

ANÁLISE ENTRE AS INFLUÊNCIAS FRANCESA E NORTE-AMERICANA NA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA ENTRE 1918 E 1945¹

Paulo Roberto Falcão²

Resumo: Em 1918, o Brasil contratou uma Missão Militar Francesa de aviação. Com as Revoluções de 1930, essa influência francesa perdeu força e aos poucos o Brasil se alinhou com os EUA. Em 1942, o Brasil declarou guerra às forças do Eixo, e a Força Aérea Brasileira entrou em combate ao lado dos norte-americanos. A Aviação Militar Brasileira sofreu um período de transição entre a doutrina aérea desses dois países. Nero Moura, em seu livro *Um Voo na História*, relatou suas experiências, como piloto, entre 1928 e 1945. Entre esses anos o piloto brasileiro recebeu instrução francesa no Campo dos Afonsos e, posteriormente, atuou na 2ª Guerra Mundial. O presente trabalho realiza uma análise das influências francesas e americanas na aviação militar brasileira, a partir do ponto de vista do piloto, entre os períodos de 1918 e 1945.

Palavras-chave: Aviação Militar. Influência Francesa. Influência Norte-americana.

Abstract: In 1918, Brazil contracted a French Military Aviation Mission. With the Revolutions of 1930, this French influence lost force and little by little Brazil aligned itself with the USA. In 1942, Brazil declared war against the Axis Forces, and the Brazilian Air Force fought alongside the Americans. Brazilian Military Aviation has undergone a period of transition between the aerial doctrine of these two countries. Nero Moura, in his book *One Flight in History*, reported his experiences as a pilot between 1928 and 1945. Between those years the Brazilian pilot received French instruction at Campo dos Afonsos and subsequently served in World War II. The present work analyzes the French and American influences in Brazilian Military Aviation, from the point of view of the pilot, between the periods of 1918 and 1945.

Key Words: Military Aviation. French Influence. USA Influence.

¹ Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em História Militar, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em História Militar. Orientador: Prof. Luiz Augusto Rocha do Nascimento. Santa Maria, 2017.

² Acadêmico do curso de especialização em História Militar da Universidade do Sul de Santa Catarina.

1 INTRODUÇÃO

As nações envolvidas na Primeira Guerra Mundial voltaram os olhos para as possibilidades de emprego de meios aéreos no campo de batalha. O avião, uma criação recente no século XX, foi motivo de debates entre os Exércitos Europeus, quando o assunto era sua utilização na guerra. Essa invenção nas Forças Armadas Brasileiras ainda não tinha sido explorada como arma, além de existir uma grande defasagem em termos de equipamentos e de doutrina de combate.

Após discussões políticas, na primeira década do século XX, o governo brasileiro manifestou interesse em trazer militares estrangeiros para atualizar as concepções de emprego das Forças Armadas. O governo decidiu-se pela contratação da Missão Militar Francesa (MMF), motivado por fortes influências culturais e por sua campanha vitoriosa na Primeira Guerra Mundial. Um acordo para o desenvolvimento da aviação militar no Exército Brasileiro foi uma de suas primeiras atuações.

a Missão será encarregada de criar, em primeiro lugar, as escolas de Aviação necessárias à instrução de pilotos, mecânicos e observadores. Após, organizará os serviços aeronáuticos do Exército Brasileiro, de acordo com os métodos em vigor no Exército francês. (BASTOS FILHO, 1983, p. 68).

A instrução aérea francesa iniciou-se na Escola de Aviação Militar, criada em 1918, no Campo dos Afonsos, e estendeu-se até o início da década de 1930, quando cessou a renovação do contrato de aviação. As influências francesas, após essa década, perderam força e houve uma maior aproximação entre Brasil e Estados Unidos com seu auge na Segunda Guerra Mundial. De acordo com Svartman:

[...] a interação compreendeu a operacionalização das bases militares, a remodelação das forças armadas brasileiras, a implantação de programas de treinamento e, depois da entrada do Brasil na guerra, por ocasião dos ataques alemães à navegação brasileira, a execução de operações no Atlântico e na Itália. (SVARTMAN, 2014, p. 8)

A aviação militar brasileira adquiriu novas influências doutrinárias com sua participação na Segunda Guerra Mundial, ao lado dos Estados Unidos da América (EUA). Nessa época, o emprego aéreo americano incorporava conceitos de Giulio Douhet e William Mitchell, que defendiam a arma aérea como uma força independente e ofensiva. Enquanto a doutrina francesa derivava das concepções de emprego da

Primeira Guerra Mundial, apoiando-se em uma estratégia defensiva e ligada às forças de superfície.

O objetivo deste artigo é analisar a influência da doutrina de emprego norte-americana, assimilada pela participação do Primeiro Grupo de Caça brasileiro na Segunda Guerra Mundial, em contraste com as influências francesas, adquiridas com o surgimento da aviação militar brasileira. Para cumprir esse objetivo foi necessário entender cada período e identificar aspectos e impactos dessas interações.

Dessa forma, o autor deste trabalho buscou contextualizar a atuação da Aviação Militar brasileira desde seu surgimento, com a contratação da MMF em 1918, até o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945. Buscou-se ainda identificar aspectos, do ponto de vista do piloto, de como os franceses e os norte-americanos influenciaram o treinamento, a organização e o emprego dos meios aéreos militares. Finalmente, o trabalho analisou o impacto doutrinário na transição França-EUA.

O presente artigo representou uma pesquisa de textos históricos. A abordagem do assunto teve caráter explicativo e se baseou nos relatos do Brigadeiro Nero Moura, reforçados por pesquisa documental, em livros e artigos científicos. O período histórico das comparações se limitou à Aviação Militar brasileira entre 1918 e 1945, com foco nas influências assimiladas dos franceses e dos norte-americanos.

A principal fonte de dados foram os depoimentos prestados pelo Brigadeiro Nero Moura, veterano da Segunda Guerra Mundial, extraídos do livro: Um Voo na História. Seu depoimento foi enriquecido com outras fontes bibliográficas, a fim de alcançar o objetivo deste artigo. Dessa forma, os relatos do Brigadeiro representaram a visão de um piloto que assimilou as duas doutrinas de emprego aéreo, francesa e americana, no contexto histórico delimitado pelo trabalho.

Este artigo apresentou dois eixos temáticos: o surgimento da Missão Militar Francesa de aviação e a transição entre França e EUA. Cada eixo apresentou a contextualização histórica do período e os relatos sobre a experiência de Nero Moura, diante do seu treinamento na aviação militar. Adicionalmente, foi feita uma breve explanação acerca das teorias do poder aéreo e das doutrinas de emprego de cada país, para melhor entendimento das influências de emprego dos meios militares.

Finalmente, este artigo apresentou uma análise entre os dois eixos temáticos, comparando aspectos de instrução, organização e emprego, bem como os impactos doutrinários na aviação militar brasileira. A partir dessa análise, foi possível estabelecer

um paralelo entre duas influências militares externas, que fizeram parte da história da formação da Força Aérea Brasileira, a qual iniciou pela contratação da MMF.

2 DESENVOLVIMENTO

A formação da Aviação Militar brasileira surgiu dos interesses da defesa nacional em reestruturar o Exército Brasileiro, ainda no contexto da Primeira Guerra Mundial. A defasagem tecnológica e doutrinária entre o Brasil e as demais nações que participavam, diretamente, da guerra contribuiu para que o governo buscasse apoio militar estrangeiro. Assim, as autoridades brasileiras optaram por contratar os Franceses para modernizar o Exército, incluindo capacitar uma arma de aviação.

2.1 SURGIMENTO DA MISSÃO MILITAR FRANCESA DE AVIAÇÃO

A necessidade de reestruturação e modernização do Exército Brasileiro foi tema impactante na década de 1920, pois o Brasil não possuía material bélico suficiente e adequado. De acordo com Bellintani, "a referência a essa precária condição de muitos destacamentos do Exército consta no relatório de Calógeras: 'Ninguém ignora que o Brasil está quase inteiramente desarmado'." (BELLINTANI, 2009, p. 215)

Nesse mesmo período, as aeronaves começaram a ser utilizadas como armas, e seu emprego toma destaque nos assuntos militares. O espaço aéreo provou ser um campo de combate tão importante quanto o terrestre e o marítimo, tanto que Rosa (2014, p.26) ressaltou que, "no início do século XX, a introdução das aeronaves nas guerras causou grande mudança na perspectiva de emprego das forças militares."

Os debates que envolveram órgãos governamentais, a alta direção militar e os militares ocorreram nos anos de 1917 e 1918. Os assuntos tratavam da necessidade de uma missão militar estrangeira para melhorar o panorama do Exército. Especificamente sobre a aviação, o deputado Maurício Lacerda pronunciou-se no Plenário da Câmara, em defesa da vinda de militares estrangeiros:

[...] Dirijo uma associação que recebeu do Exército... material em simples destroços, o qual apenas dá para a instrução de aviação, e jamais para se dizer que... disporíamos da 5ª Arma, que hoje estabelece a necessária e imprescindível ligação entre a Artilharia e seus fins, substituindo as explorações e observações da Cavalaria... (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 1918, p. 804 *apud* BASTOS FILHO, 1994, p. 53)

Assim, os debates no governo resultaram em uma série de contratos entre o Brasil e a França, desde 1918 até 1940, cujo objetivo era organizar e promover a modernização do Exército Brasileiro. A arma aérea tomou posição de destaque nesse processo, pois, de acordo com Bastos Filho (1994, p. 67), "a vinda de militares franceses, a serviço do Exército Brasileiro, iniciou-se por elementos da aviação".

2.1.1 Os Relatos de Nero Moura sobre os Franceses

O Brigadeiro Nero Moura nasceu em 30 de janeiro de 1910, "gaúcho de Cachoeira do Sul, sua cidade natal. [...] Escolheu a arma de Aviação" (LIMA, 2011, p. 36), e tornou-se um militar de grande destaque para a Força Aérea Brasileira. Durante a sua vida militar, foi designado comandante do Primeiro Grupo de Caça, na Segunda Guerra Mundial, e "realizou 62 [sessenta e duas] missões" (LIMA, 2011, p. 34) de guerra entre novembro de 1944 e maio de 1945.

Nero Moura "tomou parte na Revolução Constitucionalista de 32. Já então era legalista. Realizou várias missões voando o Waco F5" (LIMA, 2011, p. 36). Também exerceu o cargo de Ministro da Aeronáutica. Foi proclamado, em 22 de abril de 1986, Patrono vivo da Aviação de Caça. Faleceu no dia 17 de dezembro de 1994, e foi declarado oficialmente Patrono da Aviação de Caça.

Em 1928, ano seguinte à criação da Arma de Aviação do Exército, Nero Moura ingressou na Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos. De acordo com o regulamento da Escola, à época, a instrução técnica ficaria a cargo da Missão Militar Francesa de aviação, que se encarregava de ministrar instrução teórica nos primeiros anos de formação do piloto militar brasileiro:

No segundo ano já dávamos aerodinâmica, química e coisas de aviação, mas ainda não voávamos (...) E havia também aulas teóricas sobre o avião: por que voa, a pressão, por que a forma da asa é assim, como funcionam os comandos... Depois estudamos como jogar bombas, como era o tiro, como se fazia a correção. Tudo isso aprendemos na teoria, sem voar. (...) Era a instrução francesa da época. (MOURA, 1996, p. 24-25)

Além da criação da Arma de Aviação, era necessário que os pilotos da época evoluíssem doutrinariamente. "Antes da sua vinda [da Missão Militar Francesa], não existia Aviação Militar. O Campo dos Afonsos era um aeroclube onde os pilotos

brasileiros se reuniam para aprender a decolar, voar e aterrar. Mais nada." (MOURA, 1996, p. 25).

Segundo Moura, o desenvolvimento da Aviação Militar está diretamente ligado à disciplina, visto que "os franceses já haviam ultrapassado essa etapa e estavam procurando nos [os brasileiros] disciplinar" (MOURA, 1996, p. 25). No entanto, Moura ressaltou que havia uma resistência dos pilotos em assimilar os conceitos franceses: "nós tínhamos ojeriza à disciplina e à instrução da aviação francesa. Não gostávamos deles". (MOURA, 1996, p. 25)

A exemplo de questões de indisciplina, o Brigadeiro Nero Moura narrou um acidente, ocorrido naquela época, em que um avião capotou durante uma missão de instrução. Nessa ocasião, o instrutor francês sobreviveu e o cadete brasileiro faleceu. "Quando o avião virou, o francês estava amarrado e ficou de cabeça para baixo, mas se salvou. O rapaz bateu de cabeça, quebrou a cervical e morreu na hora." (MOURA, 1996, p. 33)

A disciplina, imposta pelos franceses aos pilotos do Exército, garantia melhor preparo em relação aos da Marinha. Tal fato foi ressaltado por Nero Moura quando houve a junção da aviação militar com a aviação naval. Outro aspecto importante é que os brasileiros realizavam missões relacionadas às atividades de ataque ar-solo.

Nossa formação era diferente, e o pessoal da Marinha tinha menos destaque na profissão, em virtude de um treinamento bastante inferior. Graças a Missão Francesa, desde tenentes, nossos treinamentos, levados muito a sério, incluíam tiros, bombardeios, missões de guerra, enquanto a Aviação Naval só voava em grupo, participando de comemorações e desfiles aéreos... (MOURA, 1996, p. 96)

O piloto da Marinha, caso não se saísse bem no curso de aviação, voltava a atuar na força naval, pois antes se formavam como oficiais-marinheiros. Diferente da aviação do Exército que, caso o piloto não conseguisse se formar, era mandado embora. O treinamento da Marinha foi proporcionado por uma missão de aviação norte-americana. Segundo Moura, "eles [a Marinha] só tinham material, aviões americanos, mas o treinamento era muito parecido com o nosso [o Exército]." (MOURA, 1996, p. 31).

A organização da aviação militar brasileira seguiu um padrão parecido com o modelo francês, pois havia quadro de pilotos tanto para oficiais quanto para sargentos. Conforme Moura, "o sargento-piloto podia pilotar um avião, porém, para comandar o

avião e o bombardeio, havia sempre um oficial com autoridade e conhecimento da missão." (MOURA, 1996, p. 25).

O Brigadeiro Nero Moura também explanou que o sargento-piloto francês era muito disciplinado e esperava que essa fosse a conduta no Brasil. Porém, havia problemas de hierarquia, de briga e de indisciplina, quando um sargento-piloto demonstrava melhor habilidade que o oficial. "Aqui [no Brasil] nem os bons sargentos-pilotos deram resultado, já que os ruins nós eliminava-os." (MOURA, 1996, p. 26).

Com relação aos equipamentos voados, a influência da Missão Militar Francesa motivou a aquisição de material francês. Segundo Moura (1996, p. 27), "quando se criou a arma da aviação, o governo fez uma grande encomenda de aviões franceses, novinhos. Posteriormente, houve a aquisição de outros tipos de aeronaves, inclusive norte-americanas."

A primeira unidade operacional a integrar a Aviação Militar como Arma de Aviação foi o Grupo Misto de Aviação. Assim era chamado porque incorporava várias aeronaves, francesas e americanas, adquiridas para serem empregadas na Revolução de 1930. Conforme Moura (1996, p. 27), "ficamos com aviões de todos os tipos: aviões franceses de instrução, aviões de guerra, de caça, de bombardeio. Chegaram todos nessa época, e o Campo dos Afonsos ficou lotado de aviões".

As vésperas da Revolução de 1932, a Aviação Militar já estudava a compra de outras aeronaves. Com isso, o governo encomendou aviões Waco CSO americanos; pois, segundo Moura (1996, p.46), "só haviam [sic] aviões franceses de difícil manutenção e que viviam em pane. Não tínhamos confiança para sobrevoar o território inimigo".Nessa ocasião, os CSO foram utilizados para equipar a base aérea, localizada em Resende no Rio de Janeiro.

O Grupo Misto de Aviação, comandado pelo Eduardo Gomes, havia se deslocado para Resende para fazer missões junto a Góis Monteiro [...] Era um grupo pequeno [...] sem organização rígida. Ficamos ligados diretamente ao Estado-Maior do Exército, que transmitia as missões que devíamos executar. (MOURA, 1996, p. 48)

Nesse período de revoluções, apesar de a MMF ter perdido força, os pilotos que receberam instrução francesa empregaram as aeronaves em missões reais no território brasileiro. Basicamente, os pilotos do Grupo Misto cumpriram missões de reconhecimento, de localização das tropas inimigas e de emprego de armamento. O uso

do avião fornecia informações sobre movimento de tropas, no entanto, também tinha uma importante função dissuasória, conforme relatou Moura:

Quando víamos um caminhão, um automóvel, qualquer veículo, ou tropa, descíamos e metralhávamos. Além das metralhadoras, levávamos cinco bombas de 25 libras. [...] Só matavam se caísse na cabeça. Mas davam um estouro! Então as tropas tinham pavor de avião, nos dois lados da revolução. (MOURA, 1996, p. 50)

As Revoluções da década de 1930 marcaram uma grande perda da influência francesa. Entretanto, toda instrução recebida pela aviação militar brasileira derivou dos ensinamentos ministrados pela MMF. Assim, a organização das unidades aéreas, o emprego das aeronaves e o treinamento dos pilotos foram influenciados pela doutrina francesa aplicada à aviação.

2.1.2 A Doutrina Aérea Francesa

Desde a aparição da aeronave como instrumento de guerra, no início do século XX, surgiram concepções doutrinárias sobre o emprego das aviações no contexto militar. Na França, o exército, mesmo após a Primeira Guerra Mundial, continuou adotando conceitos da guerra de trincheiras. Sua perspectiva estratégica baseava-se na defesa, com investimentos voltados para a Linha *Maginot*. Segundo Castelo Branco:

[...] a doutrina estabelecia a concepção de uma guerra estática, caracterizada por uma frente fixa, contínua, ao longo da fronteira, destinada a esperar o alemão invasor, sem mesmo cuidar de ir ao encontro do inimigo. Até a aviação seria empregada somente para interceptar e não para atacar. (CASTELO BRANCO, 1968, p. 248 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 103)

Dessa forma, a estratégia francesa utilizava a aviação como arma secundária, ligada às tropas no terreno. Seu emprego restringia-se a missões de localização de tropas inimigas, de ajuste de tiro da artilharia e de outras necessidades. Mesmo no período entre Guerras, o avião ainda era visto como um elemento de apoio, sem dimensionar sua significativa importância ofensiva. Conforme afirmou Duroselle:

Para a aviação, a questão crucial é as relações com o Exército, que emergiu nos anos 20. Segundo o exército, a aviação deve constituir um apoio a sua estratégia. [...] Logo, o essencial da força aérea deve ser uma aviação de cooperação. (DUROSELLE, 1979. p. 243-244 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 106)

A França não vislumbrou a importância que o avião teria na Segunda Guerra Mundial, utilizando-o, de forma geral, para tarefas de abastecimento de tropa e de reconhecimento do terreno, motivo pelo qual a aviação ficou subordinada ao Exército até 1938. De Gaulle defendeu a importância do avião e criticou a insuficiência da Linha *Maginot*³ em caso de conflito. Ele procurou demonstrar as vantagens da guerra ofensiva:

O defensor se permanecer passivo, ver-se-á surpreendido, imobilizado, envolvido, (...). Se, ao contrário, dá mostras de espírito empreendedor (...) não só parará os golpes, como arrebatará ao inimigo a iniciativa. (DE GAULLE, 1996. p. 42-43 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 106)

As ideias de Giulio Douhet, da década de 1920, afirmavam que o bombardeio aéreo seria uma solução para o impasse da guerra de trincheiras da Primeira Guerra Mundial. Essas teorias já surtiam influência em outras nações, como nos EUA, no entanto não foram assimiladas pela França. Segundo Lanning, "os franceses estudaram e debateram detalhadamente as teorias de Douhet antes da 2ª GM, porém não as adotaram." (LANNING, 1999, p. 321 *apud* ROSA, 2014, p. 51)

2.2 A TRANSIÇÃO FRANÇA-EUA

O Estado-Maior do Exército e as Escolas Militares ressentiram-se com o envolvimento político de seus comandantes, após a Revolução de 1930 e o Movimento Constitucionalista de 1932, e assim, a Missão Militar Francesa perdeu muita influência. Na Escola de Aviação, permaneceu um cenário de indisciplina e, conseqüentemente, a ocorrência de acidentes aéreos.

Os franceses perderam credibilidade no contexto militar, devido ao fracasso frente à invasão alemã na Segunda Guerra Mundial. Como afirmou Rolland: "Na América Latina, a derrota da França em junho de 1940 e a invasão de seu território provocam em primeiro lugar entre os franceses expatriados, assim como entre as elites francófilas locais, uma impressão de vazio cultural." (ROLLAND, 2005, p. 327 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 194)

³ A fortificação que se erguia na fronteira norte da França recebeu o nome de Linha *Maginot*, devido ao ministro da Guerra de 1929 a 1931 e um de seus idealizadores, André *Maginot*.

A evolução das aviações mundiais, no período entre Guerras, gerou discussões no Brasil para a criação do Ministério da Aeronáutica, uma vez que a aviação militar brasileira tomou conhecimento de novas doutrinas de emprego aéreo. Segundo Moura (1996, p. 91), "primeiro, tomamos conhecimento da doutrina de Douhet, das iniciativas do general Mitchell, defensor do poder aéreo nos Estados Unidos e do Seversky".

Após a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, o Brigadeiro Nero Moura apresentou suas ideias a respeito das diferenças entre Brasil e Estados Unidos. Os brasileiros buscavam uma solução econômica, concentrando meios aéreos. Conforme relatou Moura (1996, p. 98), "segundo a doutrina brasileira, tudo o que se locomove no ar e quem pilota pertencem ao Ministério da Aeronáutica. Trata-se de uma solução completamente diferente da que os americanos adotaram!"

De acordo com o Brigadeiro Nero Moura, a criação da USAF (*United States Air Force*) foi uma atitude doutrinária, associada a uma grande disponibilidade de meios, nesse país. No entanto, os EUA criaram sua Força Aérea, a USAF, em 1947, após o término da Segunda Guerra Mundial, até então, a aviação americana era subordinada ao Exército. No Brasil, mesmo com a criação do Ministério da Aeronáutica, a Força Aérea ainda possuía poucos oficiais e estava desparelhada e destreinada.

Desta maneira, aproximação com os Estados Unidos, por meio da instalação de bases na região nordeste do Brasil, demonstrou ser uma boa opção para solucionar os problemas militares: "Assim, em contrapartida à nossa colaboração e como resultado dos entendimentos, os americanos nos forneceriam aviões, garantindo, simultaneamente, o treinamento de nossos rapazes na América." (MOURA, 1996, p. 101-102)

2.2.1 Os Relatos de Nero Moura sobre os Norte-americanos

A Missão Militar Francesa deixou de atuar no Brasil após 1930. Conforme Nero Moura (1996, p. 25), "Não me recordo quando foram embora, mas tenho a impressão de que duraram pouco tempo depois de 1930". Com relação à formação de pilotos, Moura (1996, p. 26) também relatou que "o curso de sargento-piloto foi extinto com a vitória na Revolução de 1930".

Os pilotos brasileiros consideravam as aeronaves francesas obsoletas, além de demandarem muita manutenção. Ademais, os equipamentos americanos demonstravam ser mais confiáveis, conforme explicou Moura, "depois de 1930 não encomendamos

mais aviões franceses. [...] e começamos a estudar o avião americano[...]. Então dissemos: Só queremos avião americano, motor americano." (MOURA, 1996, p. 46).

Em 1939, com a deflagração da Segunda Guerra Mundial, pouco da conduta da aviação militar brasileira havia modificado até a criação do Ministério da Aeronáutica, que ocorreu logo após a queda da França. De acordo com Moura (1996, p. 100), os pilotos tinham bastante interesse no desempenho das aeronaves e do êxito das Forças Aéreas; tanto que concluiu: "chegou a hora do reconhecimento do poder aéreo".

Em agosto de 1942, durante a Segunda Guerra Mundial, o Brasil declarou guerra aos países do Eixo. No dia 18 de dezembro de 1943, foi formado o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1ºGAvCa), o qual tinha um efetivo de trezentos e cinquenta homens, incluindo quarenta e três pilotos. Foi nomeado para comandante desse Grupo, à época, o Major Aviador Nero Moura.

Esse Grupo de Caça foi enviado, primeiramente, para o Panamá visando a receber treinamento como unidade de caça pelos norte-americanos, sendo declarado operacional no dia 11 de maio de 1944. Posteriormente, em 22 de junho daquele mesmo ano, o Grupo partiu para os Estados Unidos da América para treinamento. Nessa etapa, Moura descreveu qual o tipo de treinamento a que os pilotos foram submetidos na Escola de Tática daquele país:

Tivemos cerca de 60 dias de aulas, em ritmo acelerado, porém, bastante detalhadas. Assistimos a filmes e a conferências de pilotos e ases da guerra, que nos passavam sua experiência. Tomamos conhecimento do radar, dos aviões que os alemães usavam, dos nossos próprios aviões e de como operava um grupo de caça no teatro de operações. Ficamos conhecendo tudo da nossa especialidade como se estivéssemos efetivamente da guerra. (MOURA, 1996, p. 124)

Os conhecimentos assimilados durante a fase teórica, representavam o que haviam de mais moderno nas táticas e técnicas de emprego da Força Aérea. O Brigadeiro Nero Moura exaltou a formação e a experiência do corpo de instrutores do curso, o qual não eram compostos pelos melhores generais norte-americanos, mas sim pelos pilotos que regressavam do teatro de operações:

Nossos instrutores eram rapazes novos, de vinte e poucos anos, ases da guerra, que haviam derrubado 30, 40 aviões, e que nos diziam como era o combate aéreo, a aviação alemã, o espírito alemão, qual a nossa superioridade material, enfim, davam um panorama exato do que estava se passando na guerra. (MOURA, 1996, p. 125).

A instrução prática ocorreu ainda nos EUA, onde cada piloto voou cerca de 60 horas na aeronave P-40 "para adaptação, fazendo treinamento de tiro e bombardeio durante 30 dias. Os 20 [vinte] pilotos que estavam comigo, inclusive eu, jamais havíamos pilotado avião de guerra. [...] O P-40 era um Curtis - avião de caça que já havia saído de linha, mas ainda muito bom". (MOURA, 1996, p. 125)

Em consequência de acordo entre Brasil e Estados Unidos o *30th Fighter Squadron*, que era destinado a defesa da Zona do Canal do Panamá, passou a ser um Esquadrão de Treinamento Tático. Essa unidade aérea foi escolhida para realizar o treinamento do 1º Grupo de Caça, chefiada de Coronel Disosway, militar com grande experiência em treinamento. (LIMA, 2011, pg. 727)

No Panamá, o Grupo de Caça continuou seu treinamento a fim de aprender como se organizava e funcionava uma unidade operacional. Inicialmente, os treinamentos de tiro e bombardeio, navegação, acrobacia e combate aéreo ocorriam integrados aos americanos. Em um segundo momento, os brasileiros continuaram os treinamentos autonomamente, conforme explicou Moura:

O entrosamento entre o pessoal do Grupo e os americanos, a instrução que havíamos recebido, o regulamento, foi tudo assimilado rápida e corretamente. Tanto que, depois do Panamá, fizemos um estágio em Nova York, quase nos mesmos moldes, para conhecer o P-47. Já então nos havíamos transformado em uma unidade operacional, de acordo com os padrões americanos, e estávamos aptos a entrar em combate, embora ainda pilotando um avião antigo. Faltava apenas treinar no avião que iríamos usar. (MOURA, 1996, p. 126)

Em Nova York, o Grupo de Caça continuou seu treinamento em aviões mais modernos, os P-47 *Thunderbolts*. "Cada piloto voou cerca de 60 horas. Somando todas as horas de vôo [sic] fora do Brasil, totalizávamos nesse momento algo em torno de 120 horas, o que correspondia a um treinamento fabuloso, considerando as 500 horas que todos haviam feito anteriormente." (MOURA, 1996, p. 127).

Após os treinamentos, o Grupo de Caça foi inserido no teatro de operações italiano, integrando o *350th Fighter Group*, junto com os americanos e os ingleses. De acordo com Moura, o potencial industrial americano para a guerra era formidável: "Era só nos dirigirmos ao chefe e pedirmos o que precisássemos. [...] Balas de metralhadora, peças sobressalentes jamais faltavam." (MOURA, 1996, p. 131)

Em Tarquínia, na Itália, o Grupo de Caça começou realizando missões de reconhecimento do terreno, junto com esquadrilhas americanas. O objetivo inicial era

conhecer o teatro de operações e saber como o *Fighter Group* operava. No período em que o Brasil ingressou na guerra, a Força Aérea alemã já havia sido praticamente eliminada no contexto italiano. Segundo Moura, a aviação brasileira atuou realizando bombardeios:

Tão logo chegamos, o comando aéreo começou a nos fazer operar como unidade de caças-bombardeiros. Ou seja, em vez de ficarmos no ar procurando aviões para atacar, o que não havia mais, fomos empregados para jogar bombas em piquê [sic]. Jogávamos bombas de 500 libras em piquê [sic], em objetivos considerados táticos. (MOURA, 1996, p. 133)

O lançamento de bombas em *piquê*, ou seja, empregando um mergulho vertical, era considerado perigoso, visto que a aeronave ficava exposta a artilharia antiaérea. Conforme Moura (1996, p. 135), "normalmente, levávamos duas bombas de 500 [quinhentas] libras - cerca de 250 [duzentos e cinquenta] quilos -, mas tínhamos bombas de mil libras". Além de bombas, os aviões empregavam suas metralhadoras para atacar alvos terrestres menores e em combate aéreo, se necessário.

Posteriormente, o Grupo de Caça foi deslocado para Pisa, a fim de participar da campanha do Vale do Rio Pó. Essa campanha marcou o final da guerra, quando os alemães, antes entrincheirados na região dos Apeninos, saíram em retirada e atravessaram o Vale do Rio Pó. Foi um movimento desastroso para as forças alemãs, pois a aviação aliada já cumpria missões impedindo linha de abastecimento inimiga.

Nossas [do Grupo de Caça] missões diurnas tinham o objetivo de evitar o envio de reforços, ou seja, tínhamos de impedir o tráfego de viaturas, fonte de alimentação para toda a região dos Apeninos. Os Apeninos separavam o Vale do Pó do território da Itália, onde estávamos instalados. (MOURA, 1996, p. 141)

Durante o período em que o Esquadrão brasileiro permaneceu na Guerra, a quantidade de pilotos reduziu-se a metade, enquanto os esquadrões americanos substituíam seus pilotos após completarem um número determinado de missões. Segundo Nero Moura, próximo ao final da Guerra, em 1945, outras turmas foram mandadas para os Estados Unidos da América, a fim de receberem treinamento; todavia, não chegaram a realizar missões reais:

Considerando que o Ministério da Aeronáutica estava recém-criado, minha idéia [sic] era de que, quanto mais oficiais passassem pelo Grupo de Caça, maior seria o aproveitamento e o lucro que traríamos para o país, em termos de experiência e capacidade de dar instrução. (MOURA, 1996, p. 152)

A Segunda Guerra Mundial terminou em 1945 para os brasileiros. O 1º Grupo de Caça retornou ao país com uma sólida experiência, tanto em termos de combate como em termos de organização e treinamento. Nesse contexto, os aspectos doutrinários norte-americano foram assimilados, durante à intensa, embora curta, participação brasileira na guerra.

2.2.2 Doutrina Aérea Norte-americana

Conforme relatou Nero Moura, no período de criação no Ministério da Aeronáutica, a aviação militar brasileira tomou conhecimento de doutrinas do poder aéreo que empregavam conceitos diferentes dos franceses. Os EUA, durante a Segunda Guerra Mundial, empregaram sua aviação de acordo com pensadores da primeira metade do século XX, como Giulio Douhet, William Mitchell e Alexander Severky.

O General Giulio Douhet foi um dos pioneiros da aviação italiana e teve participação ativa no campo teórico logo na primeira década do século XX. Suas ideias apontavam para o bombardeio aéreo como solução para o impasse da guerra de trincheiras, da Primeira Guerra Mundial. No entanto, para Douhet (PROENÇA *et al.*, 1999, p. 146-148 *apud* ROSA, 2014, p. 52), "essa estratégia aérea independente somente poderia ser levada a efeito por uma arma independente, desimpedida de suportar as ações de força de superfície".

Durante a Segunda Guerra Mundial, a aviação dos EUA ainda não operava como uma força militar independente das outras; porém, "Dupuy afirma que com o advento da 2ª GM suas teses foram adotadas entusiasticamente pelos aviadores americanos - mesmo que ainda estivessem sob o controle do Exército - assim como pelos da Real Força Aérea - RAF." (ROSA, 2014 p. 51 *apud* DUPUY, 1984, p. 243)

Outro pensador militar, William Mitchell, foi comandante da aviação norte-americana na Primeira Guerra Mundial. Esse pensador militar apoiou-se não só em outros teóricos, como Douhet; mas também em sua experiência de guerra para propor que o poder aéreo seria um contribuinte majoritário em campanhas terrestres. Mitchell também reforçou o cenário de guerra aérea em suas teorias. Conforme descreveu Santos:

Mitchell, que conhecia melhor a tática aérea do que Douhet, corrigiu as fraquezas da doutrina do italiano. Não diminuiu tanto a importância das forças terrestres, embora reduzindo também seu papel. Atribui também à aviação a tarefa de destruir as forças terrestres adversárias. Distinguiu a aviação tática da aviação estratégica. Disse que a conquista do ar seria obtida pela destruição da força aérea inimiga em combates aéreos. Não desprezou a aviação de caça. (SANTOS, 1989, p. 317 *apud* ROSA, 2014, p. 70)

Mitchell, assim como Douhet, não participou da Segunda Guerra Mundial, mas suas ideias influenciaram a criação da Força Aérea norte-americana. Conforme Mets (1999, p. 40-42 *apud* ROSA, 2014, p. 72), "Mitchell ajudou a condicionar a opinião dos americanos na direção do bombardeio estratégico. Ele teve um enorme impacto na fundação e desenvolvimento da USAF".

O Coronel Alexander Prokofiev Seversky foi um dos mais importantes pilotos de caça da Rússia czarista e um dos pioneiros na defesa do poder aéreo como força independente e superior à Marinha e ao Exército. Sua contribuição doutrinária partiu de outros pensadores do poder aéreo, como Mitchell e Douhet, sendo então, um sintetizador e divulgador das teorias anteriores.

Segundo Santos (1989, p. 87 *apud* ROSA, 2014, p. 87), Seversky poderia ser considerado o primeiro estrategista que procurou verificar o comportamento das doutrinas de Douhet e Mitchell na Segunda Guerra Mundial. Suas teorias desprestigiavam a atuação da Marinha e valorizavam a postura da Força Aérea, tanto que seus princípios foram sintetizados em alguns enunciados, tais como:

Nenhuma operação terrestre ou naval será possível sem que primeiramente se conquiste o domínio do ar, acima da área respectiva; uma força aérea só pode ser derrotada por outra força aérea; na guerra aérea o fator qualidade é mais decisivo que o fator quantidade; e o princípio da unidade de comando, já há muito consagrado para os exércitos e marinhas, aplica-se com igual força a aviação. (SANTOS, 1989, p. 87-88 *apud* ROSA, 2014, p. 87)

As influências doutrinárias da aviação norte-americana apresentaram bastante contraste em relação às francesas. Os dados colhidos com os relatos do Brigadeiro Nero Moura, apoiados pelas teorias de emprego do poder aéreo, criaram um ambiente de comparação, favorável à análise diferentes aspectos da aviação militar brasileira, no período estudado.

2.3 ANÁLISE DAS INFLUÊNCIAS FRANCESA E AMERICANA

A partir dos relatos de Nero Moura e do contexto histórico, foi possível realizar uma análise, do ponto de vista do piloto, de como foram assimiladas as doutrinas francesas e norte-americanas. Assim, três aspectos foram utilizados para comparar a influência de uma doutrina em relação à outra: a instrução aérea, a organização da aviação e o emprego militar.

De acordo com o que foi apresentado pelo Brigadeiro Nero Moura, antes da chegada da MMF, o Brasil possuía pouco ou nenhum conhecimento de aviação militar, pois os pilotos que treinavam no Campo dos Afonsos apresentavam uma formação básica, apenas aprendiam a decolar, a voar e a aterrar (MOURA, 1996, p. 25). A instrução trazida pelos franceses criou um currículo teórico e prático, visando a criar uma mentalidade de disciplina nos pilotos brasileiros.

As aulas teóricas eram apresentadas antes da instrução aérea, gradual e sistematicamente, pelos instrutores da MMF. Os treinamentos avançados incluíam tiros, bombardeios e missões de guerra, mas somente eram realizados após o decurso de, pelo menos, dois anos de estudo. A disciplina era o foco da instrução francesa, porém os aviadores apresentavam certa resistência em assimilar esse método (MOURA, 1996, p. 25).

Apesar da aversão dos pilotos brasileiros à doutrina francesa, a qualidade de treinamento da aviação do Exército era melhor se comparado com o treinamento que a Marinha recebeu dos norte-americanos, posto que, nas palavras do Brigadeiro Nero Moura, "A aviação Naval só voava em grupo, participando de comemorações e desfiles aéreos..." (MOURA, 1996, p. 96).

O contato brasileiro com a instrução norte-americana ocorreu no contexto da Segunda Guerra Mundial. As instruções teóricas ocorreram em um curto espaço de tempo, também de forma sistemática, por jovens instrutores veteranos de guerra (MOURA, 1996, p. 125). A instrução aérea foi uma adaptação dos conhecimentos prévios de tiro e bombardeio, aplicados em um avião guerra, moderno para a época.

Os pilotos que receberam instrução americana, por já possuírem relativa experiência de voo, tiveram um treinamento intensivo de pilotagem, diferentemente do que ocorrera no Campo dos Afonsos, após a chegada da MMF (MOURA, 1996, p. 124). Enquanto este treinamento ocorreu nos moldes de uma instrução para iniciantes, aquele ocorreu de modo a adaptar pilotos experientes para um cenário de combate.

Ao comparar esses aspectos, a instrução francesa foi ministrada, lentamente, em um contexto posterior à Primeira Guerra Mundial; já a instrução americana ocorreu de

forma acelerada, em meio a guerra. Em razão de não ter sido evidenciada uma aversão dos pilotos brasileiros em relação aos norte-americanos, como ocorrera com os franceses (MOURA, 1996, p. 25), foi possível uma melhor assimilação da doutrina aérea.

Apesar das diferenças de contexto, a influência francesa foi um passo necessário para que os pilotos alcançassem o nível de proficiência a que chegaram, no período da Segunda Guerra Mundial. O disciplinamento francês foi um ponto positivo que, mesmo sofrendo barreiras, moldou os aviadores, conforme relatou Lima sobre as atitudes de Nero Moura como comandante: "A indisciplina de voo nunca foi tolerada" (LIMA, 2011, pg.35).

A instrução americana apresentou-se num contexto mais atual, com informações de guerra contemporânea e, aparentemente, sem barreiras. Com isso, sua influência provavelmente renovou, atualizou ou mudou os ensinamentos franceses. Vale ressaltar que influência norte-americana foi reforçada pela imagem negativa que a França demonstrou ao ser derrotada na Segunda Guerra Mundial (ROLLAND, 2005, p. 327 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 194).

Com relação às influências na organização da Aviação Militar brasileira, houve grande mudança de um período para o outro. Inicialmente, a organização brasileira seguiu os moldes da francesa, devido à contratação da MMF. Os franceses empregavam tanto oficiais quanto sargentos na função de pilotos, mas essa estrutura não foi bem aceita por questões de indisciplina, associada à hierarquia (MOURA, 1996, p. 26).

Após as revoluções da década de 1930, a figura do sargento-piloto foi extinta, e somente oficiais passaram a operar como pilotos. A unidade aérea operacional, criada após o período revolucionário, possuía sua organização em torno de um Grupo Misto. Essa estrutura não necessariamente derivava da influência francesa, mas dos diferentes tipos de aeronaves, com capacidades variadas (MOURA, 1996, p. 27).

No contato com os norte-americanos, um grupo de vinte pilotos participou dos treinamentos e da organização do recém criado Grupo de Caça. Devido ao contexto de conflito, houve uma especialização dos pilotos em um tipo de aeronave, a fim de cumprir tarefas específicas no teatro de operações. Nesse aspecto, a organização da unidade operacional foi transmitida pelos americanos por meio de instrução e regulamentação (MOURA, 1996, p. 126).

Assim, os americanos possuíam uma estrutura organizada e regulamentada, a qual foi transmitida e assimilada, mesmo em contexto de guerra. Enquanto que, durante

a influência francesa, pouco foi assimilado para formar unidades operacionais. Segundo registros extraídos da história do *350th Fighter Group*, "dentro de um mês eles [o 1º Grupo de Caça] já operavam como veteranos" (LIMA, 2011, pg. 23)

As capacidades de emprego da Aviação Militar brasileira sofreu grandes transformações, sendo identificadas por dois aspectos: as aeronaves empregadas e os tipos de missões executadas. Os pilotos que empregaram aviões franceses nas Revoluções de 1930 e 1932 não tinham confiança em sobrevoar o território inimigo, nessas aeronaves, e então começaram estudar a aquisição de equipamentos americanos" (MOURA, 1996, pg. 46).

O 1º Grupo de Caça empregou na Segunda Guerra Mundial a aeronave P-47, muito elogiada pelos pilotos brasileiros, principalmente pelo seu poder de fogo: "Em cada asa levava quatro metralhadoras 'Ponto 50' [...] e bombas de 500 ou 1000 libras" (LIMA, 2011, pg. 31). A utilização de aeronaves mais modernas também contribuiu para a capacidade de emprego em missões mais complexas, como combate aéreo e bombardeios estratégicos.

Os pilotos que atuaram no período revolucionário cumpriram missões de reconhecimento, de localização das tropas inimigas e de emprego dissuasório de armamento. Em contrapartida, na Segunda Guerra Mundial as missões envolviam maior risco e complexidade, segundo relatou Lima ao citar Nero Moura: "do Comandante Nero Moura chamam a atenção pela precisão do mergulho durante os bombardeios picados e os tiros de metralhadoras a alvos terrestres" (LIMA, 2011, pg. 34).

Com relação à doutrina de emprego da aviação, as Forças Armadas Francesas, vitoriosas na Primeira Guerra Mundial, adotaram uma postura defensiva, que podia ser observada pelos investimentos na Linha *Magnot* (CASTELO BRANCO, 1968, p. 248 *apud* BELLINTANI, 2009, p. 103). Existia uma concepção de guerra estática onde esperava-se o ataque inimigo apoiado na proteção de barreiras físicas. Da mesma forma, o emprego da aviação seguiu esse modelo.

A aviação francesa foi empregada como arma secundária, ligada ao Exército, como apoio à estratégia terrestre. Mesmo com o surgimento de teorias do poder aéreo, que apontavam para a aviação como arma independente e ofensiva, os franceses não vislumbraram esse modelo (LANNING, 1999, p. 321 *apud* ROSA, 2014, p. 51). Com a queda da França em 1940, durante a Segunda Guerra Mundial, essa doutrina entrou em descrédito.

Em contrapartida, os americanos apoiaram-se em doutrinas como as de Douhet, Mitchell e Seversky (MOURA, 1996, p. 91). Essas teorias afirmavam que a aviação deveria ser uma arma independente com a tarefa de destruir as forças terrestres adversárias. Houve não só uma distinção entre o emprego tático e estratégico da aviação militar, como também a formação de novos conceitos sobre combates aéreos.

Ao analisar essas influências externas, ao longo do período estudado, os dados apontaram para uma completa substituição da doutrina francesa pela norte-americana, quando o assunto é emprego aéreo. Assim, foi possível identificar grandes mudanças e evoluções também nos aspectos de instrução e de organização da aviação militar brasileira.

3 CONCLUSÕES

A Aviação Militar brasileira assimilou as influências francesas e norte-americanas, no período entre 1918 e 1945. A MMF foi a precursora em doutrinar os pilotos brasileiros e em instituir um curso de formação. Ao final do período analisado, a doutrina de guerra americana contribuiu para formar pilotos operacionais no campo de batalha.

As narrativas do Brigadeiro Nero Moura reforçaram que a influência norte-americana contribuiu para a Força Aérea Brasileira atingir um nível de conhecimento, sem o qual não teria sido factível sem a participação na Segunda Guerra Mundial. Da mesma forma, as teorias do poder aéreo reforçaram um modelo de emprego da aviação como arma independente e ofensiva.

A análise entre as influências francesas e americanas mostraram que o aspecto da instrução foi essencial nos dois períodos, pois os franceses contribuíram para a formação da disciplina e da experiência, que ajudaram na assimilação da doutrina americana. Com relação à organização, a formação de pilotos se tornou exclusividade de oficiais, bem como houve uma influência positiva na especialização de unidades aéreas operacionais.

As doutrinas de emprego foram reformuladas durante a Segunda Guerra Mundial, pois os EUA se apoiavam em teorias distintas das que o Brasil absorveu com os franceses. As capacidades de emprego, as aeronaves modernas e a complexidade de missões foram fatores que contribuíram para a evolução doutrinária da Força Aérea Brasileira.

O estudo de influências externas possibilitou compreender melhor a evolução doutrinária da Aviação Militar, no ponto de vista do autor. A FAB assimilou vários conhecimentos decorrentes da Segunda Guerra Mundial; destacando-se, em especial, a consagração da aviação de caça no Brasil, a partir da criação do Primeiro Grupo de Caça, sob o comando do Brigadeiro Nero Moura.

REFERÊNCIAS

- BASTOS FILHO, Jayme de Araujo. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994.
- BELLINTANI, Adriana Iop. **O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)**. Volume I. 2009. 700f. Tese (Doutorado)- Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2009.
- CALÓGERAS, João Pandiá. **Relatório do ministro da Guerra do Brasil**, Rio de Janeiro. Brasília: Centro de Documentação do Exército, 1920.
- CASTELO BRANCO, Humberto de Alencar. **Marechal Castelo Branco: seu pensamento militar (1946- 1964)**. Rio de Janeiro: ECEME, 1968.
- DUPUY, T. N. **The evolution of Weapons and Warfare**. Fairfax: Hero Books, 1984.
- DUROSELLE, Jean Baptiste. **La décadance (1932-1939)**. Paris: Imprimerie Nationale, 1979.
- LANNING, M. L. **Chefes, líderes e pensadores militares**. Tradução Ulisses L. P. Lannes. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999.
- LIMA, R. M. **Senta a Pua! A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1944/1945**. 4. ed. Rio de Janeiro: Action, 2011.
- METS, D. R. **The air campaign: John Warden and the classical airpower theorists**. (Ed. Revisada) Montgomery: Air University Press, 1999.
- MOURA, Nero. **Um voo na história**. 1. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1996.
- PROENZA JR., D.; DINIZ, E.; RAZA, S. G. **Guia de Estudos de Estratégia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- ROLLAND, Denis. **A crise do modelo francês: a França e América Latina, política e identidade**. Brasília: UnB, 2005.
- ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Poder Aéreo Guia de Estudos**. Rio de Janeiro: Editora Luzes, 2014.
- SANTOS, M. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1989.
- SVARTMAN, Eduardo Munhoz. Da Segunda Guerra Mundial à Guerra Fria: Conexões entre os exércitos do Brasil e dos Estados Unidos. *Latin American Research Review*, Volume 49, Number 1, p. 83-103, 2014. Disponível em: <<http://muse.jhu.edu/article/540859>>. Acessado em: 11 set. 2016.