbosa Moreira Lime	94	
1° Ten Av	Alvaro Eustórgio de O. e Silva	93	
2° Ten Av	José Rabelo Meira Vasconcelos	93	
2° Ten Av	Renato Goulart Pereira	93	Abatido pela AAé, em 30-4-45 pulou de paraquedas sobre território amigo. Abatido pela AAé inimiga, morreu em combate em 26-4-45
1° Ten Av	Luiz Lopes Dornelles	89	
1° Ten Av	Newton Neiva de Figueiredo	85	
2° Ten Av	Marcos Eduardo Coelho de Magalhães	85	Abatida pela AAé inimiga em 22-4-45 – pulou de paraquedas sobre território inimigo, quebrou os dois tornozelos e foi hospitalizado como prisioneiro de guerra pelos alemães e libertado pelos aliados.
1° Ten Av	Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca	85	
2° Ten Av	Leon Roussoulieres Lara de Araujo	80	
Cap Av	Newton Lagares Silva	79	Substituiu o Major Pamplona em 13-3-45 como Chefe de Operações.
Asp Av Res Conv	Fernando Corrêa Rocha	75	
Asp Av Res Conv	Diomar Menezes	71	Ferido em combate por estilhaços de AAé inimiga em 30-4-45.
2° Ten Av Asp Av	Paulo Costa	68	

Res Conv	Roberto Tormin Costa	65	
Ten Cel Av	Nero Moura	62	Comandante do 1º Grupo de Caça.
2º Ten Av Res Conv	Armando de Souza Coelho	62	Abatido pela AAé inimiga em 9-4-45, pulou de paraquedas sobre território amigo.
Asp Av Res Conv	Fernando Soares Pereyron Mocelin	59	Ferido em combate por estilhaços de AAé inimigo.
Cap Av	Theobaldo Antonio Kopp	58	Abatido pela AAé inimiga em 26-3-45, pulou de paraquedas sobre território inimigo – foi salvo pelos Partizanos
1º Ten Av	Othon Corrêa Netto	58	Abatido pela AAé inimiga em 26-3-45, pulou de paraquedas sobre território inimigo.
Cap Av	Fortunato Câmara de Oliveira	56	Afastado do voo por motivo de saúde 9-3-45.
Cap Av.	Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza	55	Afastado do voo por motivo de saúde 9-3-45
Asp Av Res Conv	João Milton Prates	55	Afastado do voo por motivo de saúde 20-4-45
Asp Av Res Conv	Raymundo da Costa Canário	51	Abatido pela AAé inimiga em 15 de fevereiro 45 – pulou de paraquedas sobre território amigo.
Major Av	Oswaldo Pamplona Pinto	47	Afastado do voo por motivo de saúde em 10-3-45.
Asp Av Red Conv	Frederico Gustavo dos Santos	44	Abatido por estilhaços de um depósito de munição que atacara morto em combate em 13-4-45
1º Ten Av	Josino Maia de Assis	41	Abatido pela AAé inimiga em 21-4-45 – pulou de paraquedas sobre território inimigo – ferido na queda, libertado pelos aliados.
1º Ten Av	Ismar Ferreira Costa	34	Afastado do voo por motivo de saúde em 9-2-45.
1º Ten Av	João Maurício Campos de Medeiros	32	Abatido pelo AAé – morreu em combate em 2-1-45.
Cap Av	Joel Miranda	31	Abatido pelo AAé inimiga em 4-2-45 pulou de paraquedas sobre território inimigo pelos ‘Partizanos’.
1º Ten Av	Roberto Brandini	28	Abatido pela AAé inimiga em 10-2-45, pulou de paraquedas sobre território inimigo, teve fratura de um dos ossos da cabeça.

1° Ten Av	Ismael da Motta Paes	24	Abatido pela AAé inimiga em 23-12-44 – pulou de paraquedas sobre território inimigo – feito prisioneiro de guerra pelos alemães.
Cap AAF	John W. Buyers	21	Oficial de Ligação do Exército Americano
Asp Av Res Conv	Fernando de Barros Morgado	19	Iniciou missão em 11-4-45.
1° Ten Av	Aurélio Vieira Sampaio	16	Abatido pelo AAé inimiga – morre em combate em 22-1-45.
Asp Av Res Conv	Jorge Maia Poucinha	16	Iniciou missão em 12-4-45.
Ten Cel Av	Nelson Freire L. Wanderley	13	Oficial de Ligação
2° Ten Av Res Conv	Danilo Marques Moura	11	Abatido pela AAé inimiga de 4-2-45 – pulou de paraquedas sobre território inimigo, ferindo-se na queda.
1 Ten Av	José Carlos de Miranda Corrêa	8	Oficial de Informações
2 Ten Av	Hélio Carlos Cox	6	Afastado do voo por motivo de saúde em 14-11-44.
Major Av	Marcílio Gibson Jacques	2	Comandante do Escalão Terrestre.
1 Ten Av	Waldir Paulino Pequeno de Melo	1	Morreu em acidente de aviação em 16-11-44.
1° Ten Av	Roland Rittmeister	1	Morreu em acidente de aviação em 16-11-44.
2° Ten Av	John Richardson Cordeiro e Silva	1	Abatido pela AAé em 6-11-44. – Morreu em combate.
2 Ten Av	Jorge E. Paranhos Taborda	1	Afastado do voo – “psiquiconcurose” em 13-11-44.
1 Ten Av	Oldegerd Olsen Sapucaia	-	Morreu em treinamento na Itália em 07-11-44.
2° Ten Av	Dante Isidoro Gastaldoni	-	Morreu em treinamento em 18-5-44. No Panamá.

**Anexo 11: Voluntários ao 1º grupo de aviação que fizeram curso de piloto de caça nos Estados Unidos e não foram a Itália porque a guerra terminou antes. Fonte: LIMA, 1989.**

1º Turma

2º Ten Milton Nunes da Costa  
 2º Ten Everaldo Breves  
 2º Ten Márcio Teixeira de Carvalho  
 2º Ten Oscar Tempel da Costa Gadelha  
 2º Ten Afrânio da Silva Aguiar  
 2º Ten Raphael Cirne da Costa Lima

2º Turma

1º Ten Sebastião Dantas Loureiro  
 2º Ten Raul Alves de Carvalho  
 2º Ten João Edson Rebello e Silva  
 2º Ten Francisco Aurélio Figueiredo Guedes  
 2º Ten Luiz Paulo Curvello Vallim

3º Turma

Cap João Camarão Telles Ribeiro  
 1º Ten Dagmar de Mendonça Paiva  
 2º Ten Aldemar Antunes Pinheiro  
 2º Ten Alexandre S. Pereira Filho  
 2º Ten Dálvaro Ferreira Lima  
 2º Ten José Maria Rezende de Faria  
 2º Ten Jorge Gonçalves Armênio Fontes  
 2º Wilson de Castro Barbosa  
 Asp Ary Sayão Caldeira Bastos Filho  
 Asp Clóvis Alfeu Athayde da Silva  
 Asp Durval Athayde da Silva  
 Asp Durval de Almeida Luz  
 Asp José Luiz Colnago  
 Asp Nicholson Chastenent Halfeld

4º Turma

Cap Ernani Carneiro Ribeiro  
 1º Ten João Eduardo Magalhães Motta  
 2º Ten Márcio Teixeira de Carvalho  
 Asp Allan Costa Sellos  
 Asp Cláudio Rodrigues Vasconcellos  
 Asp Enéas Franklin de Miranda Galvão  
 Asp Henrique Kuchaski  
 Asp Wilson Simeone

Asp Orze Cintra  
Asp Fernando Levy

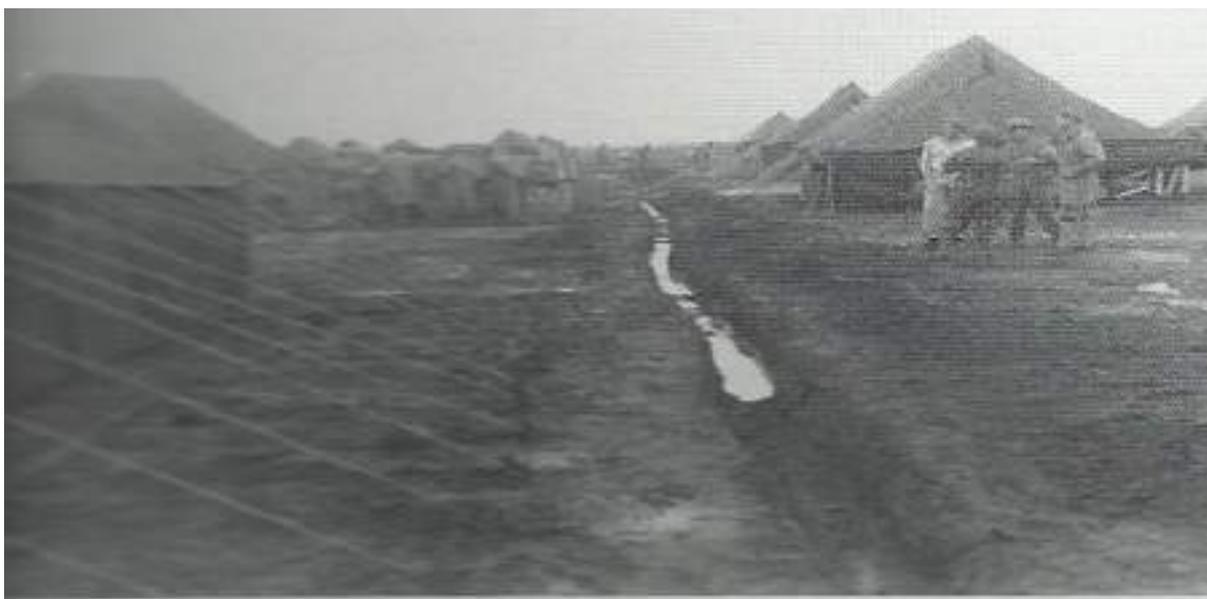
5° Turma

Maj Henrique Augusto do Amaral Penna  
Cap Délio Jardim de Mattos  
Cap Eduardo “Edu” Martins de Oliveira  
Cap Edmundo “Lagosta” da Luz Pinto  
Cap Gabriel Borges Fortres do Evangelho  
2° Ten Fernando Paes de Carvalho  
Asp José Carlos Laport  
Asp Alexandre Mário Amado  
Asp Angelo Martins Alvarez

6 Turma

Asp Av Azaury Menna Barreto  
Asp Av Clóvis Pavan  
Asp Av Francisco de Assis Lopes  
Asp Av Franco de Souza  
Asp Av Marcos Almeida Magalhães de Andrade  
Asp Av Waldyr Vasconcellos  
Asp Av Albino Teixeira Pinheiro Junior  
Asp Av Carlos Fernando de Lima Cavalcanti  
Asp Av João Acrísio de Góes Bezerra  
Asp Av Carlos Affonso Migliora

**Anexo 12: Fonte: LIMA e VASCONCELOS, 2003.** O grupo durante sua campanha na Itália registrou vários fotos com câmeras fotográficas; durante as atividades na base ou em algum lugar de descontração, como os clubes e locais turísticos. Na década de 1940 as câmeras fotográficas, principalmente as que reproduziam fotos coloridas, ainda eram um luxo, adquiridas por fotógrafos profissionais ou amadores mais abastados. O oficial de ligação J.W. Buyers foi o responsável por conseguir vários rolos de filmes coloridos nos Estados Unidos. (LIMA e VASCONCELOS, 2003. p. 272 )



*Figura 9*



*Figura 10*



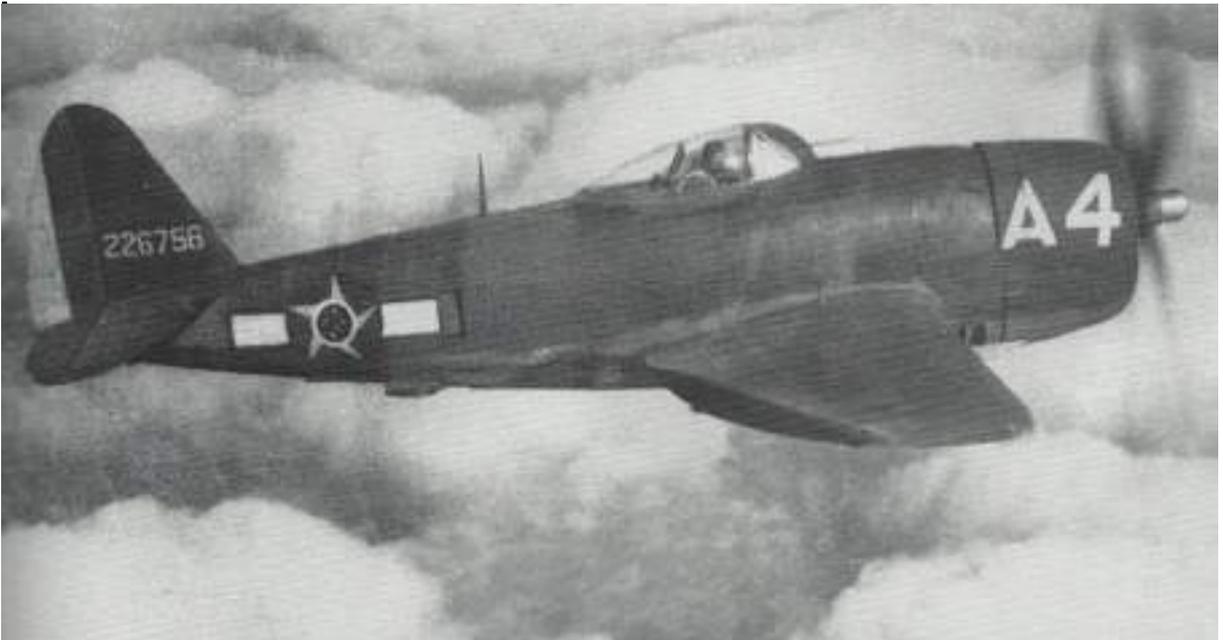
Figura 11



Figura 12



*Figura 13*



*Figura 14*



*Figura 15*



*Figura 16*



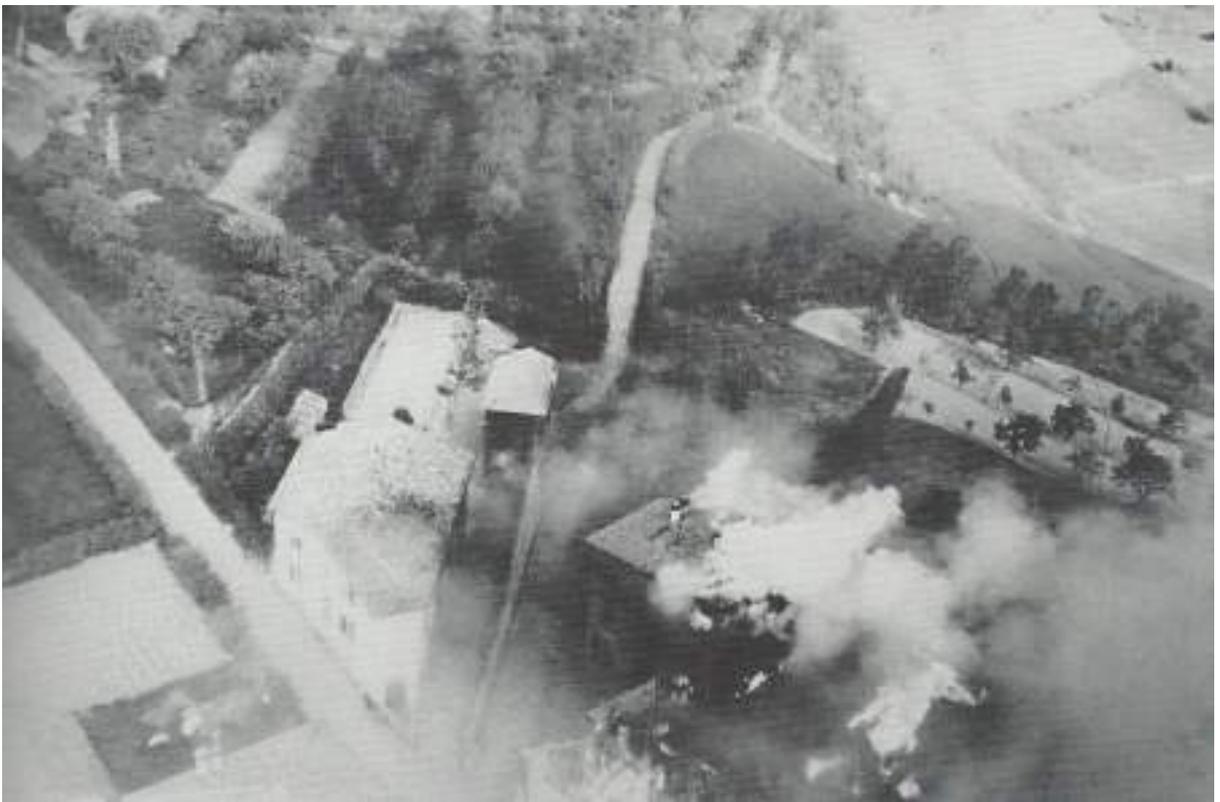
*Figura 17*



*Figura 18*



*Figura 19*



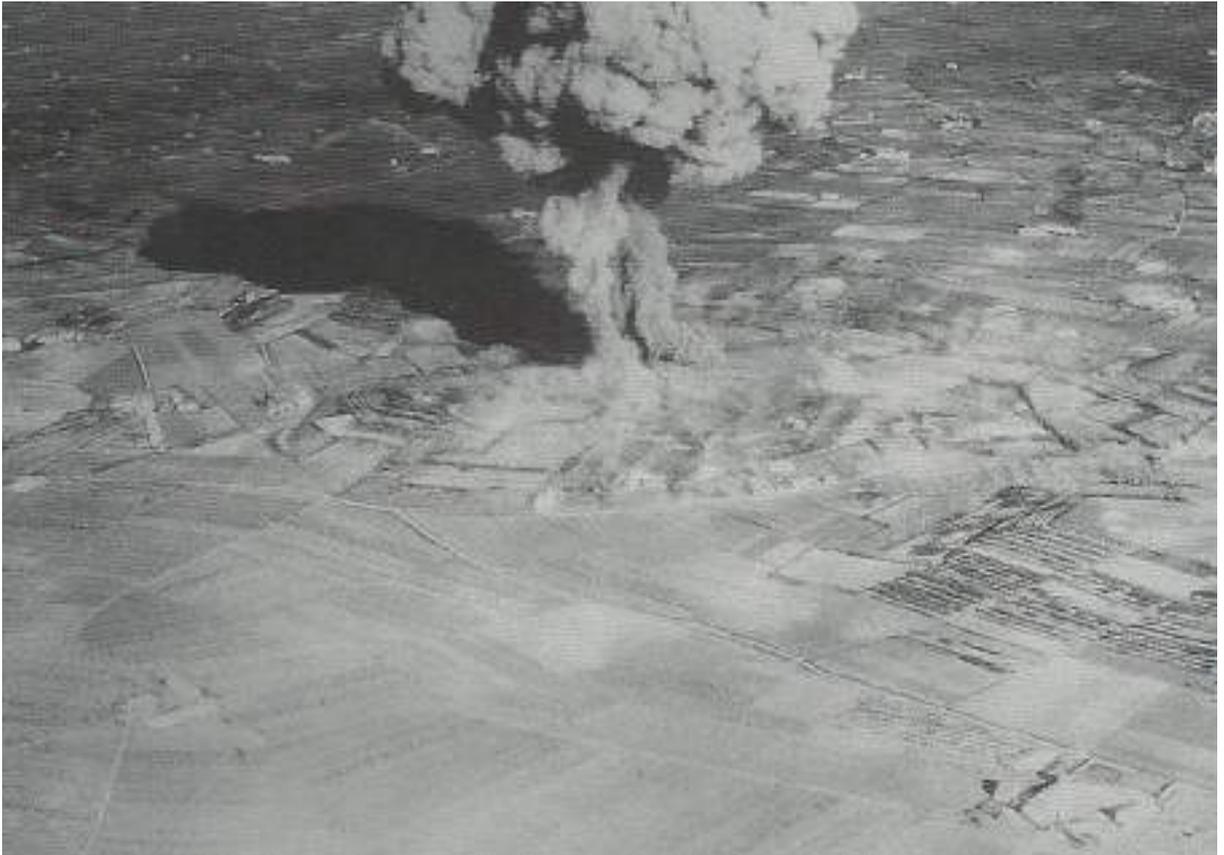
*Figura 20*



*Figura 21*



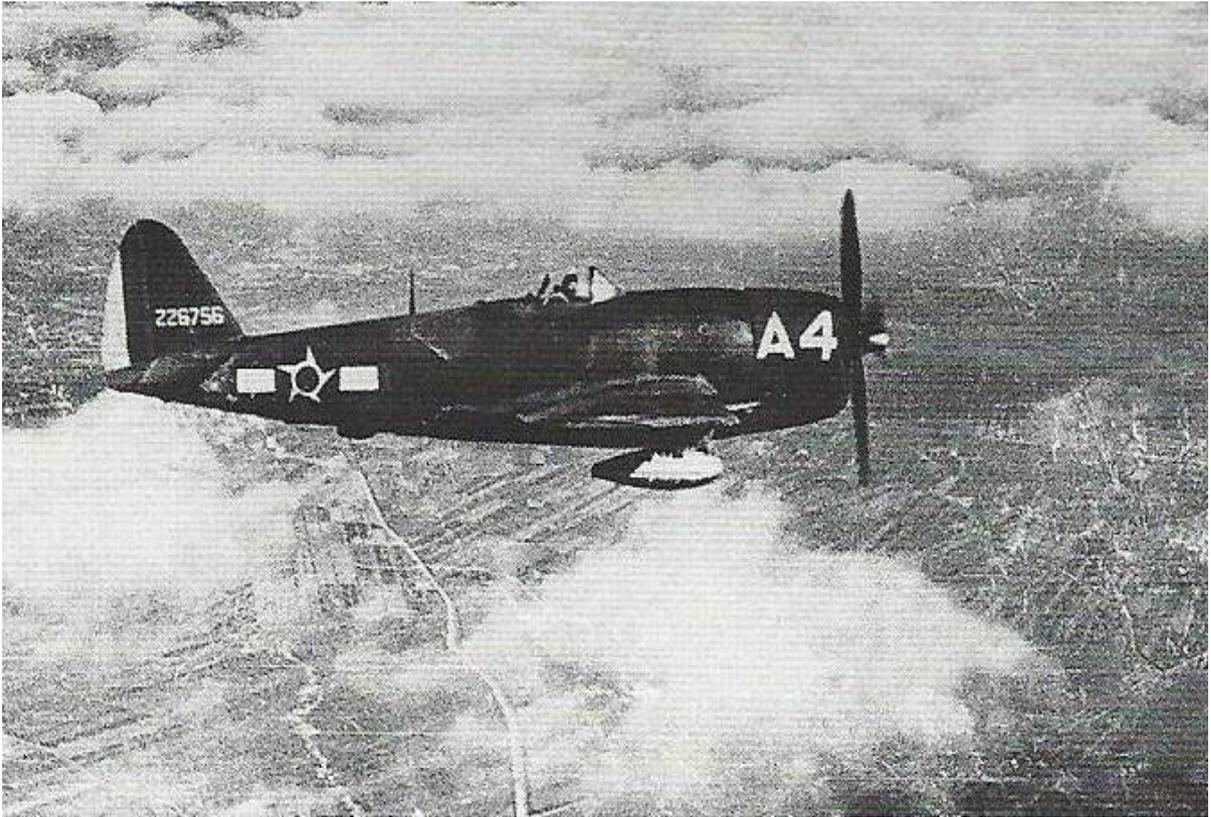
*Figura 22*



*Figura 23*



*Figura 24*



*Figura 25*



*Figura 26*